

HERMAN HERREY, DOMINGO GARCÍA RAMOS Y SU INFLUENCIA EN LA CONFORMACIÓN URBANA DE LA CIUDAD DE CAMPECHE HACIA 1950

Herman Herrey, Domingo García Ramos and their
influence in the urban conformation of
Campeche city since 1950

MTRO. CLAUDIO ALBERTO NOVELO ZAPATA
Facultad de Arquitectura
Universidad Autónoma de Yucatán, México
claudionov@hotmail.com

Fecha de recibido: Agosto 2011
Fecha de aceptado: Diciembre 2011

pp: 103-116



FAD | UAEMéx | Año 7, No 11
Enero - Junio 2012

RESUMEN

El trabajo aborda el tema de la planeación urbana internacional y su inserción en la planeación de las ciudades mexicanas, como el caso de la ciudad de Campeche a mediados del siglo XX, donde los principios urbanísticos del vienés, Herman Herrey, son retomados por el urbanista pionero mexicano Domingo García Ramos para implementar en el contexto local de una ciudad en proceso de modernización a través de la realización de Planos Reguladores en 1952 y 1963; lo que representa uno de los primeros ejemplos de planeación con vigencia en el desarrollo de la ciudad actual.

Palabras clave: Sistema Herrey, plan regulador, Campeche

ABSTRACT

This work focus on the international urban planning and its insertion in the planning of Mexican cities, such as the case of the city of Campeche in the middle of XX century, where the urban principles of the Viennese Herman Herrey, are retaken by the Mexican Domingo García Ramos to implement in the local context of a city in process of modernization through of the creation of the Regulator Plans in 1952 y 1963; which represents one of the first examples of planning that is valid in the development of current city.

Key words: Herrey system, regulator plan, Campeche.

INTRODUCCIÓN

Durante la primera mitad del siglo XX, las ciudades registraron un cambio drástico en su evolución debido a los procesos migratorios en aumento, una población en demanda de suelo, vivienda y servicios urbanos; que repercutió en una acelerada expansión urbana. Aunado a estos fenómenos, los ideales derivados del Movimiento Moderno Internacional (CIAM, 1981), se vertieron en estrategias de solución a tales demandas, que derivó en la introducción de la modernidad urbana arquitectónica, condicionando al nacimiento de la planeación urbana, es decir, de proyectos de regulación y ordenamiento de las funciones de las ciudades, para hacerlas competitivas y capaces, tanto de responder a las necesidades sociales, como de impulsar la explotación de sus recursos en beneficio económico, lo cual se venía desarrollando de manera instintiva, y que hoy se reconoce como sustentabilidad.

La ciudad de San Francisco de Campeche, inició su transformación como polo de desarrollo, con base en lo dispuesto por el presidente Miguel Alemán en el Plan Nacional de Desarrollo, que requirió de implementar Planes Reguladores, el primero en 1952 a cargo del Arquitecto Domingo García Ramos, el segundo en 1963 a cargo del Arquitecto Joaquín Álvarez Ordoñez; que derivaron en la implementación de principios urbanísticos internacionales adecuados a una solución local mediante el empleo de avances científicos y tecnológicos para desarrollar una propuesta integral entre la solución a los problemas de la ciudad histórica existente y la introducción de una modernidad (Solé, 1998) acorde con la nueva élite en el poder, que demandaba una imagen diferente y contrastante con respecto de la vieja élite de herencia colonial.

Caracterizar el proceso, remite a entender a los principales actores y la manera en que sus teorías permearon de lo internacional hasta su adaptación local; por lo que el trabajo se basa en el crecimiento profesional de Hermann Zweigenthal y de Domingo García Ramos; el desarrollo de la ciudad de Campeche, la implementación de las teorías urbanísticas de ambos en Campeche a mitad del siglo XX; y la valoración en tiempo actual, que nos permite discernir entre aciertos, desaciertos y supervivencia.

HERMANN HERREY

Hermann Zweigenthal nació en Viena el 4 de abril de 1904. En 1922, a la edad de 18 años, empezó a estudiar arquitectura en la Universidad Técnica de Charlottenburg, Berlín; presidió el “Grupo de jóvenes arquitectos” donde se discutían los lineamientos de una arquitectura moderna, pero con cierta distancia crítica al dogmatismo de la Bauhaus. A la par, trabajó como escenógrafo para la ópera de Berlín y otros teatros; en 1927 se tituló como Arquitecto con un diseño para un teatro del Lehniner Platz en la capital alemana.

Profundizó sus estudios en la planeación vial y sus instalaciones; hacia 1929 en Berlín, elaboró para el Club Alemán de Automovilistas (*Deutscher Auto Club*), un sistema de estacionamientos públicos, donde retomó el debate que se realizaba en los Estados Unidos sobre el estacionamiento vertical; sin embargo, se vio comprometido a cambiar de lugar de residencia y nombre. Por su origen judío y también por la cercanía a la social-democracia sufrió la persecución nazi, por lo que, en cuatro etapas huyó del terror fascista en Alemania. Primero, a partir de mayo de 1933, se exilió en Suiza, poco después, en 1934, radicó en su ciudad natal, Viena, donde remodeló la Villa Schnitzler, sin recibir más comisiones; y en mayo de 1935 emigró a la capital de Reino Unido. En Londres, Zweigenthal se enfrentó con la dificultad de que los ingleses no podían pronunciar su apellido. Por ello, lo cambió tomando el nombre cariñoso que le otorgó su madre: “Herry” (como forma breve de “Hermann”), anglicanizado en “Herrey” (Krieger, 2004). A la edad de 31 años, se inscribió en la sección británica del Congreso Internacional de Arquitectura Moderna (CIAM), y empezó a desarrollar sus actividades profesionales.

Debido a su experiencia en la planeación vial, el *Royal Institute of British Architects* (RIBA) le comisionó un estudio para la ampliación de la red de carreteras en el Reino Unido, sin embargo, el Reino Unido no ofreció un mercado laboral atractivo; al igual que otros emigrantes competentes como Gropius o Breuer, Herrey no tuvo suficiente trabajo para mantenerse.

En julio de 1940, Herrey recibe una invitación de la Universidad de Harvard para impartir una clase sobre el diseño de teatros y escenografías, esta oportunidad le sirvió para emigrar a Estados Unidos, país que ofrecía condiciones laborales más favorables. Hacia 1940, ya establecido en Nueva York, Herrey se enfrentó con la dificultad de no obtener un permiso de trabajo como arquitecto. Por ello, se dedicó a la investigación y publicación sobre temas de desarrollo urbano y vial; en estrecha colaboración con su esposa Erna -doctora en física-, analizó los problemas de tránsito en Nueva York. Los resultados de este estudio interdisciplinario e innovador por su enfoque científico, fueron publicados durante el año de 1944 en el *Time Magazine* y en *Pencil Points*, artículos que posteriormente Domingo García Ramos citó como puente intelectual para transmitir el sistema Herrey a México.

Concretamente, Herrey inició su artículo con una reflexión sobre los factores económicos e infraestructurales del desarrollo urbano para entender la importancia de la circulación vial. Detectó que la acumulación y el movimiento de las masas en las metrópolis son causa de estorbos funcionales. Advirtió que la planeación urbana no debería sólo fijarse en la cultura del automóvil y en los parámetros económicos, sino que también debía atender necesidades sociales y culturales; esto significó un llamado a la diversidad de los sistemas viales que garantice al peatón un derecho especial; con espacios exclusivos y protegidos que promuevan la interrelación social, una advertencia desatendida en casi todas las ciudades del continente americano durante la segunda mitad del siglo XX (Krieger, 2004).

En los últimos años de su vida, Herrey se dedicó a otro gran proyecto urbanístico con sustento científico y dinámica utópica, que simboliza el cúmulo de sus ideas a lo largo de su carrera profesional: un *master plan* para el futuro de Manhattan. Con el apoyo del empresario radical Robert Moses¹, propone reorganizar el sistema vial de Manhattan y la expansión de 10 km.² de relleno de litoral, mediante la técnica holandesa del *landfill*; generando un paisaje urbano “orgánico”, con edificios de vivienda agrupados libremente sobre espacios verdes; un espacio compensativo y contemplativo para los habitantes de la metrópolis a la que se aplica el “sistema Herrey”, con circuitos sin crueros, e incluso, para no contaminar el ambiente, los ubica debajo de la tierra.

El artículo *Manhattan Reorganized*, publicado en 1968 por la revista *Architectural Forum* -al igual que el artículo de 1944 en *Pencil Points*-, contuvo ideas con potencial de larga duración, incluso con una dimensión histórica. La idea de ganar nuevos terrenos con rellenos, reactiva la tradición holandesa de los primeros colonos de Manhattan (Koolhaas, 1978), quienes contaron con amplia experiencia de la técnica acuática, obtenida en su propio país y en sus colonias. Sin embargo, el enfoque social del proyecto *versus* la inversión que representaba, fue desechado por los empresarios capitalistas que pretendían maximizar ganancias con proyectos que generen derrama económica.

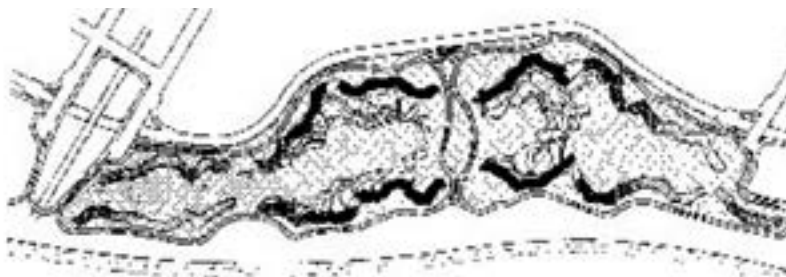


Imagen 1. Proyecto urbanístico para rellenar la ribera de Manhattan, llamado Green City Communities, propuesto por Herman Herrey.

En *The Architectural Forum*, vol. 129, núm. 4, noviembre de 1968.

Fuente: Peter Krieger, Instituto de Investigaciones Estéticas de la UNAM, 2004.

Las teorías urbanísticas de Herrey transmitidas a México por medio de estas publicaciones, repercuten en la realización de dos ejemplos claves del urbanismo moderno en México: Ciudad Universitaria y Ciudad Satélite; estructurados según el *sistema Herrey*, un “sistema vial giratorio continuo” para la circulación de vehículos en un solo sentido, sin interrupción en los crueros.

1 Robert Moses fue el más influyente empresario y asesor particular para la planeación de megaproyectos viales en Nueva York durante los años cincuenta y sesenta.

En su libro, “Iniciación al Urbanismo”, del año de 1961, Domingo García Ramos reveló que aquel principio de planeación vial, fue importado en 1944 desde los Estados Unidos por medio del artículo escrito por Herrey; asegurando que dicha investigación sistemática sobre la vialidad en las ciudades, “ha servido, seguramente en México más que en otros países”.

Para Ciudad Universitaria, el “Sistema *Herrey*” significa más que un simple asunto técnico de la planeación vial, representó un instrumento para generar la percepción dinámica del paisajismo, donde el sistema aporta un concepto espacial característico para el urbanismo moderno mexicano de los años cincuenta; que en la mente de Mario Pani y García Ramos encontró un catalizador efectivo para la distribución nacional.

DOMINGO GARCÍA RAMOS

Nace en agosto de 1911 en la Ciudad de México en el contexto de una familia acomodada, situación que le permite un futuro educativo ilimitado, donde el aprendizaje y dominio de los lenguajes inglés y francés, serán fundamentales para conocer las obras de arquitectos extranjeros. En 1930, ingresa a la Escuela Nacional de Arquitectura (ENA) en la Academia de San Carlos con una destacada participación de liderazgo estudiantil. Complementó sus estudios trabajando en los talleres particulares de los arquitectos José Luis Cuevas (1932-1933), José Villagrán (1933-1936) y Enrique de la Mora (1935-1937), con quienes hizo amistad. En 1934 terminó la carrera de arquitecto y en 1937 se graduó con mención honorífica con la tesis denominada: Hotel para la Villa de Tula de Allende Hidalgo (Baños, 2009).

Su primer contacto laboral fue a través del maestro José Luis Cuevas, trabajando dentro de su taller particular en 1932, lo que le convirtió en su discípulo durante 21 años hasta el día en que Cuevas murió. Por respeto, nadie retomó la cátedra de urbanismo, por lo que, García Ramos invitó a otros arquitectos para la creación del Taller de Urbanismo, donde la ideología y filosofía empleada, trascendió de manera nacional. Las enseñanzas del Taller se materializaron en obras públicas y privadas rompiendo con dogmas en el *modus vivendi* de la sociedad mexicana, como por ejemplo, que la clase media baja y baja tuvieran oportunidad de adquirir una vivienda, lo que dio origen al fenómeno de los multifamiliares cuyos resultados se proyectaron internacionalmente como los Centros Urbanos Miguel Alemán, Presidente Juárez; y Ciudad Satélite, entre otros.

Durante la gestión del arquitecto Carlos Lazo en la Secretaría de Comunicaciones y Obras públicas (1952-1955), se promovieron una serie de planos reguladores² en las zonas marítimas y fronterizas del país,

2 Serie de reglamentos de aplicación municipal para encauzar el desarrollo expansivo

mismos que se discutieron en el taller de la ENA, uniéndose a la idea de industrialización y modernización, idea auspiciada desde el período del gobierno de Miguel Alemán.

Los planos reguladores desarrollados bajo este sello pretendieron atender las necesidades de cada región, básica diferencia entre cada uno de ellos; sin embargo, tiene características similares: un ejemplo es la solución vial a través del sistema de flujo continuo, el otro es el uso de las supermanzanas para solucionar el espacio de habitación. La participación de García en estos desarrollos urbanos fue fundamental, su labor como urbanista se manifestó cuando fungió como puente intelectual para traer a México el concepto de la supermanzana, idea central de los multifamiliares, consistente en una adaptación de varias propuestas europeas entre las que se destacan las ciudades Jardín de Howard y Stübben (la primera Ciudad Jardín fue Letchworth, 1904), la Unidad de Habitación de Le Corbusier (1946-1952) y el sistema vial de flujo continuo de Hermann Herrey en 1944.

Durante los gobiernos de Miguel Alemán (1946-1952) y Adolfo Ruiz Cortines (1952-1958), comenzó la elaboración de los planos reguladores de Acapulco (1949), la zona henequenera, Empalme Guaymas (1953), Mazatlán (1954) y Culiacán (1954). García Ramos, a petición de la Secretaría de Bienes Nacionales, tuvo el encargo de producir los Planos Reguladores de Campeche 1952; Ciudad Pemex en Tabasco y Ciudad Juárez, 1959; Plano regulador de la Ciudad de Matamoros, Tamaulipas, 1960.

LA CIUDAD DE CAMPECHE: PREVIAS MODERNIDADES

En la evolución de la ciudad de Campeche, se reconocen varios estados de modernidad, identificando el período fundacional sobre preexistencias mayas, Colonia, Independencia, Porfirismo y Revolución Mexicana, predecesores de la modernidad Posrevolucionaria, que dio el advenimiento a las ideas del Movimiento Moderno Internacional.

El desarrollo de la ciudad de Campeche inicia con la población maya peninsular en una diáspora de centros ceremoniales, que formaban una red de dominio ideológico, militar y económico, que facilitó la sobreposición del nuevo sistema de ciudad española. La aldea maya de pescadores *Ah-Kin-Pech*, fue escogida por Francisco de Montejo y

o pausado que las ciudades europeas venían experimentando, características de época y medio social, de una variedad extrema, pues mientras unos se hicieron para embellecer, otros se hacían para sanear o higienizar, todos para limitar y prevenir accidentes -fuego, inundación, defensa- y casi ninguno para circular, lo que provocó que al popularizarse el empleo del automóvil, las ciudades carentes de facilidades viales, hubieran de procurarse u organizar sistemas efectivos, llevando al urbanismo de emergencia a confundirlo con esa actividad de ampliación de calles y demolición que cubre una etapa del proceso urbano y haciendo que el término regulador, aplicado al plano de la ciudad, se confundiera con los que se derivan de regla y reglar, volviendo a los trazos de figuras geométricas sobre el papel.

León, para fundar en 1540 la Villa y Puerto de San Francisco de Campeche, convirtiéndose en el principal puerto comercial y de comunicación entre la Nueva España y Europa.

El diseño de Nicolás Cardona para la ciudad colonial, fue el trazo en damero, cuya condición de litoral ubicó a la plaza principal frente al mar y tres manzanas para sede del nuevo poder español, con la iglesia, los palacios y la vivienda de los españoles en el lado sur. Como toda ciudad portuaria, la expansión territorial se dio hacia tierra firme, con los barrios como zonas de sirvientes distribuidas en los alrededores; la estructura de centro y barrios configuró una ciudad dual, con los conquistadores como núcleo y los conquistados en derredor (Espadas, 1993).

En 1704, las frecuentes invasiones por parte de piratas y corsarios, hizo necesario amurarlar el centro de la ciudad en forma de hexágono, que se fortaleció mediante ocho baluartes con cuatro puertas localizadas en pares encontrados y en cruz: la Puerta de Mar con la Puerta de Tierra y la Puerta de Guadalupe con la Puerta de San Román; lo cual separó físicamente a la ya culturalmente dividida ciudad dual.

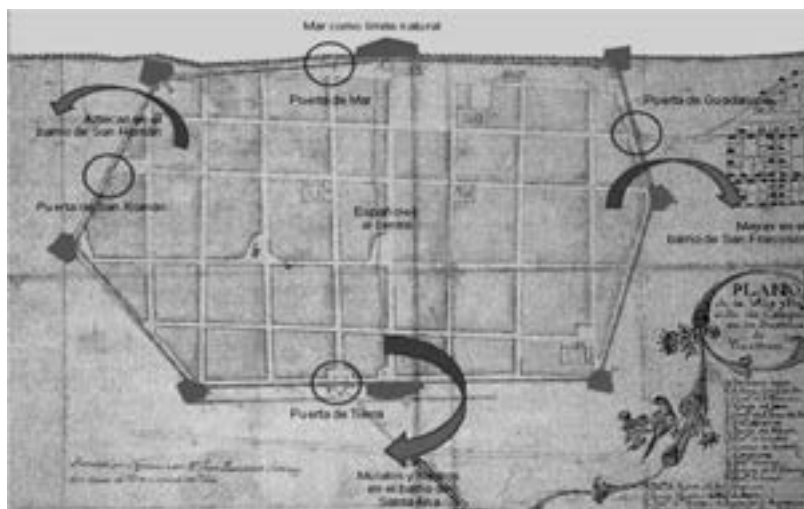


Imagen 2. Plano de la traza Colonial de Campeche.

Se distingue el perímetro de las murallas, las puertas de acceso al recinto, así como ocho baluartes que custodiaban la ciudad intramuros y la conformación dual entre españoles y mestizos.

Fuente: Revista Artes de México: Campeche, editado, 1999.

La actividad comercial del puerto, fomentó el desarrollo económico que surgió en la Colonia, cuya importancia continuó hasta la independencia de México con respecto a España. En 1857, Campeche se emancipa de Yucatán, y en 1863 bajo el Gobierno de Benito Juárez, se constituye como Estado. La explotación de materias primas como el henequén, la extracción del chicle, el palo de tinte y las maderas preciosas, acentuó el crecimiento y la concentración de población en el Estado.

Debido a las políticas modernizadoras del Porfiriismo, Campeche tuvo un desarrollo desigual, caracterizado por un alto índice de marginación social como producto del sistema de operación de las haciendas. Los hacendados conformaron una nueva élite social con poder político y económico, cuyo extremo social eran los peones acasillados carentes de todo bien material y de garantías, por lo que la Revolución Mexicana y la expropiación de las tierras, hicieron colapsar el sistema hacendístico.

La Segunda Guerra Mundial y la crisis económica mundial, iniciaron un proceso de reorganización socioeconómica basada en el fomento a la industria, lo que incentivó la migración campo ciudad, con el consecuente crecimiento demográfico que alcanzó su mayor ritmo y volumen en el período de 1940 a 1950, lo que generó interés por parte del Estado en la búsqueda de estrategias para abatir las demandas de la población en materia de suelo, vivienda y servicios urbanos. Campeche se abrió paso a una nueva economía basada en actividades industriales, como la pesca, la captura y exportación del camarón y la explotación petrolera, lo que abrió una nueva etapa de modernidad.

PLANES REGULADORES DE CAMPECHE

El Lic. Miguel Alemán Valdez presidente de México de 1946 a 1952, inició un proceso de modernización nacional basado en la política de “planear para prevenir”, con base en la realización de proyectos de planificación que priorizó a las ciudades portuarias y fronterizas en el país (Baños, 2009), cuyo énfasis se dio en la industrialización, el fomento a la explotación de recursos regionales, el impulso a las obras de equipamiento e infraestructura y el inicio de políticas de vivienda social, acciones que en conjunto iniciaron la planeación urbana nacional, la cual se continuó en el siguiente período presidencial de Adolfo Ruiz Cortines de 1952 a 1958.

A nivel nacional, se conformó un grupo de arquitectos con ideas de modernidad, que ocuparon lugares estratégicos dentro de las dependencias de gobierno y que observaban la necesidad de planear y proyectar de manera intuitiva la sustentabilidad de las ciudades, lo que condicionó a que los temas de planificación urbana se implementaran en los planes de desarrollo gubernamental. El arquitecto Carlos Lazo, a cargo de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas de 1952 a 1955, promovió estudios de planeación y ordenamiento de las principales ciudades del país, mediante la implementación de los Planes Reguladores, para los que se priorizó a las zonas marítimas y fronterizas, como el caso de Campeche.

El Plan Regulador de Campeche transcurrió en dos etapas hasta su concreción, la primera parte consiste en el Plan Regulador de 1952, que proponía el desarrollo y mejoramiento de la ciudad, y en el que la vivienda social ocuparía un emplazamiento importante dentro de

las propuestas del plan. La segunda parte refiere al Plan Regulador de 1963, que busca la concreción del plan anterior mediante la adaptación local, generando la modernidad urbana arquitectónica.

La Secretaría de Bienes Nacionales en 1952 comisionó al Arquitecto Domingo García Ramos para la elaboración del Plan Regulador de Campeche, en conjunto con el licenciado Juan Pérez Abreu quien fungió como asesor jurídico para estudiar y resolver los problemas políticos, económicos y legislativos que se plantearan para la realización del proyecto (García, 1983).

El Plan Regulador constituyó uno de los primeros proyectos de ordenamiento y regulación de la ciudad, en el cual se observan principios de urbanismo moderno derivados de los lineamientos de la Carta de Atenas de 1929, a través de tres puntos fundamentales de desarrollo, como son: zonificación de las áreas según su uso, regeneración de las zonas habitacionales y estructuración de un sistema vial de comunicación.

Las propuestas del Plan Regulador fueron una mezcla de las tendencias de desarrollo y crecimiento de la ciudad tradicional, con las teorías funcionalistas que produjeron una propuesta de organización en: áreas de circulación, áreas de trabajo y áreas de habitar, como sigue (Novedades de Campeche, 2006):

Las Áreas de Circulación, conformaban una red que comunicaba a la ciudad consolidada e histórica con las nuevas áreas habitacionales. Debido a sus dimensiones se propuso la implementación vial del **Sistema Herrey** de circulación continua, con lo cual se consolidó el Circuito Baluartes que rodeó el centro de la ciudad y siguió la trayectoria de la antigua muralla, lo que resolvió la conexión entre el centro y sus zonas adyacentes, y que delimitó al Centro Histórico del resto de la ciudad, dándole autonomía para su futura sustentabilidad.

Siguiendo a *Herrey*, para las nuevas áreas, se propuso la *Transformación en Supermanzanas*, dividiendo a la ciudad en zonas con equipamiento y servicios independientes. La zonificación señalaba las áreas: industrial, granjas, comercial, habitacional, recreo, histórica y de monumentos; y zonas habitacionales de futuro crecimiento, para lo cual se sugirió la técnica del **Landfill**, consistente en ganarle terreno al mar para la creación de la nueva ciudad, un proyecto que se denominó como Campeche Nuevo.

El Plan Regulador hizo una separación conceptual entre la ciudad existente y la nueva ciudad, que se estableció en una primera *Zona típica y de monumentos catalogados*, que consideró a la zona ubicada dentro del recinto amurallado, para implementar soluciones que física y legalmente frenaran y revirtieran el deterioro ocasionado por el cambio de uso de la demanda de locales para el comercio y las necesidades de transporte, que modificaron la fisonomía (García, 1983).

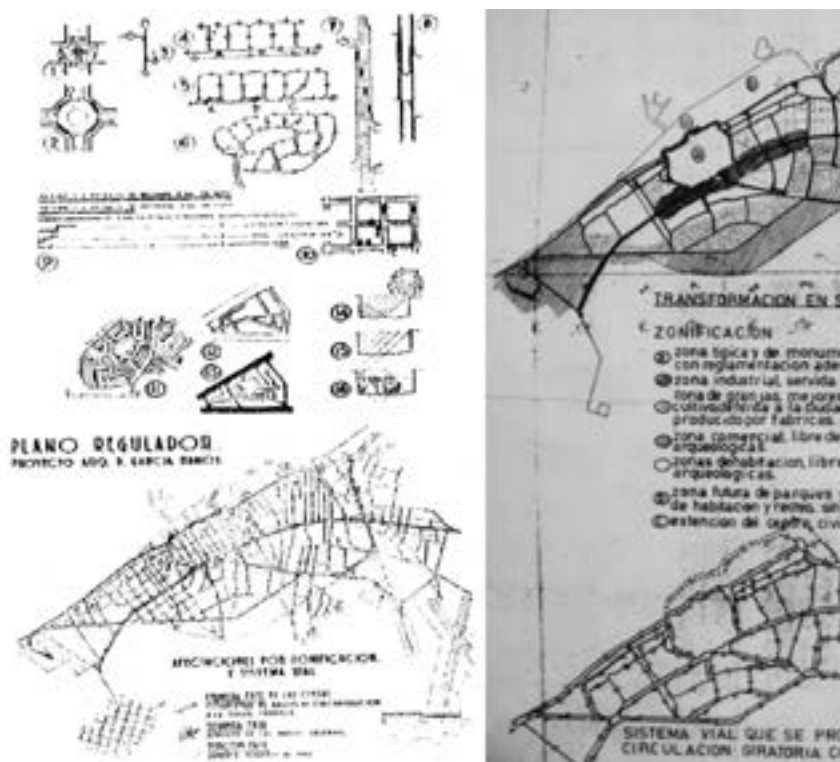


Imagen 3. A la izquierda, Plano Regulador de Campeche de 1952, desarrollado por Domingo García Ramos. A la derecha, adaptación de las teorías reflejadas en el Plano Regulador de 1963.

En ambos planos, se aprecian las tres principales teorías urbanísticas: el Sistema Herrey de circulación continua, la transformación a *supermanzanas* y el *landfill* o relleno al mar para expandir la ciudad.

Fuente: Archivo General del Estado de Campeche, 2009.

Durante el gobierno del Lic. José Ortiz Ávila, se realizó el segundo Plano Regulador de Campeche de 1963, cuyo autor fue el arquitecto Joaquín Álvarez Ordóñez, quien se basaría en la propuesta previa de García Ramos (Gobierno del Estado de Campeche, 1963), modificándola y concretando las acciones que se venían generando. El nuevo desarrollo político, económico y social del Estado sobre la zona que se ganó al mar, se planeó con una superficie inicial de 250,000 m² (Montejo, 1956). Para la zonificación del proyecto, se dispusieron 18,800 m² para edificios públicos, parques y jardines; 51,734m² para calles, 57,840 m² para avenidas principales, 102,746 m² para vivienda popular, haciendo un total de 231,120 m², cantidad menor a lo planeado.

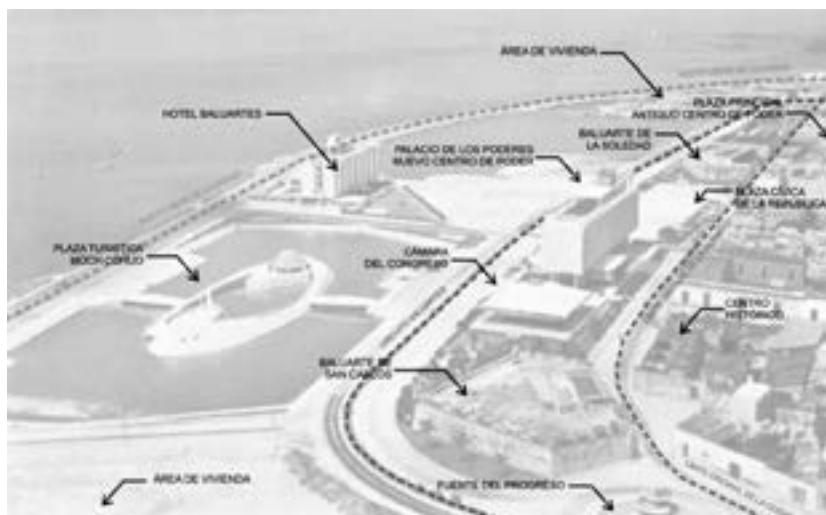


Imagen 4. El Campeche Nuevo.

Se observa sobre el relleno al mar, la nueva ciudad moderna, contigua a la ciudad histórica.

Fuente: Archivo INAH.

CONCLUSIONES

En la ciudad de Campeche, a mitad del siglo XX se desarrolla un proyecto en el que se vierte el pensamiento complejo de Hermann Herrey, transmitido en México durante un proceso acelerado de modernización nacional, como una estrategia sistemática, aplicable a la planeación urbana; que permitió a los receptores adaptarlo e integrarlo en una solución inteligente. La adaptabilidad del sistema, permitió al urbanista moderno pionero mexicano Domingo García Ramos poder integrarlo a los Planes Reguladores de las ciudades en franco proceso de desarrollo siendo la ciudad de Campeche, un ejemplo de implementación y permanencia de principios urbanísticos que siguen en uso, que ha guiado posteriores modernidades, y que en conjunto conforman el ambiente que caracteriza a la actual ciudad de Campeche.

Si bien las teorías urbanísticas estaban definidas, se necesitó realizar una adaptación local a la ciudad existente y en desarrollo, lo que suscitó diversos grados de implementación: el sistema de circulación continua -Sistema *Herrey*-, generó un circuito alrededor del Centro Histórico que le permitió su pervivencia y conservación reconocida en 1999 por la UNESCO bajo el título de Patrimonio de la Humanidad, además de que generó las principales vialidades rectoras y vigentes como el Circuito Baluartes, el malecón Adolfo Ruiz Cortines, y las avenidas Gobernadores, López Mateos, Central y Universidad; el concepto de *Supermanzana* se acopló a la traza urbana de viviendas existente en una hibridación (García, 1993) que permitió generar en cada barrio histórico un equipamiento de servicios con mercado, parques y escuelas, entre otros; con un lenguaje arquitectónico moderno diferenciado

de la fisonomía tradicional, cuyo funcionamiento a excepción de los cines de barrio se ha preservado; por último el *Landfill* ó relleno al mar permeó en futuros rellenos al mar a través de la planeación urbana a largo plazo que se ha ido consolidando en áreas habitacionales, de servicio, comercio, entre otros, y constituye el punto de reunión de los habitantes para diversos eventos, además del Centro Histórico.

Por ello, la construcción de este capítulo de la historia urbana arquitectónica local de Campeche, contribuye no sólo a la integración de la historia regional de la Península de Yucatán, sino que aporta una nueva mirada a la conformación del urbanismo mexicano, que contribuye de manera significativa a valorar nuestra producción urbana arquitectónica moderna, que en el caso de Campeche es producto de una hibridación cultural con resultados positivos vigentes.



Imagen 5. La Modernidad Urbana Arquitectónica en Campeche.

El proyecto del Campeche Nuevo permeó en otras zonas de la ciudad permitiendo instalar la infraestructura y el equipamiento urbano arquitectónico necesario, que perviven.

Fuente: Archivo INAH y Fotografías de Claudio Alberto Novelo Zapata, 2008-2010.

FUENTES DE CONSULTA

BIBLIOGRAFÍA

1. Baños Poo, S. (2009), *Domingo García Ramos: El promotor del Urbanismo en México*, México, Seminario de Arquitectura Moderna Mexicana, Instituto de Investigaciones Estéticas de la Universidad Autónoma de México.
2. Congreso Internacional de Arquitectura Moderna [CIAM], *Le Corbusier* (1981), *Principios de Urbanismo (Carta de Atenas)*, Barcelona, Caracas, México, Editorial Ariel.
3. Espadas Medina, A. (1993), "Mérida: la traza borbónica última virreinal, primera modernización (tercera delimitación de la ciudad dual)", en *Mérida El azar y la memoria*, cap. II, Mérida, México, Colección de Investigación Gaceta Universitaria.
4. García Canclini, N. (1993), "El consumo cultural y su estudio en México: Una propuesta teórica", en *El consumo cultural en México*, Néstor García Canclini (Coord.), México, Conaculta.
5. García Ramos, D. (1983), *Iniciación al urbanismo*, México, Universidad Nacional Autónoma de México.
6. Krieger, P. (2004), *Hermann Zweigenthal-Herman Herrey. Memoria y actualidad de un arquitecto austriaco alemán exiliado*, Anales del Instituto de Investigaciones Estéticas, Universidad Autónoma de México.
7. Koolhaas, R. (1978), *Delirios de New York*, Barcelona, Gustavo Gili.
8. Montejo, N. (1956), "El Campeche Nuevo" en *Campeche Nuevo* 2, México, Edición especial.
9. Novedades de Campeche (2006), Plano 26: *Cartografía campechana del siglo XX: Plano regulador de la ciudad de Campeche 1963*, Sección Farnesio, El Explorador, Domingo 3 de Septiembre, No. 438.
10. Ortiz Ávila, J. (1963), *Segundo Informe de Gobierno*, Campeche, Gobierno Constitucional del Estado de Campeche.
11. Solé, C. (1998), *Modernidad y Modernización*, Colección Autores, Textos y Temas Ciencias Sociales, dirigida por Josetxo Beriain, Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Iztapalapa, México, Anthropos Ed.