

Conflictos por el cierre de calles al tráfico vehicular en el centro histórico de la Ciudad de México

Guillermo Boils Morales¹

...aunque otros espacios son también la Ciudad de México o sus zonas conurbadas, ella vive y palpita más intensamente en su viejo casco, en su perímetro original, como si se negara a aceptar territorios añadidos.

Vicente Quirarte.

INTRODUCCIÓN

Las aceras de la ciudad, que en México se llaman banquetas, son una vía fundamental para la movilidad peatonal. Sobre ellas se desplazan a pie día tras día incontables personas. Las más usadas en la capital mexicana son, con mucho, las del llamado centro histórico, por las que circulan todos los días varios cientos de miles de peatones, y algunas están abarrotadas hasta en domingo y días de asueto. El ancho total de las calles del centro citadino promedia los 13.5 metros lineales, aunque hay algunas que rebasan los veinte metros. Por ellas transitan cientos de miles de vehículos motorizados, saturándolas y ocasionando que la velocidad promedio de circulación vehicular a las horas pico alcance apenas los seis kilómetros por hora, casi la misma en que se desplazan las personas caminando. En estas páginas me ocupo de examinar los desacuerdos y antagonismos ocurridos en el casco antiguo de la ciudad de México, donde varias de sus calles han sido alteradas en sus condiciones de movilidad en los últimos años.

¹ Doctor en arquitectura por la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), investigador de tiempo completo en el Instituto de Investigaciones Sociales y profesor del posgrado en arquitectura de la UNAM.

Particularmente, me centro en donde las autoridades locales han implantado medidas para limitar o suprimir la circulación de vehículos, para examinar las reacciones y las acciones que esto ha provocado en los diferentes usuarios de esas vialidades. Asimismo, dedico un espacio importante a esa primera contradicción que atiende a las tensiones entre la movilidad peatonal y la movilidad vehicular, aunque no puedo pasar por alto otras contradicciones asociadas al cierre de calles que tiene lugar en el centro de la ciudad, de las que también doy cuenta en estas páginas. Después de todo, los diferentes actores sociales, los usuarios de las calles de la ciudad, tienen diversas actitudes frente a su uso e imagen, comportándose de la manera más variada. Estas diferencias se agudizan propiciando incluso serias contradicciones al modificar algunas características, y más al restringir o cancelar la circulación de vehículos. Como veremos en este texto, hasta un mero cambio en el sentido del tránsito puede llegar a generar respuestas encontradas.

MOVERSE EN EL CENTRO HISTÓRICO

En su cuento “La autopista del sur”,² Julio Cortázar nos presenta un escenario apocalíptico con un megaembotellamiento vehicular que dura varios días en una de las principales carreteras que llegan a la capital francesa. Este relato podría muy bien estar tomado de la situación mexicana contemporánea, cuyos dramas de tráfico no sólo se advierten en las carreteras que comunican a la Ciudad de México con el resto del país, sino que están presentes en el conjunto de las vialidades primarias urbanas a su interior. Pero en donde el sistema vial parece vivir en un permanente estado de colapso paralizante es en la ciudad central, y en particular en el área que se

² Julio Cortázar, “La autopista del sur”, en *Relatos*, Buenos Aires, Sudamericana, 1978, pp. 379-410.



1. Cristóbal de Villalpando, *Vista de la plaza mayor*, 1695.

asienta sobre lo que ha sido desde la época prehispánica la ciudad histórica. Es ahí donde los múltiples nudos vehiculares hacen que transcurran muchas decenas de minutos para avanzar unos cuantos metros, de suerte que suelen transcurrir periodos prolongados de verdadera inmovilidad durante una buena parte del día.

Parece olvidarse que la traza citadina no fue pensada para los vehículos motorizados, ni para servir de espacio para la circulación a cientos de miles a través de un polígono que apenas se extiende por alrededor de 3.2 kilómetros cuadrados, surcado por una red de calles cuya superficie en conjunto no alcanza más de la quinta parte del área total de ese casco antiguo. En la figura 1 se observa la *Vista de la plaza mayor*, de Cristóbal de Villalpando, realizada en 1695, donde el artista nos muestra una panorámica de la principal plaza de la capital de la Nueva España. Hay 1 238³

³ Cifra dada Fernando Benítez en su *Historia de la ciudad de México*, t. 3, Barcelona, Salvat, 1983, p. 68.

individuos caminado por ese espacio abierto, unos cuantos carruajes y algunas personas montadas a caballo, aunque su número es reducido, pero la presencia de esos vehículos y jinetes no contradice el sentido dominante de una plaza y una ciudad por las que se desplazan sus habitantes caminado. Del mismo modo, el riesgo de accidentes causados por los carruajes o las monturas era por completo irrelevante.

Durante el siglo XIX, ya en el México independiente, la capital de la nación siguió siendo de manera predominante una ciudad donde el peatón se movía con amplios márgenes de seguridad. Esto respondía en buena medida al tamaño de la urbe, que no abarcaba más allá de unos cuantos kilómetros cuadrados, pero sobre todo a que seguían siendo pocos los vehículos y jinetes que circulaban por sus calles, incluso en las más transitadas. Hacia las décadas finales de aquella centuria comienzan a circular las primeras unidades de transporte público, particularmente los tranvías. Primero de tracción animal y luego, ya a finales del siglo, de motor eléctrico, con lo que aparecen los accidentes en la vía pública, donde las víctimas casi siempre son los transeúntes. Aun así, las calles de la ciudad seguían siendo un territorio donde prevalecía la circulación de personas a pie.

Al correr del siglo XX, el centro de la capital mexicana fue invadido de manera creciente por una gran masa de automóviles, camiones de carga, autobuses, tranvías y motocicletas. Merced a este incremento, los espacios de circulación del centro fueron creciendo para los automotores, dejando cada vez menos superficie para los peatones. El transeúnte fue empujado cada vez más a desplazarse por las banquetas, sólo que en la mayoría de las calles del casco antiguo estas vías se quedaron en promedio con menos de dos metros de ancho, excepto las calles un poco más anchas, como 5 de Mayo, San Juan de Letrán (hoy eje central Lázaro Cárdenas) y 20 de Noviembre, que tenían banquetas con

una amplitud media que rebasaba los cuatro metros y cincuenta centímetros. Como señaló José Emilio Pacheco hace ya varias décadas, sobre la avenida San Juan de Letrán, en el lindero occidental del casco antiguo citadino, “es imposible caminar rápido porque la acera se encuentra atestada”.⁴ Y lo sigue estando durante una buena parte del día, a pesar de que tiene en promedio casi cinco metros de ancho.

En esta consideración sobre una urbe peatonal como la que existía años atrás no hay el menor asomo de nostalgia, pero sí una reflexión sobre las características de un trazo urbano realizado en función de las necesidades de la sociedad virreinal y decimonónica, una urbe que respondía a los requerimientos demográficos de aquellos tiempos, mucho menores a los actuales. Sólo que la traza de aquella ciudad, que corresponde fundamentalmente a lo que hoy se designa como centro histórico, no ha experimentado alteraciones profundas en las dimensiones de la mayoría de sus calles y plazas. En consecuencia, los espacios de circulación que desde hace décadas han sido saturados por los vehículos de motor dejan poco lugar para la movilidad peatonal. Ese centro de la actual metrópoli se mantiene invadido por artefactos rodantes, en especial por automóviles, que ocupan muchos metros cuadrados para transportar 1.1 personas en promedio.

CÓMO SER PEATÓN EN LA CIUDAD DE MÉXICO Y NO MORIR EN EL INTENTO

En estas condiciones, los accidentes de tránsito pasaron a ser cada vez más frecuentes, aumentando de manera creciente a lo largo del siglo anterior. La mayoría de las víctimas eran personas que caminaban, y cuando fueron embestidas por algún vehículo

⁴ José Emilio Pacheco en su prólogo al libro *Efraín Huerta. Absoluto amor*, de Mónica Mansour (1984).

resultaron con lesiones leves o graves, o llegaron a perder la vida. Esto pone de manifiesto un primer ámbito de conflicto, que se deja sentir por la peatonalización de varias calles, y muestra simple y llanamente la contradicción entre la movilidad peatonal y vehicular, donde quienes conducen cualquier máquina rodante se comportan como si la ciudad les perteneciera, y pareciera que los ciudadanos que van a pie son un estorbo para el desplazamiento vehicular.

Hay que detenerse en algunas cifras recientes, de carácter general, sobre los accidentes en el país y la ciudad, para cerrar después con las relativas al centro histórico. En el territorio nacional, los accidentes de tránsito fueron la octava causa de muerte en 2011; hubo 470 mil accidentes, con un promedio de 434 percances por cada cien mil habitantes.⁵ Uno de los más recurrentes fue el atropellamiento de transeúntes. De acuerdo con las estadísticas de la Secretaría de Salud y otras dependencias del gobierno federal, México ocupa el octavo lugar por el número de decesos por accidentes de tránsito entre 182 naciones. El 94% de los accidentes viales en nuestro país tienen lugar en zonas urbanas, que producen 84% de heridos. De igual forma, en las ciudades mexicanas se registra 70% de los fallecidos por esta causa. En números redondos, en los últimos años han ocurrido en promedio 16 mil muertes anuales por accidentes de tránsito, y más de la mitad tuvo lugar en la zona metropolitana de la ciudad de México.⁶ A su vez, durante

⁵ Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes, Tercer Informe sobre Seguridad Vial, 2013, con datos de 2011. Disponible en: <http://conapra.salud.gob.mx/Interior/Documentos/Observatorio/3erInforme_Ver_ImpresionWeb.pdf> [Consulta: 11 de agosto de 2015].

⁶ Otras cifras complementarias de accidentes viales nos arrojan: 1.4 millones de lesionados, 1.2 millones de discapacitados; segunda causa de muerte de personas entre 5 y 29 años de edad; tercera causa de años de vida saludable perdidos. En el país, las lesiones, discapacidades y muertes cuestan 120 mil millones de pesos anuales, 1.3% del PIB.

2014 hubo casi cuatro accidentes por cada mil vehículos en el Distrito Federal. De enero a marzo de ese año, el promedio diario fue de 44, sumando un total de 3 958 accidentes en esos noventa días. Finalmente, de acuerdo con cifras de la Secretaría de Transporte y Vialidad, en el Distrito Federal fueron atropelladas 14 personas al día, con casi dos muertos diarios (1.97) en promedio.

Por desgracia, en el casco antiguo de la capital mexicana sigue habiendo peatones arrollados por vehículos motorizados. Si como dice Vicente Quirarte “San Juan de Letrán [eje central Lázaro Cárdenas] es el espacio por excelencia del peatón”, esto no impide que en esa importante vía de la ciudad central ocurran accidentes cuyas víctimas sean transeúntes. Entre otros, el 9 de febrero de 2015 una mujer fue atropellada por una pipa de agua en el cruce de Lázaro Cárdenas y Vizcaínas y falleció.⁷ Las causas de los atropellamientos son múltiples, aunque generalmente son responsabilidad de quienes conducen los vehículos, y en ocasiones pueden ser resultado de alguna imprudencia peatonal.

Pero el asunto medular para la supresión o restricción del tránsito vehicular en algunas calles del centro es el ordenamiento del espacio público, con el fin de crear condiciones para disminuir e incluso eliminar los accidentes donde la población, en especial la que va a pie, es la víctima. Estas medidas buscan devolver a la parte más antigua e histórica de la ciudad su sentido peatonal originario, al menos en algunas de sus vías. Además, es una disposición que busca desalentar el uso del automóvil particular y estimular a los usuarios a usar el transporte público para trasladarse a esa zona y al casco antiguo.

Es cierto que no se puede cerrar el centro histórico a la circulación de vehículos de manera total. Los comercios, los establecimientos de servicios y las viviendas que se encuentran

⁷ *Excélsior*, 10 de febrero de 2015, p. 14.



2. Bolardos en la calle peatonal de Gante y 16 de Septiembre en junio de 2014. Fotografía de Guillermo Boils.

en esa área requieren vehículos de mudanzas y abastecimiento, y sobre todo ambulancias o patrullas policíacas. Estos vehículos pueden entrar a todas las calles, incluso a las que son exclusivamente peatonales, para atender una emergencia a cualquier hora del día. También pueden ingresar vehículos de transporte para abastecer a los comercios, o para dar mantenimiento a los edificios y las instalaciones de las calles peatonales, pero solamente en un horario nocturno, de las diez u once de la noche y hasta las seis de la mañana.

Para impedir que los coches y camiones entren a las calles de uso exclusivamente peatonal se han instalado bolardos, como en la calle Gante, una de las primeras que se cerraron a la circulación desde hace varios años. Algunos pueden ser removidos para dar paso a los vehículos que deban atender alguna emergencia. La colocación de barreras físicas para bloquear el paso a los auto-

motores se hace necesaria porque la cultura vial de respeto a la circulación no suele ser acatada y cumplida por un considerable número de conductores, tanto de automóviles particulares como de transporte público de pasajeros o de carga.

VIALIDADES DEL CENTRO HISTÓRICO CERRADAS AL TRÁNSITO VEHICULAR O CON REDUCCIÓN DE CARRILES

Hace más de medio siglo (desde los años sesenta del siglo xx) se cerró a la circulación vehicular la calle Gante, así como la calle Motolinía. Ambas corren paralelas de norte a sur, a menos de doscientos metros de distancia una de la otra. De igual forma, las dos se extienden como vías peatonales a lo largo de tres tramos de calle. Las contradicciones que se suscitaron al cancelarse el paso a los vehículos casi se han olvidado al paso del tiempo; empero, siguen siendo espacios donde se confrontan intereses entre los vendedores ambulantes que se instalan ocasionalmente (los llamados toreros) y los negocios del comercio establecido. Estos últimos los acusan de competencia desleal porque no pagan impuestos ni renta, por lo que ofrecen mercancía más barata, pero de pésima calidad. Este conflicto, como veremos más adelante, es uno de los más importantes en las calles peatonales. Éste es el caso de la más antigua de ellas, Motolinía, totalmente cerrada desde Tacuba hasta 16 de Septiembre.

Otras calles también se convirtieron en andadores durante la segunda mitad del siglo pasado. Entre otras el Callejón de la Condesa, desde Francisco I. Madero hasta 5 de Mayo, y la continuación de la misma calle que va de 5 de Mayo a Tacuba. Estas dos son más estrechas que Gante y Motolinía y la intensidad de circulación peatonal es sensiblemente menos numerosa. En la continuación del Callejón de la Condesa se instalan de manera semipermanente decenas de puestos dedicados a la venta de li-



3. Calle peatonal Francisco I. Madero al medio día en febrero de 2015.

Fotografía: Guillermo Boils.

bros usados, todos los fines de semana y cuando se realiza la Feria Internacional del Libro del Palacio de Minería, en el edificio histórico localizado al oriente de ese andador. Hasta donde se pudo indagar con los libreros y los empleados del Palacio de Minería, así como con los que laboran en el edificio de Correos, situado en el lado poniente del callejón, no hay conflicto alguno por la presencia de este concurrido tianguis de libros. Por lo que hace al primer tramo del Callejón de la Condesa, tiene un poco más de tránsito peatonal, lo mismo en días hábiles que en domingos y días feriados. En buena medida, esto se debe a la muy abundante afluencia de caminantes que se desplazan por la calle Madero.

La calle Francisco I. Madero quedó cerrada al tránsito vehicular en toda su extensión a partir del 8 de octubre de 2010. Así se convirtió en dominio absoluto de los peatones desde el eje central Lázaro Cárdenas, al poniente, hasta la Plaza de la Constitución, en su extremo oriente. Desde entonces, esta calle se ha visto colmada

de personas, siendo usada por más de cien mil peatones cada día, lo mismo por quienes lo hacen por necesidades de desplazamiento que por quienes la recorren tan sólo para pasear, caminándola en su totalidad o en una parte de sus siete tramos. Hay momentos en que la cantidad de peatones obliga desplazarse a paso muy lento, como se puede apreciar en la figura 3, una fotografía tomada en un día hábil alrededor de las doce del día, cuando la afluencia de transeúntes no suele ser de las más intensas.

El éxito que ha tenido la calle Madero como vía peatonal se debe a varios factores. Uno es su ubicación como vialidad marcadamente central dentro del casco antiguo de la ciudad; asimismo, a su importancia como espacio público histórico, ya que durante siglos fue la calle de paseo para las personas de “abolengo” en la capital mexicana. Es también una de las calles de la ciudad que cuentan con el mayor número de edificios de valor patrimonial, tanto civiles como religiosos. Algunos de ellos, sobre todo los de arquitectura civil, se encuentran entre los que tiene más superficie, además de estar entre los mejor conservados del centro capitalino,⁸ lo que responde a la ya de por sí alta plusvalía que siempre tuvieron los inmuebles edificados ahí.

La conversión de Madero en calle peatonal es parte de un proyecto de la Autoridad del Espacio Público, dependencia de la Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda (Seduvi) de la Ciudad de México. El proyecto, coordinado por el arquitecto Enrique Lastra, se proponía enlazar con un andador tres de los más importantes espacios públicos del centro: la Plaza de la República, la Alameda central y el Zócalo capitalino. Con este afán, el corredor Madero viene a jugar un papel decisivo como espacio de conexión exclusivamente peatonal. Arranca en el Zócalo, en la parte oriente, y continúa hasta la Plaza de la República, en la

⁸ Guillermo Tovar de Teresa, *La Ciudad de los Palacios. Crónica de un patrimonio perdido*, México, Vuelta, 1990, t. I, pp. 57-70.



4. Banqueta sur, de 12 metros, en avenida Juárez, entre Luis Moya y Dolores, en mayo de 2015. Fotografía de Guillermo Boils.

parte poniente, con la ampliación a poco más de 12 metros de ancho de la banqueta sur de la avenida Juárez, que alcanza cerca de ochocientos metros desde el eje central Lázaro Cárdenas hasta la citada Plaza de la República.

En Madero, el mayor conflicto ha surgido sobre todo entre algunos de los comerciantes afectados. Unos porque les bajaron las ventas, al cambiar el nivel del poder adquisitivo de un amplio sector de quienes ahora deambulan por esa vía, y tuvieron que mudarse a otra parte o cerrar su establecimiento, en un aparente efecto contradictorio. Otros, o, más bien, todos los que siguen teniendo su ahí negocio, porque se han enfrentado al alza generalizada de las rentas, pues al aumentar la afluencia de personas, los propietarios de los inmuebles las subieron, elevándolas hasta niveles similares a los de la avenida Presidente Masaryk, en Polanco, la más cara de la ciudad. Hacia noviembre de 2014, mientras en Madero el metro cuadrado se rentaba en noventa dólares, en la

última promediaba los 92 dólares,⁹ lo que hace evidente que uno de los conflictos más importantes ahí es producto de la voracidad de los arrendadores, lo que afecta sobre todo a los pequeños negocios.

En virtud del auge que experimentó Madero en su uso peatonal, que muy pronto alcanzó niveles de saturación, la Autoridad del Espacio Público decidió hacer peatonal de manera parcial la calle 16 de Septiembre. Esta vialidad, situada una cuadra al sur, y paralela a Madero, fue cerrada parcialmente a la circulación de vehículos, reduciéndola a un solo carril central para automotores y dejando a los lados sendos espacios para la movilidad peatonal, con casi cinco metros de ancho cada uno. El propósito fue desahogar un tanto a Madero, al descargarla de transeúntes, sobre todo de quienes no caminan para pasear, sino para trasladarse a sus actividades regulares en esa zona del centro. El mencionado arquitecto Lastra comentaba que dado el intenso flujo peatonal de Madero, le preguntaban en broma: ¿Cuándo se le va a construir el segundo piso?,¹⁰ por lo que se decidió intervenir en 16 de Septiembre. Nada más que a diferencia de Madero, donde no existía ningún estacionamiento para automóviles, en 16 de Septiembre había siete, más algunas cocheras particulares, que tampoco había en Madero, lo que condujo a una negociación entre la autoridad del gobierno de la ciudad y los propietarios de los estacionamientos. La solución se logró mediante el acuerdo de que la calle no sería cerrada por completo al tránsito vehicular, aunque se privilegiaría el espacio destinado a la movilidad peatonal. Como sea, la restricción a la circulación de vehículos, limitada a un solo carril con apenas cuatro metros de ancho, ha convertido a esa calle en

⁹ *El Financiero*, 25 de noviembre de 2014.

¹⁰ Patricia Ruvalcaba, "Madero tendrá un par", *Nueva Guía del Centro Histórico de México*, No. 61, 2012.

un espacio donde la movilidad peatonal disfruta de un generoso ámbito de desplazamiento.

Hubo también algunas resistencias entre un sector de los propietarios de negocios, quienes consideraban que sus clientes y proveedores tendrían dificultades para llegar hasta sus establecimientos. Empero, esto se resolvió al proponerse un carril central para los vehículos. Pero también hubo varios comerciantes establecidos en esa calle que con una postura contraria solicitaron al jefe de gobierno de la ciudad que se realizara en su calle una intervención similar a la de Madero,¹¹ sin que esto hubiera significado un conflicto importante entre los comerciantes que se manifestaban a favor y los que se oponían al cierre o reducción de la circulación al tráfico vehicular.

Otra de las calles que se convirtió en andador fue Regina (octubre de 2008), vialidad paralela a Madero, ubicada cuatro cuadras al sur. Ahí se canceló la circulación de vehículos a lo largo de tres cuadras, desde 20 de Noviembre, al oriente, hasta Bolívar, al poniente. La afluencia de personas que usan este otro andador es más reducida que en Madero, lo mismo que el número de locales comerciales establecidos. De igual forma, se sigue manteniendo, aunque reducido, el uso habitacional de una buena parte de sus inmuebles. Asimismo, hay usos mixtos del suelo, con negocios en la planta baja y viviendas en los niveles superiores.

En concordancia con esto, uno de los principales conflictos que han tenido lugar en el segmento de la Regina peatonal se derivó del alza en el costo de las rentas. En esa calle, la mayoría de los inmuebles era de uso habitacional, o mixto, pero al elevarse los alquileres (en algunas viviendas hasta en 500%) los inquilinos fueron desplazados en muy poco tiempo, sobre todo los más pobres. Al mismo tiempo se fue operando un cambio en el uso del suelo

¹¹ *Idem.*

al abrirse varios cafés, restaurantes y bares, muchos ocupando la totalidad de algún inmueble que había sido vivienda unifamiliar o vecindad. Del mismo modo, los nuevos negocios que se han establecido son empresas con mayor capital, en contraste con la mayoría de los modestos comercios que funcionaban ahí antes del cierre al tránsito.

Vale decir que la reconversión de los tres tramos de la calle que se destinaron a uso peatonal exclusivamente generó en muy poco tiempo un proceso de exclusión de sobre la mayoría de los habitantes de bajos ingresos que se hallaban asentados ahí, de los cuales una proporción importante eran personas de edad avanzada. Hay testimonios de que el proyecto se les dio a conocer a los vecinos, indicándoles que ya no circularían vehículos en esa calle y que la convertirían en un corredor cultural, pero esto tuvo lugar en una junta convocada por funcionarios del gobierno del Distrito Federal en la víspera del comienzo de los trabajos para transformarla.¹² Desde luego, no se les dijo que el cambio derivaría en el encarecimiento de las rentas.

Lo cierto es que con la instalación de cafés, restaurantes y bares la calle se ha vuelto muy ruidosa hasta altas horas de la noche, sobre todo los fines de semana. Las mesas de esos establecimientos invaden una parte de la calle y si bien dejan libre suficiente espacio para la circulación peatonal, los escándalos que provocan los parroquianos, sobre todo los que acuden a los bares, se hacen más molestos por estar al aire libre y los gritos se vuelven más sonoros. Éste es uno de los principales motivos de inconformidad de los vecinos que siguen habitando en esos tramos de Regina, pero hasta ahora no se ha podido imponer

¹² Andrea Peralta, "Espacio público en la calle de Regina. Transformaciones urbanas, percepciones y usos sociales (2007-2010)", tesis de licenciatura en sociología, México, Universidad Nacional Autónoma de México-Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, 2011, p. 81.



5. Mesas de restaurante en la calle Regina un domingo en la mañana, febrero de 2015. Fotografía: Guillermo Boils.

un control al respecto. La figura 5 nos muestra uno de los establecimientos de esa vía, situado del lado sur, entre 5 de Febrero e Isabel la Católica.

Por otra parte, también se han creado algunos espacios para la expresión cultural en el corredor Regina, sobre todo para las artes plásticas. Hay varios murales y hasta se llegan a montar algunas instalaciones ocasionales. Asimismo, se intervino la iglesia virreinal de Regina Coeli, tanto en el exterior como en sus retablos del siglo XVIII, situados en el interior del templo. Esta intervención adquiere particular importancia porque este inmueble es el de mayor valor histórico patrimonial a lo largo de la calle. Esto tiene singular importancia dado que la denominación oficial que el gobierno de la ciudad le dio a esa vialidad desde que se inició el proyecto para hacerla peatonal es Corredor Cultural Regina.

OTRAS CALLES PEATONALES
EN EL CENTRO HISTÓRICO

Completan la lista de vías cerradas hasta ahora al tránsito vehicular en el centro histórico la calle Emiliano Zapata, que corre de oriente a poniente, en su tramo de Jesús María a Fray Antonio Margil de Jesús, precisamente donde está la iglesia de la Santísima Trinidad (con un largo de dos cuabras); el corredor Talavera-Alhóndiga-Santísima, que se prolonga de sur a norte, abarcando siete calles desde la plaza Juan José Baz (o “de la Aguilita”) hasta la calle República de Guatemala; Roldán, desde República de El Salvador hasta Corregidora, para llegar a la Plaza de la Alhóndiga, extendiéndose en un segmento total de tres calles, y los dos callejones de Manzanares, en un tramo de una sola cuadra cada uno.

Todas estas vías se encuentran al oriente de la Plaza de la Constitución, en la zona ampliada de La Merced. Debido a esto, apenas se cerraron al tráfico y de inmediato comenzaron a asentarse los puestos del comercio semifijo, que ya se encontraba ahí desde antes, con vendedores “toreros”.¹³ Sin embargo, antes del cierre esos comerciantes permitían que circularan vehículos por el centro de las calles parcialmente invadidas, de donde se derivan los conflictos que se han dado en estas calles entre algunos habitantes de la zona, los pocos que aún siguen viviendo en ella, y los comerciantes que han tomado esos espacios públicos.

Esta situación ha generado una tensión permanente, donde todo indica que quienes han venido imponiéndose son los comerciantes, cuyos líderes parecen contar con una muy eficiente capacidad de negociación con las autoridades del gobierno ciudadano, al

¹³ Expresión que alude a quienes se asientan con su mercancía sobre una tela grande y cuando corre la voz de que viene policía o las camionetas del gobierno del Distrito Federal, que les decomisan lo que venden, hacen un atado con la tela y salen corriendo con la mercancía a cuestras.

punto de que no parece haber nada que mueva a los puestos de los espacios que han ocupado. No obstante, hay otro conflicto que se origina por el comercio “ambulante” entre las diferentes asociaciones de comerciantes y los líderes que las encabezan, que han llevado a enfrentamientos muy violentos, algunos con víctimas fatales.

SECTORES INCONFORMES CON EL CIERRE DE CALLES

Uno de los sectores más molestos por la aplicación de esta medida son los conductores de taxi. Algunos manifiestan su irritación con expresiones violentas, pues dicen que ahora se tardan más en circular por las calles del centro que han quedado abiertas a los vehículos, paralelas a las que cerraron. Al respecto, uno de los taxistas entrevistados manifestó que gastaba más gasolina para cruzar el centro, y que además de elevar sus costos en combustible “aumentaba la contaminación”. Puede decirse que en los taxistas inconformes prevalece la queja por la pérdida de tiempo al desplazarse por el casco antiguo de la ciudad.

Empero, la oposición de este sector de trabajadores no es unánime. Algunos afirmaron que desde el cierre de las calles captan más pasaje hacia y desde el centro, sobre todo porque muchas personas que trabajan en el lugar o van de compras o a realizar algún trámite ya no usan su auto para llegar a la zona. Más aún, comentaron que con el cierre de calles se amplió el volumen de turistas que acude al centro y que constituyen una importante clientela para ese transporte.

El cierre de las calles al tránsito vehicular también afecta a quienes trabajan como repartidores y dificulta las actividades de los que realizan mudanzas. Su horario de reparto o de carga y descarga se ha recorrido, y ahora se ven obligados a realizar sus maniobras después de las once de la noche. En condiciones particulares, pueden hacerlo con la luz del día, pero sólo en domingo

o día de asueto. A los propietarios de las empresas de transporte esta restricción no les preocupa, ya que cobran un precio especial por hacer el trabajo en horario nocturno, pero esto no se refleja en la misma proporción en el salario de los operarios, que muchas veces terminan su labor a altas horas de la noche.

A los conductores de taxi, de transporte repartidor y de mudanzas se suman los comerciantes cuyos ramos de actividad dejaron de ser atractivos para los usuarios de las vías peatonalizadas. Primero por las obras, al reconvertir las calles en andadores, que se prolongaron por muchos meses, provocando que en algunos casos las ventas cayeran en más de 60%. También dejaron de ser rentables varios comercios cuyos géneros no son demandados por los usuarios que suelen caminar por las vialidades cerradas al tránsito, sobre todo por los paseantes de bajos ingresos, que regularmente no son clientes de las joyerías y los establecimientos de artículos suntuarios instalados en Madero. Lo mismo en los restaurantes y bares de Regina, cuya clientela suele ser de personas que obtienen ingresos medios y medios altos.

REFLEXIONES PARA CONCLUIR

Las transformaciones en la circulación de las calles del centro histórico que aquí se vieron tienen efectos contradictorios para los diversos actores sociales. Unos salen beneficiados por el cierre o las restricciones al tránsito vehicular y otros resultan afectados en sus intereses.

No hay alguna disposición urbana de esta naturaleza que sea neutral en su ejecución, del mismo modo en que no hay una aceptación o un rechazo generalizados, tanto entre los directamente afectados como en la opinión pública. En suma, como vimos, unos sectores ganan y otros pierden, y corresponde a las autoridades buscar que estas intervenciones no acentúen los conflictos, para lo cual deben

usar diversas formas de negociación, aunque con frecuencia se favorece a los sectores dominantes económicamente, como ha ocurrido en las calles Madero y 16 de Septiembre.

Por otra parte, la peatonalización de las calles del centro histórico, con el cierre parcial o total de algunas, es una medida plausible, toda vez que devuelve a los espacios públicos del casco antiguo su vocación peatonal, de acuerdo con las características de la traza antigua y la amplitud de esos espacios para la circulación. Son vialidades que se saturan con mucha facilidad cuando se usan para los vehículos motorizados, en especial los automóviles particulares, cuyo promedio de usuarios llega a ser de apenas 1.1 personas por vehículo.

La transformación de estas vialidades es bienvenida porque contribuye a garantizar mayores condiciones de seguridad para la circulación de cientos de miles de personas que día a día se mueven a pie por el centro capitalino. Como vimos, el índice de accidentes graves o fatales tiene un registro alto por atropellamiento de transeúntes. Hay que recordar que México está entre los diez países con mayor número de decesos por accidentes de tránsito: alrededor de 16 mil muertos anuales en los últimos años, según el Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes (Conapra, Ssa). Así, al modificar varias calles y hacerlas exclusivamente peatonales o con restricciones a la circulación de vehículos no se eliminan los accidentes que sufren los peatones, pero sí se reduce la tasa de incidencia. De esta forma, las calles peatonales devienen en una suerte de ínsulas de seguridad ante el torrente de circulación vehicular en muchas otras. Por último, es necesario precisar que el área totalmente peatonalizada o parcialmente peatonal no llega a 5% de las vialidades del centro histórico. La concentración de peatones, sobre todo en el corredor Madero, se debe en parte a que estas zonas constituyen una porción muy pequeña con respecto a la superficie total de la red vial del centro de la ciudad.

BIBLIOGRAFÍA

- BENÍTEZ, Fernando (1983). *Historia de la ciudad de México*, t. 3. Barcelona: Salvat.
- BOILS, Guillermo (2014). “Banquetas en la colonia Roma Norte”. En *Las disputas por la ciudad. Espacio social y espacio público en contextos urbanos de Latinoamérica y Europa*, coordinado por Patricia Ramírez Kuri. México: Universidad Nacional Autónoma de México-Instituto de Investigaciones Sociales/Miguel Ángel Porrúa.
- LEAL MARTÍNEZ, Alejandra M. (2011). “For the enjoyment of all’: Cosmopolitan aspirations, urban encounters and class boundaries in Mexico City”. Tesis de doctorado. Nueva York: Columbia University.
- MARTÍNEZ, Alejandro (2010). *Corredor Cultural Regina* [en línea]. Disponible en: <<http://www.cultura.df.go.mx/corredor-cultural-regina>> [Consulta: agosto de 2015].
- MEDINA MÉNDEZ, Amaranta (2012). “Revitalización urbana en la calle de Regina, ciudad de México”. En *Espacio-temporalidad y prácticas sociales en centros históricos mexicanos*, compilado por Carmen Imelda González y Daniel Hiernaux. Querétaro, México: Universidad Autónoma de Querétaro.
- MONNET, Jerome (1995). *Usos e imágenes del centro histórico de la ciudad de México*. México: Departamento del Distrito Federal/Centro de Estudios Mexicanos y Centroamericanos.
- PACHECO, José Emilio (1984). “Prólogo”. En *Efraín Huerta. Absoluto amor*, de Mónica Mansour. Guanajuato, México: Ediciones del Gobierno del Estado.
- PERALTA, Andrea (2011). “Espacio público en la calle de Regina. Transformaciones urbanas, percepciones y usos sociales (2007-2010)”. Tesis de licenciatura en sociología. México: Uni-

versidad Nacional Autónoma de México-Facultad de Ciencias Políticas y Sociales.

QUIRARTE, Vicente (2010). *Elogio de la calle*. México: Ediciones Cal y Arena.

RIVERA, Niza (2012). "Paseo por la Alameda central en rehabilitación". *Proceso*, 13 de septiembre de 2012 [en línea]. Disponible en: <<http://www.proceso.com.mx/319723/319723-paseo-por-la-alameda-central-en-rehabilitacion>> [Consulta: agosto de 2015].

TOVAR DE TERESA, Guillermo (1990). *La Ciudad de los Palacios. Crónica de un patrimonio perdido*, 2 t. México: Vuelta.

OTRAS FUENTES

El Financiero, diario de la ciudad de México, varias fechas.

La Jornada, diario de la ciudad de México, varias fechas.

Reforma, diario de la ciudad de México, varias fechas.