



EL COLEGIO DE MÉXICO

CENTRO DE ESTUDIOS DEMOGRÁFICOS, URBANOS Y AMBIENTALES

**La Ciudad de los Deportes.
Espacio deportivo y desarrollo urbano 1940-1952**

Tesis presentada por
Víctor Alfonso Cárdenas Mendoza

Para optar por el grado de
Maestro en Estudios Urbanos

Director de tesis:
Dr. Ariel Rodríguez Kuri

Lector:
Dr. Vicente Ugalde Saldaña

CIUDAD DE MÉXICO, 2021

A mi abuelo Alfonso que siempre me hará falta.

A los familiares y amigos fallecidos por el COVID-19.

Agradecimientos

Las grandes obras requieren grandes sacrificios, así como un apoyo y comprensión de las personas más cercanas en los momentos más complicados. Eterno agradecimiento a todos aquellos que fueron parte de este proceso y que compartieron conmigo un pequeño momento de su vida en este trayecto.

A mis padres Rocío Mendoza y Víctor Cárdenas por todo su incondicional apoyo a lo largo de mi trayectoria profesional; sus consejos, guía, valores y educación que me inculcaron, que es la mejor herencia que me legaron. A mis abuelas que tengo la fortuna que siguen a mi lado. A mi abuelo Alfonso, aunque físicamente ya no está conmigo, siempre estará a mi lado. En general, a mi familia que aún está presente y a los que ya partieron, que sus bonitos recuerdos siempre queden en nuestra memoria.

A mi director de tesis, Ariel Rodríguez Kuri, que desde el momento en que me presenté a su oficina me brindó su ayuda y orientación, además de sus asesorías, recomendaciones y consejos que posibilitaron el desarrollo y conclusión de esta investigación; y contribuyeron a mi crecimiento académico, profesional y humano.

A los profesores del CEDUA con los que tuve la fortuna de recibir su cátedra tanto en las aulas y cursos correspondientes al programa de maestría, cuánto en conferencias, pláticas y charlas organizadas por el Colegio de México. En especial, agradezco a los profesores del Seminario de Gestión de la Ciudad: Vicente Ugalde, que aceptó fungir como lector de este trabajo, y Martha Schteingart, por sus atinados comentarios desde los primeros pasos de la investigación.

A los profesores del Departamento de Economía de la Universidad Autónoma Metropolitana: Guillermo Ejea Mendoza; Owen Eli Ceballos; José Alfredo Sánchez Daza y Gloria de la Luz Juárez. Su consejo y ayuda me inspiró a estudiar un posgrado y a concluirlo. Mención particular

merece Gerardo Sánchez Ruiz, de la División de Ciencias y Artes para el Diseño, que sin conocerme personalmente y sólo con presentarme ante su persona por correo electrónico, me facilitó un par de ejemplares para el desarrollo de la investigación.

A mis amigos y compañeros del Colegio de México, en particular, a los del programa de Maestría en Estudios Urbanos por todas las convivencias, momentos y tiempo que pasamos juntos. El cariño y la admiración sigue intacta, a pesar de la pandemia y las clases en línea que nos obligó a separarnos.

A mis amigos de mucho tiempo “Los Infames”: Chendo, Tepo, Alvarito, Quatrocchi, Cappello, y Beto. A “El Partido”: Barreto, Tote, Ray, Lalo, Mario, Julio, Jaqui, Diego y Santana. El equipo de fútbol “Los Pillos”, en especial sus capitanes: Pablito, Guz, Gemelo, Angie. Aunque mi ingratitud y el espacio no alcance, le agradezco a todos a mis amigos de la UAM Azcapotzalco; a los que me brindan su amistad desde FFyL y Prepa 9; y en general, a todas aquellas amistades que a lo largo de mi vida son muy importantes en mi desarrollo personal y humano.

La contingencia sanitaria condicionó la búsqueda de fuentes, por eso, es de menester mencionar la disposición, colaboración y el trato amable del personal que trabaja en el Archivo Histórico de la Ciudad de México, Archivo General de la Nación, la Biblioteca Daniel Cosío Villegas y en particular, de la Biblioteca Miguel Lerdo de Tejada, que me brindaron un agradable espacio de trabajo, por el cual, todo esto fue posible. A los amigos y colegas del Archivo Calles Torreblanca, aunque no emplee su reservorio en la investigación, por sus enseñanzas en la investigación histórica y manejo de documentos históricos durante el tiempo en que colaboré a su lado. A todos los héroes anónimos que laboran en los archivos históricos y bibliotecas, que desempeñan una gran función social poco valorada, muchas gracias de parte de un eterno estudiante.

Resumen

El proyecto de la Ciudad de los Deportes consistió en construir un complejo deportivo moderno en los terrenos que dejó la Compañía Ladrillera Nochebuena en los límites de la Ciudad de México. La mala estimación de los costos iniciales resultó en la construcción de sólo dos inmuebles: Plaza México y el Estadio de la Ciudad de los Deportes.

Los equipamientos deportivos incidieron en el espacio urbano al acondicionar el suelo que dejó la ladrillera para su posterior fraccionamiento y por la convocatoria de multitudes a los espectáculos deportivos ahí desarrollados. Su localización le presentó diversos conflictos urbanos y operativos durante sus primeros años, sin embargo, la construcción y ampliación de calles y avenidas son los ejes de desarrollo que posibilitaron la comunicación de ambos inmuebles y de la zona de Mixcoac con el resto de la ciudad.

En el presente trabajo se realiza una crónica de la construcción y primeros años de la Ciudad de los Deportes, como una empresa particular de reproducción de capital, y la relación que guarda con el desarrollo urbano del espacio en el que se localiza y sus alrededores.

Índice General

ÍNDICE DE CUADROS	11
ÍNDICE DE ILUSTRACIONES	12
ÍNDICE DE MAPAS	13
INTRODUCCIÓN	15
OBJETIVOS Y PREGUNTAS	17
USO DE FUENTES	19
ESTADO DE LA CUESTIÓN	22
<i>La Ciudad de los Deportes</i>	23
<i>Colonias y pueblos cercanos a la Ciudad de los Deportes</i>	24
<i>Historia del desarrollo urbano del Distrito Federal</i>	26
<i>Diseño y planeación urbana de la Ciudad de México</i>	29
DISCUSIÓN TEÓRICA	31
1. MODERNIDAD Y PLANIFICACIÓN URBANA DE LA CIUDAD DE MÉXICO: LOS ESPACIOS DEPORTIVOS	35
1.1 UNIDAD NACIONAL Y MODERNIDAD	36
1.1.1. <i>Gestión de la ciudad</i>	37
1.1.2. <i>Agentes urbanos</i>	40
1.2 DISEÑO Y PLANIFICACIÓN	42
1.2.1. <i>La Comisión de Planificación del Distrito Federal</i>	43
1.2.2. <i>Carlos Contreras y el Plano Regulador del Distrito Federal</i>	46
1.2.3. <i>Modesto Rolland. El municipio libre y la ingeniería civil</i>	48
1.3 PLANIFICACIÓN DE ESPACIOS DEPORTIVOS PARA LA CIUDAD	50
1.3.1. <i>Los espacios deportivos representativos del Distrito Federal</i>	52
1.3.2. <i>La ciudad deportiva: modernidad y deporte</i>	57

2. LA CIUDAD DE LOS DEPORTES	61
2.1 EL PROYECTO DE LA CIUDAD DE LOS DEPORTES	62
2.1.1 <i>La construcción de la Ciudad de los Deportes</i>	66
2.1.2 <i>Gestión y venta de la Ciudad de los Deportes</i>	69
2.2 PLAZA MÉXICO	73
2.2.1 <i>Temporada 1946-1947: el monopolio de la fiesta brava</i>	75
2.2.2 <i>Movilidad y transporte</i>	78
2.3 ESTADIO OLÍMPICO DE MÉXICO	79
2.3.1 <i>Fútbol y ciudad. Giras internacionales</i> <i>y definiciones de campeonato</i>	81
2.3.2 <i>Los parques deportivos en manos de un sólo hombre</i>	84
2.3.3 <i>Conflictos laborales</i>	87
2.3.4 <i>Un lugar donde estacionarse</i>	91
3. DESARROLLO URBANO ALREDEDOR DE LA CIUDAD DE LOS DEPORTES	93
3.1 CRECIMIENTO Y EXPANSIÓN DEL DISTRITO FEDERAL 1940-1952	93
3.1.1 <i>Los ejes de la expansión urbana</i>	98
3.1.2 <i>Transporte y comunicación hacia la Ciudad de los Deportes</i>	101
3.2 CRECIMIENTO Y DISTRIBUCIÓN POBLACIONAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO	107
3.3 ORGANIZACIÓN DEL CUARTEL X: LA ZONA ALREDEDOR LA CIUDAD DE LOS DEPORTES	110
3.3.1 <i>Sección 13: Nochebuena y Ciudad de los Deportes</i>	113
3.3.2 <i>Secciones aledañas a la Ciudad de los Deportes</i>	117
4. REFLEXIONES FINALES. PASADO-PRESENTE DE LA CIUDAD DE LOS DEPORTES	123
4.1 LA CIUDAD DE LOS DEPORTES Y EL DESARROLLO URBANO	125
4.2 LA IMPORTANCIA DE LA CIUDAD DE LOS DEPORTES PARA LA CIUDAD DE MÉXICO	127
4.3 LA MUERTE DEL ESPACIO PÚBLICO	130
APÉNDICE	135
FUENTES	143

ÍNDICE DE CUADROS

CUADRO 1:	Estructura de la Dirección General de Obras Públicas 1947	44
CUADRO 2:	Costo estimado inicial de la construcción	
	de la Ciudad de los Deportes	66
CUADRO 3:	Distribución de la población de la Ciudad de México, Delegaciones y Distrito Federal	95
CUADRO 4:	Rutas de transporte a la Ciudad de los Deportes 1946	104
CUADRO 5:	Distribución de la población de los cuarteles de la Ciudad de México	108
CUADRO 6:	Distribución de la población de las secciones alrededor de la Ciudad de los Deportes del Cuartel X de la Ciudad de México	112
CUADRO 7:	Temporada inaugural de la Plaza México 1946	135
CUADRO 8:	2a Temporada de la Plaza México 1946-1947	136
CUADRO 9:	Partidos de Fútbol Americano en la temporada inaugural de la Ciudad de los Deportes 1946	137
CUADRO 10:	Partidos de la Liga Mayor de Fútbol jugados en el Estadio de la Ciudad de los Deportes 1947-1948	138
CUADRO 11:	Gira del Racing Club en la Ciudad de los Deportes 1947	139
CUADRO 12:	Gira del Ferencvárosi en la Ciudad de los Deportes 1947	139
CUADRO 13:	Gira del Independiente en la Ciudad de los Deportes 1948	140
CUADRO 14:	Gira del Bratislava en la Ciudad de los Deportes 1948	140
CUADRO 15:	Gira del Vasco de Gama en la Ciudad de los Deportes 1949	141
CUADRO 16:	2a Copa de Naciones de la Confederación Norteamericana de Fútbol 1949	141
CUADRO 17:	Gira del River Plate en la Ciudad de los Deportes 1950	142
CUADRO 18:	Gira del Boca Juniors en la Ciudad de los Deportes 1951	142

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

ILUSTRACIÓN 1:	Dueños y empleados de camiones. 1948	41
ILUSTRACIÓN 2:	Donde deben construirse los parques deportivos en la Ciudad de México. 9 de mayo de 1932	52
ILUSTRACIÓN 3:	Estadio Nacional, Ciudad de México	53
ILUSTRACIÓN 4:	Parque Asturias y Plaza de Toros de la colonia Vista Alegre. 1936	54
ILUSTRACIÓN 5:	Plaza de Toros Toreo, La Condesa, Ciudad de México. 1907	56
ILUSTRACIÓN 6:	Colocación de prefabricados y cimbra en la Plaza México. 1945	67
ILUSTRACIÓN 7:	La construcción del Estadio de la Ciudad de los Deportes. 1945	68
ILUSTRACIÓN 8:	Rutas de transporte a la plaza de Toros México. Ciudad de los Deportes	71
ILUSTRACIÓN 9:	Boleto proporcionado al presidente Manuel Ávila Camacho para asistir al juego inaugural del Estadio Olímpico de México	72
ILUSTRACIÓN 10:	Cartel Inaugural de la Plaza México	75
ILUSTRACIÓN 11:	Tarifa oficial para automóviles de alquiler. 1947	79
ILUSTRACIÓN 12:	Cartel Inaugural del Estadio Olímpico de México de la Ciudad de los Deportes	80
ILUSTRACIÓN 13:	Asistencia del presidente Miguel Alemán al partido Selección Nacional vs Ferencvarosi. 17 de agosto de 1947	84
ILUSTRACIÓN 14:	Caricatura del Estadio de la Ciudad de los Deportes	86
ILUSTRACIÓN 15:	Incendio del Parque Asturias. 4 de diciembre de 1949	89
ILUSTRACIÓN 16:	Ciudad de los Deportes 1946	100
ILUSTRACIÓN 17:	Camión de travesía de Chapultepec a San Ángel 1930	105
ILUSTRACIÓN 18:	El tranvía de Mixcoac en la calle de la Campana 1920	106
ILUSTRACIÓN 19:	Corrida 67o aniversario de la Plaza México. 5 de febrero 2013	128
ILUSTRACIÓN 20:	Partido Cruz Azul vs Veracruz. 18 de noviembre 2017	129
ILUSTRACIÓN 21:	Proyecto de un nuevo estadio en la Ciudad de los Deportes	131
ILUSTRACIÓN 22:	La Ciudad de los Deportes. Abril 2021	133

ÍNDICE DE MAPAS

MAPA 1:	Plano de los terrenos de la fábrica de tabique La Noche Buena	45
MAPA 2:	Plano de localización general de la Ciudad de los Deportes. Febrero 1945	64
MAPA 3:	Organización jurisdiccional del Distrito Federal de 1940 a 1970	94
MAPA 4:	Distrito Federal 1941	96
MAPA 5:	Distrito Federal 1950	97
MAPA 6:	Distrito Federal 1970	98
MAPA 7:	Rutas de tranvía y vías de ferrocarril de la Ciudad de México 1930-1950	102
MAPA 8:	Densidad de Población de la Ciudad de México por Cuarteles en 1930	107
MAPA 9:	Densidad de Población de la Ciudad de México por Cuarteles en 1950	109
MAPA 10:	Secciones que componen al Cuartel X-J del Departamento Central 1930	110
MAPA 11:	Sección 13 del Cuartel X-J del Departamento Central 1930	111
MAPA 12:	Fraccionamiento Porfirio Díaz-Insurgentes-Mixcoac 1932	113
MAPA 13:	Fraccionamiento Insurgentes-Porfirio Díaz	115
MAPA 14:	Proyecto de lotificación del fraccionamiento de la Ciudad de los Deportes. Octubre 1946	116
MAPA 15:	Colonia Campestre Del Valle. 1910	118
MAPA 16:	Nueva Colonia del Valle 1941	119
MAPA 17:	Proyecto de jardín en el lote denominado Noche Buena situado en la Calzada Insurgentes. Octubre 1931	120

Introducción

El proyecto de la Ciudad de los Deportes fue idea del empresario yucateco Neguib Simón: construir un complejo deportivo que incluiría una plaza de toros, un estadio de fútbol, canchas de tenis y frontón, boliches, una arena de box y lucha, y amplios espacios para estacionamiento en los terrenos de su propiedad donde se ubicó la Compañía Ladrillera Nochebuena y que fueron parte del Rancho San Carlos, en las cercanías de Mixcoac (García Ayala & Alcántara Villanueva, 2010).

El proyecto se realizó durante el sexenio de Manuel Ávila Camacho (1940-1946) como parte de la política de industrialización y unidad nacional, donde el Estado como eje rector de la economía y desarrollo nacional, le abrió las puertas a la inversión privada en proyectos de infraestructura y de fomento a la industria. La presidencia de Miguel Alemán continuó con la política de industrialización basada en el modelo por sustitución de importaciones, con políticas públicas orientadas a la promoción y protección de la inversión pública y privada, encaminadas hacia el desarrollo y la modernidad a que el país deseaba proyectar (Sánchez Ruiz, 1999).

La Ciudad de México, en estos dos sexenios, tuvo dos Jefes del Departamento del Distrito Federal designados directamente por el presidente de la República: Javier Rojo Gómez (1940-1946) y Fernando Casas Alemán (1946-1952). La capital pasó por un proceso de desarrollo urbano que se reflejó en el acelerado crecimiento poblacional, producto de la constante migración de las provincias a la capital, así como la expansión urbana desde sus límites hacia las delegaciones del Distrito Federal. Durante este periodo se consolidó la institucionalidad del sistema administrativo del Departamento del Distrito Federal DDF compuesto por doce delegaciones y en un Departamento Central de la Ciudad de México conformado por diez cuarteles, en conjunto con los mecanismos de gestión de la ciudad basados en el corporativismo y el clientelismo producto de una mayor presencia del partido oficial, principalmente por medio de la Confederación Nacional de Organizaciones Populares CNOP. Aunado a lo anterior, la Segunda Guerra Mundial y el estado de guerra en que se declaró el país en 1942, proporcionó facultades extraordinarias al Ejecutivo Federal e

incidió en la ciudad porque se aceleró su organización corporativa y la presencia del gobierno en sus asuntos (Sánchez-Mejorada Fernández, 2005).

La relevancia de estudiar a la Ciudad de los Deportes en este periodo que comprende dos sexenios radica en que el proyecto reflejó la modernidad a la que se deseaba acceder como nación, así como la apertura a las nuevas obras de industrialización y de participación de nuevos agentes privados en la construcción de infraestructura urbana. Además de que su incidencia en el espacio urbano y los problemas en su funcionamiento se dieron en los años posteriores a su apertura. Los altos costos de la obra provocaron que el proyecto original se cancelara y sólo se construyeran la Plaza de Toros México y el Estadio Olímpico de México, inaugurados el 5 de febrero y el 6 de octubre de 1946 respectivamente. Un año después de su apertura, Neguib Simón, agobiado por las deudas, vendió ambos equipamientos al empresario español Moisés Cosío, cuyos descendientes aún los guardan en propiedad (Lugo, 2019).

La construcción de equipamientos deportivos urbanos de gran aforo incide en el espacio urbano: 1) porque transforman ese espacio y lo acondicionan a las nuevas necesidades que se requieren; 2) por la constante asistencia de multitudes. En el caso de la Ciudad de los Deportes, se transformó el espacio urbano que dejó la Ladrillera Nochebuena al rellenar los embudos en el suelo y posibilitar el uso de los terrenos para la construcción de los equipamientos deportivos y nuevos fraccionamientos para la habitación. Por otro lado, la asistencia multitudinaria de los aficionados a los espectáculos deportivos desarrollados en los inmuebles de Insurgentes interrumpió la cotidianeidad y la vida campestre del pueblo urbano de Mixcoac, Tlacoquemécatl y San Lorenzo Xochimanca, así como las colonias aledañas, principalmente Nochebuena, Del Valle y Nápoles.

La localización de la Ciudad de los Deportes en uno de los suburbios limítrofes de la Ciudad de México incidió en la movilidad de los espectadores provenientes de los distintos núcleos poblacionales. La fiesta brava, durante el periodo de estudio, era del gusto popular. La Plaza México no tuvo problemas para cumplir con el desenvolvimiento de su actividad cultural durante sus primeros años. Situación contraria la acaecida con el estadio, ya que careció de un equipo propio que lo empleara, y la cantidad de encuentros ahí disputados fue menor a la del Parque Asturias, porque los clubes capitalinos lo preferían por su bajo costo de renta y la mayor asistencia de aficionados (Lugo, 2019).

La dificultad y lejanía para trasladarse hacia la Ciudad de los Deportes se disipó en los años subsecuentes con el proceso de crecimiento y expansión urbana. La planeación y diseño urbano contempló la ampliación y construcción de calles y caminos que facilitó la movilidad de la Ciudad de México y la conectó con las delegaciones y pueblos del Distrito Federal, lo que trajo consigo

un desarrollo urbano desigual para la ciudad (Schteingart & Ibarra, 2016). Por ende, se desea comprender la manera en que el desarrollo urbano -entendido como el proceso de crecimiento poblacional y expansión urbana- se manifestó en la zona cercana a la Ciudad de los Deportes -conformada por las actuales colonias Del Valle, Nápoles, Nochebuena, Ciudad de los Deportes, Extremadura Insurgentes, así como los pueblos de Tlacoquemécatl y San Lorenzo Xochimanca- con el fin de averiguar la relación entre la construcción de los equipamientos deportivos y el desarrollo urbano del espacio en el que se inserta.

Objetivos y Preguntas

Esta investigación contará la historia de la Ciudad de los Deportes desde su concepción, posterior construcción, hasta los problemas que enfrentó en sus primeros años de operación, la manera en que formó parte de los planes de diseño y planeación urbana de la Ciudad de México como un espacio público de recreación y deporte, y cómo influyó en el desarrollo urbano de las colonias y pueblos a su alrededor.

El objetivo principal es analizar la construcción de la Ciudad de los Deportes y la manera en que impactó en el proceso de expansión y crecimiento urbano del espacio en el que se edificó, lo que lleva a plantearse el siguiente cuestionamiento ¿en qué medida la construcción de la Ciudad de los Deportes incidió en el desarrollo de su espacio urbano?

En la pregunta se distingue la variable independiente que es la Ciudad de los Deportes y la dependiente que es la expansión y desarrollo urbano. Esto sugiere que la expansión y el desarrollo urbano de esta zona de la ciudad dependen de alguna manera de la construcción de la Ciudad de los Deportes, sin embargo, esto trae consigo otros cuestionamientos alrededor del objeto de estudio que se deben responder en el proceso de investigación y son los siguientes: ¿Cómo fue el proceso de urbanización en las colonias, fraccionamientos y pueblos colindantes a la Ciudad de los Deportes? ¿Cómo se relaciona la construcción de la Ciudad de los Deportes con el desarrollo urbano de la Ciudad de México? ¿Qué motivó la construcción de la Ciudad de los Deportes en la Ciudad de México y por qué razones tuvo que venderse?

Las interrogantes llevan a que se indague acerca del proceso de urbanización en las actuales colonias Ciudad de los Deportes, Nochebuena, Del Valle, Nápoles, y Extremadura Insurgentes; y que se relacione la construcción de la Ciudad de los Deportes con el proceso de desarrollo urbano de la Ciudad de México durante los gobiernos de Javier Rojo Gómez y Fernando Casas Alemán.

El presente trabajo se plantea de la siguiente manera: en los posteriores apartados se detallará el uso y manejo de fuentes de investigación, así como los desafíos que se presentaron para el desarrollo del trabajo cualitativo. Después se presenta el estado de la cuestión que lo conforman los principales trabajos bibliográficos que se consultaron, así como la discusión teórica que presenta el debate y los conceptos más distinguidos que marcan la dirección del trabajo.

En el primer capítulo se presenta el contexto político nacional entre 1940-1952, así como la gestión y agencia de la Ciudad de México, con el propósito de presentar el diseño y planificación de esta, en particular, el lugar que ocupan los espacios deportivos y de recreación. Por lo cual es relevante exponer sobre los equipamientos deportivos prevalecientes previos a la construcción de la Ciudad de los Deportes, así como la proyección para construir nuevos espacios deportivos en concordancia con el proceso de crecimiento y expansión urbana.

El segundo capítulo versa sobre la Ciudad de los Deportes: el proyecto íntegro; su construcción; y la gestión y venta de los equipamientos construidos. Se prosigue para contar los pormenores de los primeros años de funcionamiento de la Plaza México y el Estadio de la Ciudad de los Deportes, tanto en el desarrollo de espectáculos deportivos, cuanto su relación con el contexto nacional y local; y los conflictos políticos y urbanos que se presentaron en sus primeros años de operación.

El tercer capítulo trata sobre el desarrollo urbano alrededor de la Ciudad de los Deportes, por lo que se presenta la organización del Departamento del Distrito Federal y de su Departamento Central en cuarteles; el proceso de crecimiento y expansión urbana condicionado los ejes de metropolización, que se complementan con el transporte de la época hacia los pueblos y colonias alejadas del centro. El crecimiento y distribución de la población por cuarteles ocupa un lugar importante en este apartado porque se desea conocer el estado que guarda el Cuartel X -actualmente la delegación Benito Juárez- donde se ubican los equipamientos de estudio. Por último, se presenta la organización de dicho cuartel, así como el estado que guarda la zona y colonias alrededor de la Ciudad de los Deportes.

En el cuarto y último apartado, se reflexiona sobre la incidencia de la Ciudad de los Deportes en el espacio urbano y el tipo de desarrollo urbano a su alrededor. Asimismo, se manifiesta la importancia de los equipamientos deportivos para la Ciudad de México, tanto en los espectáculos deportivos que ahí se desarrollan cuanto en la preservación de espacios públicos. Por último, se discurre sobre el presente de la Ciudad de los Deportes y sobre una posible muerte de este espacio público.

En las reflexiones finales se presenta una sumatoria y los resultados ante los cuestionamientos planteados. Asimismo, se reflexiona sobre el pasado y presente de la Ciudad de los Deportes, ante los intentos de su remodelación y renovación, y de la posible demolición del estadio de fútbol para la edificación de un centro comercial, por lo que sería un caso de muerte del espacio público.

Uso de fuentes

En esta investigación se pretende narrar una historia de la Ciudad de los Deportes desde su concepción, posterior construcción hasta los problemas que enfrentó en sus primeros años de operación; así como su inserción en el espacio urbano de la Ciudad de México y su impacto en el desarrollo urbano. Por lo que se requiere una investigación histórica que examine el contexto en que se construyeron los equipamientos deportivos, con el propósito de conocer las conducciones de su operación y su incidencia en el desarrollo urbano, en particular, en la zona aledaña.

Las fuentes de la investigación que se emplearon se dividen en primarias y secundarias. Las primeras son los documentos, planos consultados y recortes de periódico en archivos históricos; los periódicos revisados en hemeroteca; los materiales audiovisuales de la época que ilustran el contexto de la Ciudad de México y de la Ciudad de los Deportes. Las segundas son libros; artículos; y libros especializados que se detallan en el estado de la cuestión.

Los archivos seleccionados para la investigación son: 1) el Fondo del Ayuntamiento General del Distrito Federal (AGDF) y la Planoteca del Archivo Histórico de la Ciudad de México (AHCM); 2) Los Archivos Económicos (AE) de la Biblioteca Miguel Lerdo de Tejada (BMLT) perteneciente a la Secretaría de Hacienda, que contiene la información relacionada a la Ciudad de los Deportes, así como a los estadios deportivos, plazas de toros y de los regentes Javier Rojo Gómez y Fernando Casas Alemán; 3) el Archivo General de la Nación (AGN) en su fondos destinados a los presidentes Manuel Ávila Camacho (MAC) y Miguel Alemán Valdés (MAV).

La consulta de archivo tiene como objetivo conocer el estado de los equipamientos deportivos de la capital, en particular la Ciudad de los Deportes, así como la planeación y construcción de sus colonias cercanas y el tipo de desarrollo urbano que se dio en estos lugares. La información y datos se usan como evidencia empírica que orienta la respuesta a la pregunta de investigación y proporcionan el soporte verídico al argumento, que da lugar a la narración de los sucesos que posibilitaron la construcción de los inmuebles deportivos y el desarrollo urbano de las colonias cercanas. El conocimiento del contexto histórico es necesario para la interpretación del documento

y realizar una adecuada crítica de fuentes al momento de obtener la información explícita e implícitamente contenida.

Los AE son recortes de periódico organizados por tema y nombre entregados al secretario de Hacienda en turno para la síntesis de la información relevante en el momento. Su consulta facilita la introducción a la consulta hemerográfica en cuanto a fechas, publicaciones y seguimiento de acontecimientos relevantes. Aunque su consulta se puede considerar hemerográfica, se toma como parte de un archivo por su organización y el sentido implícito que adquiere al momento de conjuntar una serie de recortes en un mismo expediente.

A las dificultades inherentes de la consulta documental y la exploración de diversos archivos y fondos en búsqueda de indicios que dirijan la investigación, se le suma el contexto actual de contingencia sanitaria. El cierre temporal de los archivos históricos y su apertura paulatina dificultó la búsqueda y la exploración de más fuentes de información que fortalezcan las evidencias sobre las que se elabora el argumento.

La información hemerográfica se obtuvo primordialmente de la BMLT, tanto en los AE, cuanto en el acervo de periódicos con los que cuenta. En una mínima proporción se usaron recortes de periódico de la colección personal. Al igual que la consulta en archivo histórico, el cierre de bibliotecas y hemerotecas dificultó la búsqueda de información, por lo que se trabajó en aquellos lugares donde se posibilitó la consulta de periódicos. Esto trajo consigo que sólo se revisaran los ejemplares que se tuvieran disponibles o en óptimo estado para su manipulación.

La mayoría de la información hemerográfica proviene de los diarios *Excélsior*, *El Nacional*, *Novedades*, *La Prensa* y *El Universal*, que son de un carácter mayoritariamente político, pero que contienen notas sobre lo acontecido en la Ciudad de México y cuentan con su sección destinada a los deportes. La información proporcionada por estos periódicos era precisa en los acontecimientos deportivos del momento, sin embargo, no se constató, ni comparó con lo que se publicó en los diarios deportivos especializados de la época como *La Afición* o *Esto* -como si se hizo con entre las publicaciones ya mencionadas-, debido a que su disponibilidad en la BMLT es para años recientes; y por el cierre de otras bibliotecas y hemerotecas.

La información hemerográfica se utilizó de la siguiente manera: 1) como soporte y evidencia de la narración del caso de estudio; 2) como crítica de fuentes, es decir, corroborar los datos, fechas y nombres importantes que se tenían con antelación, así como del seguimiento de la información. La línea y orientación política es algo que se debe tener presente al momento de la consulta,

puesto que determina la manera en cómo se brinda la información de acuerdo con cada diario; por ende, resultaba importante constatar una misma nota entre lo que decía un periódico y otro. Por ejemplo, *El Nacional* como órgano oficial del gobierno tuvo una cobertura favorable y poco crítica hacia el Presidente de la República, por lo que las visitas de Miguel Alemán a los partidos en la Ciudad de los Deportes fueron ampliamente documentadas, en comparación con otros diarios que lo mencionaron como dato anecdótico. *La Prensa* en su carácter de periódico orientado a las clases populares y de nota roja, precisó de un mayor detalle en la información relacionada al fútbol; mientras que *Novedades* lo hacía con la fiesta brava y el béisbol. *El Universal* y *Excelsior*, en su carácter de un periódico de información general, tenían una sección deportiva imitada pero precisa.

La investigación precisa el estudio del espacio urbano por medio de la cartografía y los planos realizados en ese contexto, para entender su representación del espacio y su transformación a partir de la construcción de la infraestructura urbana. Los mapas y planos consultados tienen dos orígenes: 1) los publicados en atlas, libros y artículos que ayudan a la comprensión sobre el espacio geográfico de la capital y sus delegaciones, como los que contiene el *Atlas General del Distrito Federal* realizado durante la regencia de José Manuel Puig Casauranc (1992). Entre estos se incluyen los realizados en las publicaciones de Commons de la Rosa (1971); Rodríguez Kuri (2012); Schteingart & Ibarra (2016); y Leidenberger (2011) donde se observa la expansión urbana y la distribución de la población en el periodo de estudio. 2) los de la planoteca del AHCM referentes a la Ciudad de México, los cuarteles que lo conforman y la manera en que fueron seccionados; así como los específicos para proyectos de diseño y planeación urbana, como el proyecto íntegro de la Ciudad de los Deportes, el Parque Hundido; y la proyección de la construcción de las colonias aledañas. En este grupo también se incluyen los mapas y croquis encontrados durante la búsqueda hemerográfica.

Los materiales audiovisuales resultan fundamentales para la comprensión del contexto histórico y la recreación de la Ciudad de México en las décadas de estudio. Reportajes como el de *Hazaña monumental. La Ciudad de los Deportes* de Alfonso Manrique muestran cómo fue la construcción de los equipamientos deportivos y la emoción desbordada del día de su inauguración. Así como el estado que guardaban los inmuebles en ese momento y el espacio urbano que los rodeaba. Asimismo, películas como *Los Hijos de Don Venancio* protagonizada por Joaquín Pardavé ayudan a la comprensión sobre el gusto popular del fútbol en los años cuarenta, y cómo era el Parque Asturias. Otra película que ayudó a la comprensión de la organización de los camioneros como un agente urbano es *Esquina bajan* protagonizada por David Silva, y para entender cómo eran los límites aún despoblados de la Ciudad de México y la importancia del transporte y las vías de comunicación como ejes de desarrollo.

Las fuentes digitales comprenden la consulta y uso de imágenes y videos de paginas web y portales de redes sociales orientados a la preservación y difusión de fotografías del pasado de la Ciudad de México, que rememoran la nostalgia de los que vivieron en aquellos ayer; y ayudan a que las nuevas generaciones se imaginen cómo fue la ciudad que nuestros padres construyeron. Además, se contempla la consulta de blogs personales que difunden crónicas y anécdotas de la Ciudad de México y del fútbol mexicano. Tal es el caso de Erik Francisco Lugo (2019) “La historia del fútbol mexicano a través de los números” que narra la historia del estadio de la Ciudad de los Deportes en cuatro entregas, y además escribe en otra entrada sobre el Parque Asturias, como un antecedente a este inmueble deportivo. Los datos que proporciona Lugo son vitales para la elaboración de la narrativa, además de que facilita la búsqueda de información en hemeroteca.

El principal desafío de esta investigación fue la contingencia sanitaria del Covid-19, que condicionó y limitó la búsqueda documental. Asimismo, impidió la visita a los espectáculos deportivos que actualmente se desarrollan en la Ciudad de los Deportes; así como su relación con el espacio urbano, sobretodo, en los días que se realizan. En este caso, la experiencia y las asistencias previas me orientaron en este entendimiento. De igual manera, esta contingencia impidió el uso de fuentes orales, puesto que no se emplearon las entrevistas, tanto de los cronistas de la ciudad y el deporte, cuanto de los vecinos y colonos de los equipamientos deportivos, para entender la concepción del espacio que habitan y la relación que guardan con los inmuebles deportivos.

Estado de la cuestión

El estado de la cuestión se conforma de cuatro partes: las primeras dos son acerca de los antecedentes de textos que tratan de la construcción e historia de la Ciudad de los Deportes; la segunda parte es sobre la historia y análisis de las colonias y pueblos cercanos a la Ciudad de los Deportes. Posteriormente, los otros dos apartados informan la discusión teórica sobre la que se basa esta investigación y que tiene que ver con la tercera parte que examina los trabajos sobre la historia del desarrollo urbano del Distrito Federal, en especial, la producción escrita alrededor de la temporalidad de estudio (1940-1952). La cuarta y última parte versa sobre el diseño y planeación urbana de la Ciudad de México que contribuyó a la orientación de su crecimiento y expansión urbana.

La Ciudad de los Deportes

La Ciudad de los Deportes la conforman la Plaza México y el Estadio de la Ciudad de los Deportes, inmuebles que se construyeron y formaron parte del pretencioso proyecto de Neguib Simón Jalife de dotar a la ciudad de un centro de recreación y espectáculo deportivo, en los terrenos de su propiedad donde se aprovecharon los hoyos existentes en el suelo que dejó la Compañía Ladrillera Nochebuena para su construcción. José Antonio García y Jeshván Alcántara (2010) exponen sobre este proyecto en “La Ciudad Deportiva. Materialización de una ciudad deseable en tres épocas de la capital mexicana” publicado en la revista *Esencia y Espacio* del Instituto Politécnico Nacional como un antecedente a la Ciudad Deportiva de la Magdalena Mixhuca y que forma parte de los proyectos que elaboran los planificadores de las ciudades para construir desarrollos urbanísticos deseables que fomenten la recreación y el deporte, a razón de la salud pública de los habitantes de la Ciudad de México.

Jorge Rolland (2015), nieto de Modesto C. Rolland, ingeniero encargado de la construcción de la Ciudad de los Deportes, ofrece en su artículo “Ingeniero Modesto C. Rolland. Pionero del uso de prefabricado de cemento armado en México”, los detalles técnicos de la construcción de la Plaza México, como un ejemplo de innovación en la ingeniería. El texto solo expone para el caso de la plaza de toros, sin embargo, dado que las condiciones del terreno fueron las mismas tanto para la plaza cuanto para el estadio, estas técnicas de ingeniería se aplicaron para la construcción de ambos equipamientos. Un año después, Rolland (2016) explica de una manera más clara estos detalles de ingeniería aplicados a la construcción de la Plaza México en su artículo titulado “La Monumental Plaza de Toros México. Setenta años de un portento arquitectónico” publicado en la revista *Relatos e historias en México*, además de que presenta las circunstancias que prevalecieron el día de su inauguración, el 5 de febrero de 1946, así como la importancia de la Plaza México para la ciudad.

Uno de los trabajos más completos para el acercamiento sobre los estadios deportivos, en el cual se aprovechan los recursos digitales para difundir aquellos episodios y detalles relevantes de la historia del fútbol mexicano es el blog escrito por Erik Francisco Lugo (2019) titulado “La historia del fútbol mexicano a través de los números”. En cuatro entregas se narra la historia del Estadio de la Ciudad de los Deportes, desde su concepción como parte del proyecto integral de la Ciudad de los Deportes, la venta del mismo a Moisés Cosío, los obstáculos que enfrentó en sus primeros años de operación, los años ochenta en que el Atlante rentó el inmueble para sus juegos como local y posteriormente, el Cruz Azul lo usó por poco más de veinte años hasta que terminó su contrato de arrendamiento y los dueños del estadio planeaban demolerlo para dar paso a un centro

comercial. Asimismo, en otra entrega Lugo (2019) escribe sobre la historia del Parque Asturias y la Plaza de Toros Vista Alegre, como un antecedente de concentración las actividades deportivas en un espacio delimitado. La importancia de este trabajo es su aportación de nombres, fechas, datos y detalles que facilitan la búsqueda de información hemerográfica y de archivo histórico, al proporcionar los indicios que debe seguir esta investigación.

Fernando Carrión (2014) realizó una compilación de artículos sobre el fútbol y su relación con los estudios urbanos, en un ejemplar titulado *Luchas urbanas alrededor del fútbol*. Esta obra ofrece distintas perspectivas para pensar a la ciudad y el fútbol, entre ellos, los espacios urbanos que se requieren para la práctica deportiva, que dieron lugar a la construcción de estadios deportivos en las principales ciudades de América Latina. Uno de estos aportes es “El fútbol y la ciudad, la ciudad y el fútbol: simetrías en América Latina” que realizan Óscar y Martín Figueroa (2014), en el que exponen las diferencias y similitudes en los procesos de construcción de estadios en las América Latina. En el caso de México, los autores señalan que la construcción de estadios deportivos fueron obras públicas que motivaron el desarrollo y la expansión de las ciudades, además de que contribuyeron a la valorización urbana de los terrenos adyacentes al estadio. Si bien, nuestro caso de estudio se trató de un proyecto privado, un aspecto importante a considerar es el grado de intervención gubernamental en su construcción

Ariel Rodríguez Kuri (2019) en su *Museo del Universo* trata sobre la construcción de equipamientos deportivos urbanos en el contexto de los Juegos Olímpicos de 1968, y distingue sobre aquellos que fueron construidos con anterioridad y los que se edificaron para la máxima justa veraniega. En el caso de la Ciudad de los Deportes, menciona que aunque se consideró como un posible escenario para el fútbol olímpico, al final no fue utilizada.

Colonias y pueblos cercanos a la Ciudad de los Deportes

En el caso de los trabajos realizados sobre la historia de las colonias y pueblos cercanos a la Ciudad de los Deportes hay que remitirse al texto de Alfonso Gorbea Soto (1962), que es un referente para el estudio de Tlacoquemecatl: Una villa condenada a muerte. En este libro se realiza un estudio de la localización etnohistórica, composición social, industria y artesanía, vida familiar, pobreza, así como la disputa entre lo urbano y lo rural acerca del barrio de Tlacoquemecatl, ubicado en las cercanías del Parque Hundido y de la Colonia del Valle. Lo interesante de este trabajo es el análisis sobre las condiciones sociales que hicieron a Tlacoquemecatl un pueblo originario del Distrito

Federal y pese a la expansión urbana; todavía hasta los años 60s gozó de las características rurales diferentes a lo prevaleciente en la Ciudad de México, sin embargo, el propio autor particulariza estas características rurales de pueblo originario tenderán a perderse.

Otro aporte sobre Tlacoquemecatl, y además del pueblo originario de San Lorenzo Xochimanca, es la tesis de maestría de Claudia Montes de Oca (2010) presentada en el Instituto Mora bajo la dirección de Regina Hernández Franyuti titulada *La transformación del espacio de los pueblos de Tlacoquemecatl y San Lorenzo Xochimanca entre 1854-1928*. En esta investigación se realiza una historia de ambos pueblos, desde sus raíces prehispánicas, su conformación como pueblos originarios en la colonia y su transformación a partir de la Ley de Desamortización de Bienes Eclesiásticos en 1856. El texto incluye un estudio de la Colonia del Valle, colindante con ambos pueblos, sobre su creación y fraccionamiento en 1908, además de que incluye los planos que se diseñaron al momento de su construcción.

Un trabajo que trata sobre las colonias Del Valle y Nápoles es el de *Formación y desintegración de la Hacienda de San Francisco de Borja* de María del Carmen Reyna (1992), el cual, narra la historia de la Hacienda de San Francisco Borja desde sus primeros años hasta su desintegración que daría lugar al espacio que ocupan las colonias ya mencionadas.

Las reglas del desorden. Habitar la metrópoli de Emilio Duhau y Angela Giglia (2008) es otro trabajo que realiza un estudio sobre la colonia Nápoles, en el que lo categoriza como un fraccionamiento que ejemplifica el espacio disputado en la ciudad central. Con el uso de entrevistas y de trabajo de campo, se recopilan distintos testimonios sobre cómo sus habitantes perciben el lugar en el que habitan. La riqueza del trabajo de Duhau y Giglia (2008) no es la historia que se cuenta sobre la colonia Nápoles, sino la manera en que se estudia el espacio público y las distintas maneras en que los habitantes perciben la ciudad de acuerdo con el lugar donde viven. Además de que en sus primeros capítulos realiza un análisis de la definición de espacio público, los distintos tipos que hay y porque en la ciudad se tiende a la muerte del espacio público, situación que se relaciona con el caso de la Ciudad de los Deportes.

Por último, resulta necesario escribir sobre los trabajos de historia oral de Patricia Pensado de *Mixcoac, un barrio en la memoria* (1996) e *Historia oral de San Pedro de los Pinos. Conformación y transformación del espacio urbano en el siglo XX* (2003). En ambos libros se recopilan los testimonios de los vecinos de ambos lugares en su transición de pueblos limítrofes a conformar parte de la Ciudad de México

Historia del desarrollo urbano del Distrito Federal

Un libro clásico y referente en el estudio de la historia de la Ciudad de México es *La ciudad que construimos. Registro de la expansión de la Ciudad de México (1928-1976)* de Armando Cisneros Sosa (1993), en el que realiza un recorrido por la historia de la ciudad desde los años veinte, cuando aún se organizaba por ayuntamientos, la reforma que dio paso al DDF, y los distintos gobiernos ocurridos en cada sexenio hasta el final de la administración de Luis Echeverría en 1976. En este texto se trata sobre los principales problemas gubernamentales a los que hicieron frente los regentes, la dotación de servicios públicos, la formación de las principales colonias, en especial las populares, la planeación y diseño de la ciudad, así como las principales obras públicas y privadas que se construyeron en cada sexenio. En el caso de nuestra investigación, el aporte de Cisneros (1993) sirve para tener un panorama general de la historia de la Ciudad de México, en especial, en los capítulos que estudian las regencias de Javier Rojo Gómez (1940-1946) y Fernando Casas Alemán (1946-1952).

En años posteriores, Gerardo Sánchez (1999) publicó su trabajo de tesis doctoral *La Ciudad de México en el periodo de las regencias 1929-1997*, en el que realiza un análisis cualitativo y cuantitativo sobre la conducción de las dinámicas sociales, políticas estatales y las modalidades urbano-arquitectónicas que ocurrieron en la Ciudad de México durante la etapa del DDF. El énfasis del texto de Sánchez (1999) es el segundo capítulo referente a la industrialización y conformación de la ciudad, cuyo periodo de análisis son los sexenios de Manuel Ávila Camacho y Miguel Alemán, en el que desde el discurso gubernamental se buscó insertar al país a la modernidad y demostrar los avances de la Revolución Mexicana, lo cual se reflejó en la arquitectura y la planeación de la ciudad, así como en las obras públicas y en la apertura a los agentes privados a la inversión y participación en la construcción de infraestructura urbana, lo que animó a empresarios como Neguib Simón Jalife a la inversión y construcción de proyectos de infraestructura.

Una investigación importante para la Ciudad de México durante este periodo son los *Rezagos de la modernidad: Memorias de una ciudad presente* de Cristina Sánchez-Mejorada (2005) que estudia los problemas de la ciudad en un contexto marcado por el acelerado crecimiento urbano, el cambio en la política económica, la Segunda Guerra Mundial, el fortalecimiento del partido oficial y la consolidación de sus confederaciones, en especial, la CNOP, cuya participación en la gestión y organización urbana fueron claves para la consolidación de la estructura gubernamental, institucionalización y burocratización del Distrito Federal. La riqueza del trabajo es la manera en que analiza las políticas públicas para la ciudad, en particular aquellas ligadas al desarrollo urbano

y el papel que los distintos actores jugaron en los instrumentos y mecanismos de gestión de la ciudad, en una época donde la corrupción, el clientelismo y el corporativismo fueron prácticas recurrentes en las formas de intervención pública sobre la ciudad y en las acciones estatales sobre el proceso de urbanización y la respuesta al mismo (Sánchez-Mejorada Fernández, 2005).

A diferencia de los textos ya mencionados, el trabajo de Sánchez-Mejorada (2005) particulariza su objeto de estudio en la delimitación temporal de la investigación en curso, y aunque no trata directamente sobre el caso de la Ciudad de los Deportes, sí adjunta un par de imágenes que ilustran el contexto urbano de ese entonces. Este texto es fundamental para la comprensión del estado que guardó el Distrito Federal y las condiciones necesarias para el desarrollo urbano y la construcción de infraestructura urbana, ya sea pública o privada, tal es así que el libro se conforma de cinco apartados: en la primera parte trata sobre las bases políticas e institucionales del gobierno de la ciudad; la segunda parte versa sobre las finanzas del Distrito Federal; el tercer apartado examina las políticas habitacionales y proceso de poblamiento; la cuarta parte analiza la planificación de la ciudad y el desarrollo urbanístico; y por último, la autora dilucida acerca de los conflictos alrededor del transporte. Para efectos de la investigación, los capítulos 1, 3 y 4 son los que aportan mayores conclusiones sobre el desarrollo urbano del Distrito Federal y la relación que guarda con obras de infraestructura como la que se estudia.

La Historia política de la Ciudad de México (Rodríguez Kuri, 2012) discute la relevancia para la ciudad de contar con una historia que narra los aspectos políticos que la conformaron a través del tiempo. Rodríguez Kuri (2012) no sólo coordina esta historia, sino que escribe un capítulo titulado “Ciudad oficial, 1930-1970” en el que trata sobre los problemas políticos en tres vertientes: la primera sobre el comportamiento demográfico del Distrito Federal, el cual se caracterizó por el crecimiento de la población en las delegaciones del Distrito Federal y su disminución en el Departamento Central de la Ciudad de México, y cómo esta dinámica incidió en el orden político de la ciudad. La segunda parte trata sobre los políticos que gobernaron al Distrito Federal, desde los regentes que eran impuestos por el Ejecutivo Federal, hasta la elección de senadores y diputados federales que representaron a los habitantes de la capital. La tercera parte trata sobre las modalidades y resultados de las elecciones federales en la ciudad, tanto las presidenciales, cuanto las legislativas, y aunque la tendencia siempre fue favorable hacia el partido oficial, esto no significa que tuviese el apoyo deseado, puesto que los opositores gozaron de cierta popularidad en la capital del país. Es de resaltar el trabajo estadístico de Rodríguez Kuri (2012) que contribuye a entender el crecimiento de la ciudad y su distribución poblacional, así como los mapas que ilustran la expansión urbana durante esta temporalidad.

Un texto que se suma a la discusión sobre el desarrollo urbano de la Ciudad de México es el de Martha Schteingart y Valentín Ibarra (2016) titulado *Desarrollo urbano-ambiental y movilidad en la Ciudad de México*, el cual, en su primer capítulo analiza el crecimiento poblacional y la expansión física de la ciudad junto con el desarrollo de vialidades y su relación con la creación de conjuntos habitacionales, de salud, educación y cultura que llevaron a la desconcentración del Departamento Central de la Ciudad de México desde 1950 hasta el 2000. En este ejemplar, se observa el estado que guarda el Distrito Federal en 1950, además de que se adjunta una serie de mapas por décadas de la capital, lo cual permite ampliar el detalle de la distribución poblacional y su expansión urbana.

En cuanto a crecimiento de la Ciudad de México, Aurea Commons (1971) realiza un análisis comparativo de la población y de la densidad poblacional en el Departamento Central del DF de 1930 a 1970. El análisis utiliza los datos de los censos oficiales para la capital y los emplea tanto en el Departamento Central cuanto en su conformación por cuarteles.

El debate sobre el desarrollo de la Ciudad de México tiene dos posturas: 1) por un lado de Luis Unikel (1976) basado en el que se identifica una “ciudad central” y tres contornos sobre los que se expandió la Ciudad de México. 2) La propuesta de Óscar Terrazas (1995) sobre la expansión de la Ciudad de México que sigue un patrón de contigüidad física por medio de ejes de desarrollo alrededor de las principales vías de comunicación del centro hacia el exterior. Posteriormente, Terrazas (2000, 2003) cuestiona las nociones de centro y centralidad, al afirmar que la noción de un centro histórico único en el que se aglutinan las actividades económicas quedó superada por la aparición de centralidades, donde cada una concentra una actividad o servicio en particular.

La creación de vialidades se relaciona con la construcción de equipamientos urbanos, y con ello, contribuye a la expansión urbana, y la necesidad de transporte público que comunique a las colonias, fraccionamientos y pueblos originarios con el centro de la ciudad, por lo que *La historia viaja en tranvía. El transporte público y la cultura política de la Ciudad de México* (Leidenberger, 2011), aporta un análisis de la manera en cómo las vialidades y caminos que empleó el transporte público, en especial el tranvía, condicionaron la expansión y desarrollo urbano. Este texto cuenta con mapas e imágenes ilustrativas de la época de estudio, en particular, de las líneas de tranvía que circularon por el Distrito Federal, pero la que más interesa para fines de esta investigación es aquella que conecta a San Ángel con la Ciudad de México.

El estudio del transporte de la Ciudad de México durante la Posrevolución Mexicana es fundamental para conocer la manera en cómo se movilizaba la población, y rastrear las rutas hacia la zona de la Ciudad de los Deportes. En este aspecto, resulta importante conocer la tesis doctoral

de Lettieri (2014) sobre la Alianza de Camioneros. Un agente urbano con mucho poder e influencia en el gobierno durante los años 40 y 50 del siglo XX, y que ejemplifica la manera en cómo se gestionó la participación de este tipo de agentes en la escena pública de la ciudad.

Diseño y planeación urbana de la Ciudad de México

El trabajo que inaugura esta sección es el *Atlas general del Distrito Federal México* que mandó realizar en 1929 el entonces regente del DDF José Manuel Puig Casauranc (1992), y que posteriormente, Condumex realizó una nueva edición facsimilar que compiló ambos tomos¹. El primer tomo presenta una serie de datos sobre la geografía, historia, organización administrativa, economía, estadísticas comerciales, condiciones agrarias, la situación de los servicios públicos, los edificios públicos, así como de sus espacios públicos, y de las delegaciones conforman al Distrito Federal, lo cual se complementa con una amplia gama de fotografías tanto aéreas como de los lugares más emblemáticos. En el segundo tomo contiene una serie de mapas del Distrito Federal, el departamento central, las delegaciones, así como los correspondientes a las épocas prehispánicas y coloniales. El *Atlas general del Distrito Federal México* en su conjunto ofrece un panorama enriquecedor sobre el contexto y las condiciones de la ciudad al momento de instaurarse el Departamento del Distrito Federal y que representa un punto de partida para el estudio de la historia de la capital mexicana y para entender la posterior planeación urbana que se realizó a su alrededor y el desarrollo urbano de los subsecuentes años.

Dos de los actores fundamentales dentro de la historia de la planeación urbana de la Ciudad de México fueron Carlos Contreras y Modesto C. Rolland, quien también fue el ingeniero encargado de la construcción de la Ciudad de los Deportes. Sobre Carlos Contreras, su principal aporte fue la elaboración del Plano Regulador del Distrito Federal en 1933 y sus subsecuentes actualizaciones, al respecto de ello, el artículo de Alejandrina Escudero (2011) titulado “Carlos Contreras: la ciudad deseada” versa sobre la concepción que Contreras tenía del diseño de la ciudad como un organismo vivo, cuyas arterias son las vialidades, lo cual se refleja en el Plano Regulador y sus propuestas acerca de su ampliación y construcción de nuevas calles y caminos. Posteriormente, Alejandrina Escudero (2017) repasa el proceso de los inicios de la planificación en el país y la capital, al examinar los principales aportes teóricos de los planificadores de la Ciudad de México de 1925 a 1938.

¹ En esta investigación se consultaron tanto el ejemplar editado por los Talleres Gráficos de la Nación en 1929, cuanto el facsímil de Condumex de 1992. En ambos casos, se constató la similitud de ambas ediciones en su tomo 1, sin embargo, dada la dificultades y disponibilidad al momento de su consulta, solo se pudo revisar el tomo 2 en la edición de 1992, razón por la cual, para efectos de citación, solamente se considera el año de esta última publicación.

Acerca de Modesto C. Rolland, se encuentra el texto de Joel Mendoza (2018) que lleva por título “Modesto C. Rolland y el primer libro sobre el municipio libre mexicano”, en que se discute sobre la vida y obra de Rolland en la política pública durante los años de la Revolución Mexicana; las aportaciones que realizó a la ingeniería civil en cuanto a la construcción del Estadio Heriberto Jara en Jalapa, Veracruz, y que después se reflejó en el diseño y edificación de la Plaza México y el Estadio de la Ciudad de los Deportes; y por último, de la relevancia de su libro acerca del *Municipio Libre en México* (1921) en el que diagnostica la problemática de los gobiernos locales y discute sobre la pertenencia de una mayor autonomía municipal.

Un aporte más completo hacia la discusión sobre los precursores de la planificación urbana como Carlos Contreras, Modesto C. Rolland, Alfonso Pallares y José Luis Cuevas es el libro de *Planificación y urbanismo de la Revolución Mexicana* (Sánchez Ruiz, 2002) en el que se adentra hacia la instauración de la planificación urbana de la Ciudad de México durante la época revolucionaria y que se extendió a todo el país, lo que dio lugar hacia los orígenes de la modernidad urbano arquitectónica que el discurso de la Revolución deseaba reflejar en las ciudades mexicanas.

Años más tarde, el propio Gerardo Sánchez (2008) publicó otro ejemplar que lleva por título *Planeación moderna de las ciudades*, en que presenta las principales características de las diferentes escuelas de planeación y diseño urbano, entre las que destacan la alemana, la inglesa y la estadounidense, y la manera en que estas corrientes de pensamiento del urbanismo se reflejaron en las experiencias en la planeación urbana de las principales ciudades latinoamericanas, entre ellas la Ciudad de México. Sobre esta urbe, el autor le dedica un apartado sobre el proyecto del Plano Regulador del Distrito Federal en el que desmenuza a detalle su contenido y estructura, que obedecía a las carencias que mostró la ciudad, las exigencias de los distintos grupos sociales que la habitaron y las ideas de la modernidad que se deseaban representar en el país.

Un artículo que debate sobre la planeación urbana con énfasis hacia una problemática de los años cincuenta, pero que toma como antecedente a la instauración de la Comisión de Planificación Urbana de 1933 es el artículo de “Planeación urbana en la Ciudad de México en los cincuenta: controversias y debates en la Comisión de Planificación del Distrito Federal” (Ronda & Ugalde, 2008), en el que se estudia y revisa la actuación de dicha comisión en los años cincuenta, para establecer el papel del organismo en la toma de decisiones correspondiente a esta materia, así como su integración y los actores que de ella participaron, y su rol como un órgano de consulta acerca del saber urbanístico.

Por último, Emilio de Antuñano (2017) presenta en su tesis doctoral *Planning a “Mass City”: the politics of planning in Mexico City, 1930-1960* la política de planificación en las colonias y barrios destinados a las clases populares, en el que debate la idea de un Plan Maestro de planificación urbana diseñado por Carlos Contreras y los planificadores del momento, pero que no se cumplió a cabalidad debido a los diseños y construcciones que se hicieron en las colonias y barrios, por lo que este plan se limitó a la sugerencia de proyectos y a la construcción, ampliación o ensanche de calles, avenidas y calzadas.

Discusión teórica

La construcción de la Ciudad de los Deportes fue parte del proceso de expansión de la Ciudad de México, mismo que se entiende como el incremento del área de construcciones de inmuebles -edificios, escuelas, hospitales, museos, viviendas, espacios públicos, etc.- y vialidades de la ciudad. En contraste, el crecimiento urbano se refiere al incremento de la población que vive en la ciudad, ya sea por migración o nacimiento. Ambos procesos en su conjunto conforman al desarrollo urbano. Por lo tanto, la edificación de equipamientos deportivos en terrenos pertenecientes al décimo cuartel de la Ciudad de México es una forma de expansión urbana, aunado a un crecimiento de su población da como resultado un desarrollo urbano de la zona.

El proceso de desarrollo urbano de la Ciudad de México sigue ciertas directrices y patrones: 1) La identificación de una “ciudad central” y tres círculos concéntricos de expansión urbana (Delgado, 1988; Unikel *et al.*, 1976). 2) Los ejes de metropolización donde la Ciudad de México sigue un patrón de contigüidad física por medio de ejes de desarrollo, que se constituyen en las principales vías de comunicación del centro hacia el exterior (Terrazas Revilla, 1995), misma propuesta que se combina con el surgimiento de “centralidades” que albergan y concentran actividades y servicios que desplazan la concepción de una “ciudad central”, identificado como el Centro Histórico, como el punto que concentra toda actividad económica (Terrazas Revilla, 2000, 2003). Para efectos de esta investigación y comprender el desarrollo urbano que trajo la Ciudad de los Deportes resulta fundamental entender las avenidas que lo comunican con el centro y con los núcleos de población, así como los medios de transporte que utilizó el asistente a los espectáculos deportivos.

El ánimo de Neguib Simón al emprender la construcción de infraestructura deportiva en los límites de la ciudad era reproducir su capital y gozar de un beneficio. Los circuitos del capital

explican la manera en como una construcción produce valor por el trabajo agregado al momento de levantar un inmueble donde antes no lo había, por lo que una empresa de esta magnitud reproduce el capital inicial del inversionista y le trae un beneficio económico. Además, el valor del suelo aumenta si la edificación se hace en las periferias, por su acondicionamiento para posteriores fraccionamientos y construcciones; así como la incidencia de un equipamiento de gran envergadura en el espacio urbano al convertirse en un espacio concurrido (Harvey, 2007). La intención tanto de Neguib Simón al construir la Ciudad de los Deportes, cuánto la de Moisés Cosío al comprarla era reproducir su capital y tener un beneficio económico a cambio.

La construcción de equipamientos deportivos es aprovechada por las ciudades y gobiernos en turno para la atracción de grandes espectáculos deportivos que posibiliten la llegada de nuevos inversionistas que busquen reproducir su capital en la ciudad, además de la promoción de los logros y objetivos políticos. Las ciudades compiten entre si para atraer nuevos circuitos del capital, por lo que invierten en nueva infraestructura urbana y deportiva para atraer un gran evento deportivo como los Juegos Olímpicos o el Campeonato Mundial de Fútbol. Los gobiernos locales promueven, facilitan o participan directamente en este tipo de construcciones que equipen a la ciudad de una infraestructura con el objetivo de presentar una candidatura que permita tener un gran evento internacional (Harvey, 2007). La Ciudad de los Deportes no fue utilizada para los Juegos Olímpicos, ni para los Mundiales de Fútbol de 1970 y 1986; sin embargo, sí fue empleada para giras internacionales de reconocidos equipos de fútbol de Europa y Sudamérica, en detrimento del Parque Asturias, producto de la consigo expectativa por parte de los habitantes de la Ciudad de México y las grandes recaudaciones por concepto de taquilla para sus organizadores.

La construcción de una ciudad deportiva tiene dos tipos de desarrollo: 1) íntegro que implica una ciudad satélite deseable en los alrededores de la ciudad, que represente una idea de orden, tranquilidad y comodidad. 2) el monofuncional que separa las funciones básicas de la ciudad y concentra servicios vinculados a las funciones de trabajo, educación, recreación o deporte en complejos urbanos determinados. La Ciudad de los Deportes presenta ambos tipos de desarrollo, pues su construcción fue proyectada en los límites de la ciudad como un suburbio tranquilo y ordenado; y que concentrara la actividad deportiva profesional de la capital, sin contemplar la función de vivienda (García Ayala & Alcántara Villanueva, 2010).

La construcción de un equipamiento deportivo de alguna manera impacta en el espacio urbano donde se localiza, bajo cualquiera de los dos modelos en que se realice: 1) el modelo norteamericano de infraestructuras de gran tamaño y capacidad, con amplios espacios para el estacionamiento, localizados en los límites de la ciudad, con amplias carreteras y avenidas que

unen al equipamiento con el centro de negocios de la ciudad, donde su arribo y desalojo se realiza primordialmente en automóvil. 2) El modelo europeo donde el estadio se localiza en el centro de la ciudad; donde su arribo y desalojo se realiza en transporte público o a pie, por su contigüidad hacia los principales núcleos poblacionales y la insuficiencia de espacios para el estacionamiento (Carrión & Rodríguez, 2014; Figueroa & Figueroa, 2014).

La gestión de la Ciudad de México durante el periodo de estudio incorporó a agentes urbanos de las clases media y alta, anteriormente desplazados por la política cardenista. La gestión tuvo mecanismos de corporativismo y clientelares, donde los intereses de los agentes urbanos se vieron representados en la esfera política, principalmente por medio del sector popular del partido oficial. Este proceso se aceleró por la Segunda Guerra Mundial y las facultades extraordinarias del Ejecutivo en la organización de la ciudad (Sánchez-Mejorada Fernández, 2005). La construcción de la Ciudad de los Deportes se dio en este contexto, donde el gobierno promovió la participación de nuevos inversionistas en la industria y la construcción infraestructura urbana que promoviera una imagen de modernidad, como un logro de la prosperidad lograda por los gobiernos revolucionarios (Sánchez Ruiz, 1999).

El estadio de fútbol y la plaza de toros son espacios públicos para la práctica deportiva ante un gran número de espectadores, la diferencia específica entre ambos radica en el tipo de actividad deportiva por el que primordialmente se emplea. Ambos inmuebles son espacios públicos con pago de cuota de entrada, donde los espectadores presencian una recreación deportiva; y gozan de la condición de anonimato e igualdad. La muerte del espacio público se refiere a los espacios públicos que ven comprometido su devenir ante la construcción de centros comerciales y espacios privados con acceso controlado (Duhau & Giglia, 2008). En años recientes hubo noticias de un posible derrumbe del estadio de fútbol para dar lugar a un centro comercial; sin dejar de mencionar la pérdida de popularidad de la fiesta brava en la Ciudad de México, lo que compromete la tauromaquia capitalina y la existencia de su plaza.

La discusión teórica y los principales hallazgos literarios de la investigación dan lugar a mencionar la siguiente conjetura: la construcción de la Ciudad de los Deportes no determinó el desarrollo urbano de las colonias a su alrededor, puesto que el diseño y proyección de las vialidades que la unirían con la Ciudad de México fueron las que condicionaron la expansión y el desarrollo urbano; sin embargo, los equipamientos deportivos sí incidieron en el tipo de fraccionamiento y de vivienda que se instalaron en sus cercanías, lo que privilegió a la población de clases medias y altas, dado que sus terrenos gozaron de servicios básicos, principalmente dotados por este tipo de grandes proyectos urbanos de carácter privado.

I.

Modernidad y planificación urbana de la Ciudad de México: los espacios deportivos

La construcción de la Ciudad de los Deportes² fue un proyecto deportivo que reflejó las aspiraciones de modernidad y majestuosidad arquitectónica de la Ciudad de México, y que representó fielmente la política del gobierno de Manuel Ávila Camacho, la unidad nacional por medio de la participación agentes del sector privado en las inversiones públicas, tanto en las finanzas nacionales como en la construcción de infraestructura.

La política de unidad nacional y la incorporación de agentes inversores y clases medias en la gestión de la ciudad por medio de los instrumentos de corporativismo y clientelismo, así como el constante crecimiento demográfico y el proceso de expansión urbana posibilitaron el surgimiento de proyectos de planificación urbana para la Ciudad de México, desde fraccionamientos residenciales para un extracto privilegiado, proyectos de vivienda para clases trabajadoras y populares, la ampliación y construcción de avenidas, y de espacios recreativos para la cultura y el deporte, como lo fue la Ciudad de los Deportes. En la actualidad, ambos inmuebles son representativos de la capital mexicana y de la zona de Mixcoac, tanto la Plaza de Toros México con un aforo cercano a los 40,000 mil espectadores y reconocida como la más grande del mundo, cuanto el estadio de fútbol por los encuentros deportivos y ser uno de los tres más importantes de la capital.

En este contexto, surgió el proyecto de Neguib Simón de edificación de una Ciudad de los Deportes en la zona de Mixcoac, dentro de los límites del Departamento Central del Distrito Federal. Para comprender la magnitud de tal empresa, resulta necesario comprender la gestión de la Ciudad de México durante las regencias de Javier Rojo Gómez y Fernando Casas Alemán, y la manera en cómo se diseñó y planificó su crecimiento, con el fin de entender como los equipamientos

² La Ciudad de los Deportes se entiende como el conjunto de la Plaza México y el Estadio de fútbol que prevalecen en la actualidad. A diferencia del proyecto de la Ciudad de los Deportes que es la idea que concibió Neguib Simón de construir una serie de equipamientos deportivos concentrados en la zona de Mixcoac. Por otro lado, la colonia de la Ciudad de los Deportes es el poblamiento habitacional alrededor de la Ciudad de los Deportes y que tiene sus límites jurídico-administrativos con las colonias Nochebuena, Nonoalco, San Juan, Nápoles y Del Valle.

deportivos incidieron en el espacio urbano y el desarrollo que trajeron consigo a esta zona. Por lo tanto, el objetivo del siguiente capítulo es explorar las condiciones políticas del Distrito Federal reflejados en los mecanismos de gestión y planificación urbana durante el periodo en se construyó la Ciudad de los Deportes y sus primeros años de funcionamiento.

Este apartado se divide en tres partes: la primera trata sobre la política de unidad nacional y el discurso estatal de la modernidad a la que se quería acceder, y que se refleja en la gestión y agencia del Distrito Federal, por medio de las prácticas y clientelares; asimismo, como este contexto político posibilitó la participación de agentes de la clase media y nuevos inversionistas en la industrialización y construcción de infraestructura urbana. En la segunda parte se explica sobre los planes de diseño y planificación urbana de la capital mexicana, el papel que desempeñó la Comisión de Planificación del Distrito Federal como un órgano técnico del saber urbanístico, así como los principales aportes de Carlos Contreras con el Plano Regulador y de Modesto Rolland, ingeniero encargado de la construcción de la Ciudad de los Deportes. Por último, la tercera parte versa sobre la planificación urbana de los espacios de recreación y deporte, además de un sumario sobre los más importantes equipamientos deportivos prevalecientes en la década de los 40 y la proyección para la construcción de nuevos y modernos espacios deportivos.

1.1 Unidad nacional y modernidad

La política de la unidad nacional del gobierno de Manuel Ávila Camacho se debe principalmente a dos sucesos: 1) la fragmentación del país por la política cardenista, lo que se reflejó en los comicios presidenciales del 7 de julio de 1940, jornada que se caracterizó por la violencia y el derramamiento de sangre en varios puntos de la ciudad; 2) La Segunda Guerra Mundial como el gran acontecimiento internacional que determinó la política interior y exterior de México, representada en el llamado a la unión nacional y a la defensa de la soberanía nacional. La política de Ávila Camacho se muestra en el llamado de los expresidentes a dejar los viejos rencores y disputas de lado por el interés nacional y adherirse al discurso de la unidad nacional (Medina, 1978).

La política de unidad nacional significó la incorporación de agentes políticos y sociales desplazados de la administración cardenista, pero cuya alianza con el gobierno era fundamental para lograr las metas de modernidad e industrialización que caracterizaron los subsecuentes sexenios. En este sentido, la CNOP se convirtió en el brazo flexible del partido oficial que incorporó a los sectores populares, pero también a los agentes de la clase media como la Alianza de Camioneros, y que fue fundamental para la gestión y organización de la Ciudad de México (Sánchez-Mejorada Fernández, 2005).

Tanto en la presidencia de Manuel Ávila Camacho cuanto en la de Miguel Alemán se particularizó en que el desarrollo económico sólo se lograría con la iniciativa privada, por lo que se le debía garantizar la libertad económica y la ayuda estatal para recibir el capital producto de las inversiones. Para Alemán era necesario la colaboración de la clase media y del empresariado para llevar a cabo su política de industrialización, la que lograría una economía de abundancia y aumentaría la riqueza nacional, por lo que el papel del Estado de a poco se reduciría a árbitro, pero sin dejar de lado, la organización política y social por medio del partido oficial (Torres Ramírez, 1984).

La unidad nacional y la industrialización del país tuvieron como fin terminar de pacificar al país, su desarrollo económico reflejado en una economía de abundancia, el aumento de la riqueza nacional y la modernidad y prosperidad que proyectara a México y a sus ciudades como una nación moderna, producto de la estabilidad política, económica y social que trajo consigo el triunfo de la Revolución Mexicana y los gobiernos que de ella emanen (Sánchez Ruiz, 1999).

La modernidad y la prosperidad debían ser palpables en las ciudades, en particular, en la capital del país que experimentó un acelerado crecimiento demográfico y una gran expansión de sus límites geográficos. Por lo cual, la planificación y el diseño de la urbe debía contar con lineamientos que marcaran la zonificación donde se concentrarían las principales actividades económicas; fraccionamientos en los que se asentaría la población; y ampliación y construcción de calles y avenidas que determinarían la movilidad y el curso de la expansión urbana. Las obras públicas, tanto las construidas por iniciativa estatal, cuanto las que fueron por iniciativa privada reflejarían la modernidad de una ciudad a la altura de las más importantes del mundo (Sánchez Ruiz, 2006)

1.1.1. Gestión de la ciudad

La reforma al Distrito Federal de 1928 cambió la manera en cómo se ejercía la política urbana³ en la capital. El Jefe de Departamento, al igual que su figura predecesora de gobernador del Distrito Federal, eran cargos designados por el Presidente de la República. Sin embargo, con la supresión de los ayuntamientos y la creación de un Departamento Central, se concentró la autoridad de la ciudad en el regente, quien delegó funciones a los delegados encargados de gestionar los asuntos locales, que sustituyeron a los presidentes municipales. La política urbana se apoyó en el

3 Se entiende por política urbana como el “conjunto de procesos a través de los cuales las instancias oficiales definen, instrumentan y regulan las formas de intervención pública sobre la ciudad. Estos procesos son: la organización, apropiación y usufructo del espacio urbano, la producción, distribución y acceso a los bienes y servicios públicos de uso colectivo, así como aquellos que tienden a organizar, operar, administrar la oferta de estos bienes y servicios” (Sánchez-Mejorada Fernández, 2005)

Consejo Consultivo del Distrito Federal, y sobretodo en el partido oficial, en particular en su órgano interno la Confederación Nacional de Organizaciones Populares, la cual se fortaleció a partir de la declaratoria de estado de guerra en México, el 28 de mayo de 1942, con la supresión de garantías individuales y las facultades extraordinarias que recayeron en el ejecutivo (Cisneros Sosa, 1993).

Las políticas de la Ciudad de México durante Segunda Guerra Mundial -como la organización y movilización de la población de barrios, pueblos y colonias por parte de la CNOP para tener contingentes listos en caso de posibles bombardeos en la ciudad; e incluso la congelación de rentas como una medida extraordinaria de apoyo popular- contribuyó a acelerar la consolidación de la estructura corporativa de la Ciudad de México y con ello, los mecanismos de gestión de la ciudad por medio de las relaciones y alianzas política del regente con los distintos grupos sociales y de presión. La gestión de la ciudad entendida como “la acción estatal sobre el proceso de urbanización y la respuesta de la población a ello”. Este proceso tiene una demarcación territorial “lo urbano” y “se inserta a su vez dentro de un sistema político global y en medio de formas específicas de estructuración del Estado” (Sánchez-Mejorada Fernández, 2005).

La gestión de la ciudad ocurrió por dos principales mecanismos: 1) el corporativismo, como un sistema de representación de intereses que vincula a la sociedad con el gobierno. El gobierno organiza y divide en sectores a la sociedad, con líderes plenamente identificados con los cuales se negocian los asuntos de estado, a la par que éstos transmiten las demandas particulares de los sectores organizados, en el caso particular de los asuntos urbanos, al partido oficial por medio de la CNOP. 2) El clientelismo como un complejo intercambio de obligaciones y prestaciones simbólicas. Esta práctica no necesariamente se termina solo por una de las partes haya quedado completamente satisfecha. Esta gestión favoreció la corrupción tanto de los agentes públicos que de ella participaron, cuanto de los agentes privados que accedieron a las decisiones públicas de una manera privilegiada y obtuvieron beneficios materiales para ellos o para las organizaciones a las que pertenecían (Sánchez-Mejorada Fernández, 2005)

La política de población fue importante en este periodo, no sólo por el acelerado crecimiento poblacional de la capital; sino por la organización y la presencia que el partido oficial tuvo en cada uno de los barrios, colonias, pueblos y fraccionamientos; así como la representación capitalina en el gobierno federal y que los votos no se fueran para la oposición. La población del Distrito Federal en 1940 era de 1,757,530 habitantes y representó el 8.9% total de la población total del país. En 1950 era de 3,050,442 y significó el 11.8% de la población nacional. La tasa de variación a nivel nacional varió 31.1%: mientras que la variación poblacional de la capital fue de 73.5% (Unikel et al., 1976).

El crecimiento poblacional en la capital arrojó la necesidad de espacios para la habitación. Las clases populares que se asentaron en terrenos pocos saludables y con carencia de servicios. En este caso, la estructura corporativa los absorbía a las filas del partido oficial, ya que se les ofrecía mejoras en los servicios públicos a cambio del soporte electoral. La ciudad fue un escenario de constante negociación entre los agentes populares que exigían habitación y mejores condiciones de vida; y los representantes de gobierno que buscaron legitimación política. Las clases privilegiadas buscaron fraccionamientos con casas con espacios amplios, en suburbios alejados del centro de la ciudad, que contaron con los servicios públicos, espacios públicos para la recreación y con el transporte público suficiente para satisfacer la demanda de viajes (Sánchez-Mejorada Fernández, 2005).

La representación política de la Ciudad de México en la Cámara de Diputados era la siguiente: en 1942 se estableció un diputado por cada 150,000 habitantes, es decir, se tenían 12 distritos electorales; en 1951 se modificó a 175,000 habitantes (19 distritos electorales). Como ya se mencionó, el regente era designado por el Presidente de la República; asimismo, los senadores que representaron al D.F. tenían dos procedencias: uno era un hombre de confianza seleccionado por el Presidente; y el otro procedía de la CTM, que de 1940 a 1976 se repartió en tres hombres: Alfonso Sánchez Madariaga, Fidel Velázquez y Jesús Yurén. Mientras que el origen de los diputados del DF era en su mayoría de la CNOP, donde sus representantes venían de su propia naturaleza de reclutamiento; de la burocracia y la propia Federación de Sindicatos de Trabajadores al Servicio del Estado FSTSE; y de los cuadros de potenciales electores y la diversidad de alianzas, sindicatos y asociaciones afiliadas al sector popular. El partido oficial tuvo una clara hegemonía en los cargos de elección popular en las elecciones federales presidenciales e intermedias, aunque se cree que por el apoyo que tuvo la oposición en 1940, 1946 y 1952 la capital no se convirtió en un bastión contrario del régimen (Rodríguez Kuri, 2012).

La presencia del partido oficial en la ciudad se fortaleció por la estructura corporativa que estableció una ruta entre gobierno – partido – población, y donde la intervención de los agentes públicos y privados de la ciudad requirió de alianzas con las asociaciones afiliadas en su mayoría al sector popular. A partir del segundo Plan Sexenal, la gestión de la ciudad contempló la participación del sector privado en las obras de construcción, fraccionamiento e inversión de la ciudad, y se dejó de lado las prácticas cooperativas características del cardenismo. Los inversionistas, empresarios comerciantes, profesionistas, artesanos, y en general, la clase media y alta fue incorporada la política y gestión de la ciudad, en los términos corporativos y clientelares dictaminados por el Estado (Sánchez Ruiz, 1999).

1.1.2. Agentes urbanos

Las elecciones presidenciales de 1940 mostraron la fragilidad del oficialismo, ante la simpatía y popularidad del candidato opositor Juan Andreu Almazán, las acusaciones de fraude electoral de sus partidarios y su disposición a una rebelión en contra del gobierno establecido. En particular, la jornada electoral del 7 de julio de 1940 en la Ciudad de México se caracterizó por la violencia y los constantes enfrentamientos entre los simpatizantes de Ávila Camacho y Almazán en las calles por el control de las casillas; como claro ejemplo, el presidente Lázaro Cárdenas no pudo votar en donde le correspondía por una confrontación entre ambos bandos por el dominio de la casilla (Medina, 1978).

Diversos grupos que simpatizaron con el almazanismo o que se sintieron desplazados por la política cardenista fueron condonados al triunfo de Manuel Ávila Camacho. La política de unidad nacional consistió en incorporar a los agentes de la clase media y privilegiada porque los objetivos de industrialización y modernidad no podrían conseguirse sin su colaboración. El segundo Plan Sexenal estableció la necesidad de la intervención estatal para garantizar el orden, la seguridad y el desarrollo económico, sin embargo, también señaló que la iniciativa privada “no encontrará trabas, ni hostilidades”, y tendrá el estímulo, “pues el progreso nacional sólo puede alcanzarse por suma y combinación del auge de los individuos y de los grupos que de ella forman para la legítima defensa de sus intereses” (Sánchez Ruiz, 1999).

En lo concerniente a la ciudad, se buscó consolidar la industrialización e impulsar las obras de infraestructura en zonas industriales, así como la conclusión del Plano Regulador, lo que estimuló la construcción de nuevos equipamientos arquitectónicos inducidos por la modernidad. Asimismo se proyectó la construcción de escuelas, fraccionamientos residenciales, habitaciones para la clase popular, obras de agua potable y saneamiento, así como la ampliación de avenidas como San Juan de Letrán hacia el norte, y la construcción de calles que unan a los pueblos con el centro de la ciudad (Sánchez Ruiz, 1999).

Estos postulados abrieron la puerta a nuevos inversionistas que buscaron la reproducción del capital. El caso particular de esta investigación es el del empresario Neguib Simón que proyectó la construcción de la Ciudad de los Deportes como un espacio que satisficiera la demanda de eventos deportivos; localizado en un suburbio de la zona de Mixcoac, en el límite de la Ciudad de México, orientado hacia las clases medias y privilegiadas que habitaron en los fraccionamientos circunvecinos. La Ciudad de los Deportes concentraría la actividad deportiva profesional en un espacio urbano y pretendía sustituir el área urbana de Vista Alegre que contó con el Parque Asturias y una Plaza de Toros (Lugo, 2019b).

La movilidad, entendida como el desplazamiento individual o colectivo de un punto a otro, es un factor determinante en la asistencia de público a los espectáculos deportivos realizados en la Ciudad de los Deportes, así como la recaudación financiera que marca el éxito de un evento. El transporte hacia la zona de Mixcoac era predominantemente en camión; seguido del tranvía; por último, los ruleteros y el auto particular, cuyo uso se popularizó hasta los años 50. Por ende, los camioneros son un agente presente en el desarrollo urbano de la Ciudad de México y de sus suburbios limítrofes, debido a que su servicio de transporte era dominante en la capital desde los años treinta y llegó a aquellas zonas donde el tranvía no lo hacía (Leidenberger, 2011)

Ilustración 1: Dueños y empleados de camiones. 1948



Fuente: Lettieri, 2014

Los camioneros se organizaron en Alianza de Camioneros, liderada en el periodo de estudio por Antonio Díaz Lombardo. La Alianza simbolizó a los agentes desplazados por la política cardenista que privilegió a las cooperativas sobre los empresarios, pero cuya buena voluntad y cooperación con el régimen les permitió convertirse en un agente importante dentro de la gestión urbana. Los cambios en el partido institucionalizaron su incorporación al orden político. Los camioneros como propietarios de sus medios de trabajo representaron un servicio rápido, eficaz y moderno para la ciudad, cuya organización particular colaboró con la estructura corporativa del gobierno (Lettieri, 2014).

La Alianza de Camioneros fue un grupo protagónico por: 1) el surgimiento de nuevos mercados y fraccionamientos producto de la expansión urbana; 2) la predominancia de su servicio de transporte por encima del tranvía y de los ruleteros, dado la cobertura y amplitud de unidades; 3) el clientelismo político y la simpatía de los gobiernos de Manuel Ávila Camacho y de Miguel Alemán, a cambio del apoyo y movilización de masas en favor del gobierno (Lettieri, 2014).

1.2 Diseño y planificación

Los gobiernos posrevolucionarios tuvieron como objetivo traer la modernidad al país, la cual se reflejó en las ciudades, principalmente en la capital, y en las obras públicas que se construyeron, y que tomaría como ejemplo a las principales ciudades de Europa y Estados Unidos, con el crecimiento poblacional, los servicios urbanos, zonificación y la traza funcionalista, así como las principales teorías del urbanismo, entre las que destaca la de Werner Hegemann de su trabajo *Civic Art* (1922), que inspiró a los planificadores como Carlos Contreras, Modesto C. Rolland, José Luis Cuevas, entre otros (Sánchez Ruiz, 2002, 2008)

Las bases de la planificación urbana se establecieron de 1925 a 1938 con: la formación del Comité del Plano Regional de la Ciudad de México y sus Alrededores (1928) que tiene su cimiento en las entregas que Carlos Contreras realizó en *El Universal* de marzo de 1925 intituladas “La planificación de la República Mexicana”, del cual dio lugar al Plano Regulador del Distrito Federal (1933) y del que se comenta líneas más adelante. El impulso a las leyes como la *Ley sobre Planeación General de la República* (1930); la *Ley de Planificación y Zonificación de los Territorios de Baja California y el Distrito Federal* (1933) que dio pie a la creación de la Comisión de Planificación, y sus posteriores reformas en 1934 y 1936, que regulan sus funciones. La celebración del XVI Congreso de Planificación y la Habitación de la *International Federation for Housing and Planning* en el Palacio de Bellas Artes en agosto de 1938 (Escudero, 2017).

La planificación de la Ciudad de México tuvo una variedad de planes y planificadores que se insertaron en el esfuerzo de Carlos Contreras de crear un Plan Maestro⁴ que siguiera los lineamientos del Plano Regulador, en concordancia con una comisión que aprobara los proyectos en lo general y con comités inferiores que lo hicieran en lo particular. La estructura jerárquica

4 Se entiende por Plan Maestro como el conjunto de ideas que concibió Carlos Contreras en el diseño, planificación, ordenamiento, así como del proceso de expansión y crecimiento de la Ciudad de México, reflejados en el Plano Regulador del Distrito Federal. El Plan Maestro dictaminaría la planificación urbana por medio de una comisión de planificación que aprobaría los proyectos de infraestructura urbana en lo general y por comités locales en lo particular, siempre en concordancia por lo expresado en el Plano Regulador.

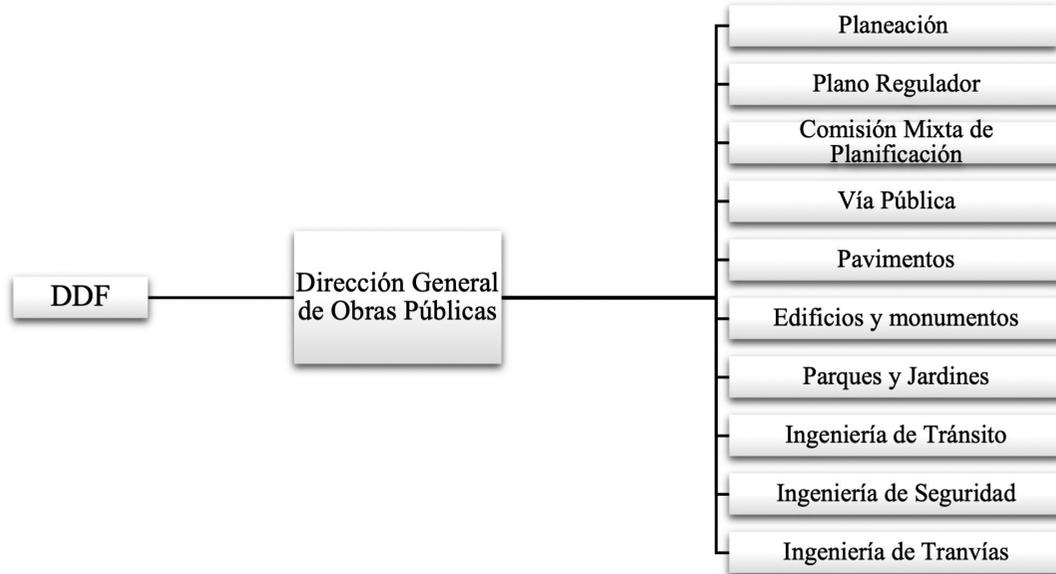
del Plan Maestro aseguraría la adecuada distribución de los recursos que se daría desde el Departamento Central hacia las delegaciones y pueblos, debido a los costos que implica dotar de servicios urbanos a toda la superficie del Distrito Federal, por lo que el proceso de expansión debía recaer en una autoridad central representada por el DDF y no por las municipalidades (De Antuñano, 2017).

El Plan Maestro contempló que la expansión urbana no llegara más allá del Pedregal porque la concentración de la ciudad en una sola mancha urbana facilitaría que el DDF asumiera los costos de la provisión de sus servicios y dejaría a las delegaciones como responsables de los servicios de los pueblos y barrios fuera de la misma. Sin embargo, las proyecciones de la expansión urbana del Plan Maestro eran ambiguas y poco claras en sus límites, por lo que no se pudo establecer hasta qué punto los costos de la dotación de servicios serían responsabilidad del Departamento Central, y en donde serían de las delegaciones y pueblos. En este contexto, cobra sentido el debate sobre los límites y fronteras de la Ciudad de México y sus cuarteles, con respecto a las delegaciones y los pueblos, así como del Distrito Federal en su conjunto en relación con el Estado de México, y cuales son los límites administrativos que se emplean en la gestión de la ciudad y hasta donde llega la jurisdicción de los agentes involucrados. Por lo que la construcción de lotes y fraccionamientos, sobretodo en donde se asentaron las clases populares, pasó más por un proceso de negociación constante con los agentes locales incorporados en la gestión partidista de la ciudad y no tanto por un diseño perteneciente al Plan Maestro (De Antuñano, 2017)

1.2.1. La Comisión de Planificación del Distrito Federal

La Comisión de Planificación del Distrito Federal surgió de la Ley de Planificación y Zonificación del Distrito Federal en 1933 como parte del proceso de toma de decisiones para la aprobación o rechazo en la concepción de las obras de la ciudad, con el propósito de no dejar en manos de un solo funcionario las resoluciones en materia de urbanismo, por lo cual, la Comisión se constituyó como un órgano experto en el saber técnico de la planificación (Ronda & Ugalde, 2008).

Cuadro 1: Estructura de la Dirección General de Obras Públicas 1947



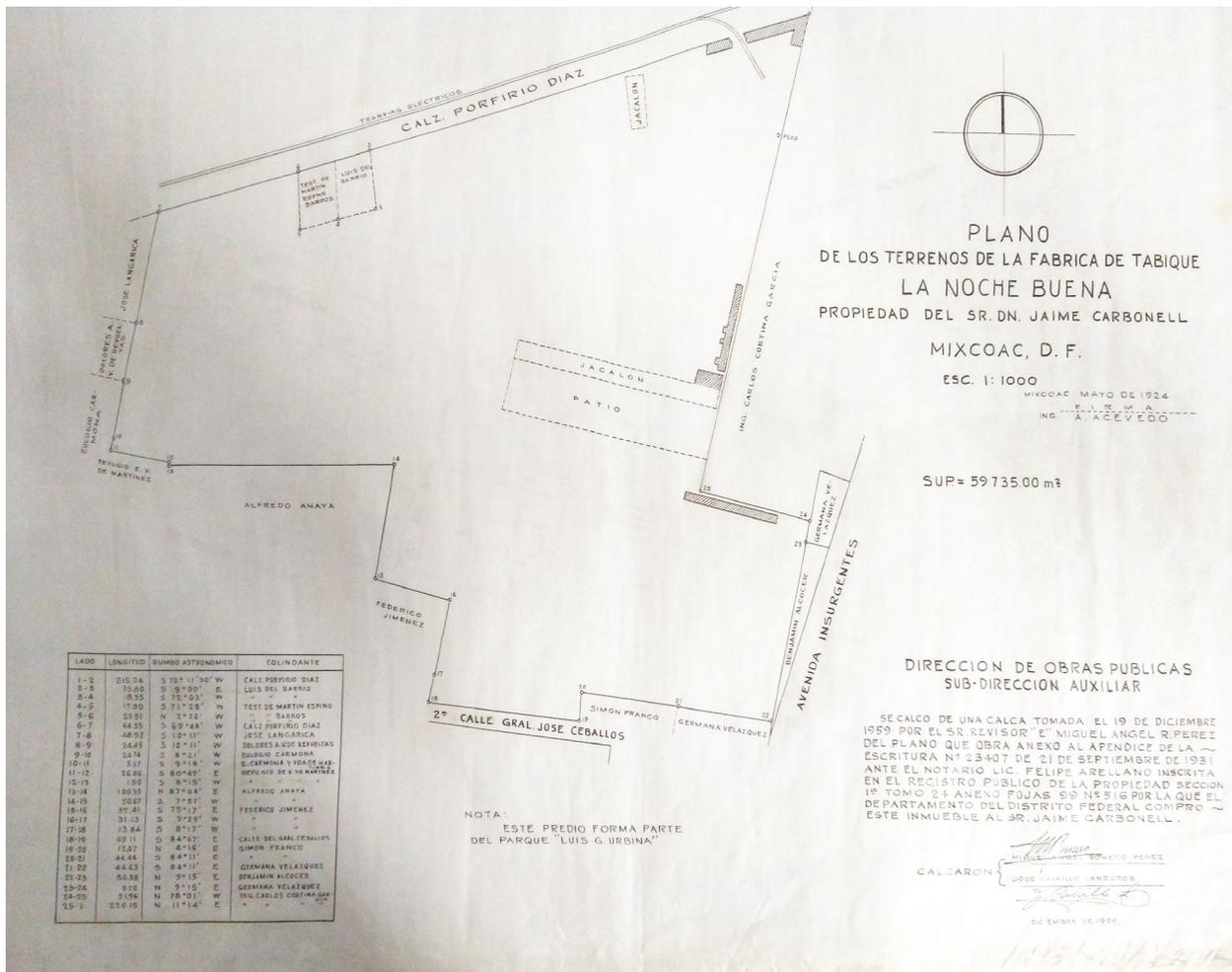
Fuente: “Casas Alemán modernizará la capital del país”, *Novedades*, 1 de septiembre de 1947
 en: BMLT, Fondo AE, Sección Fernando Casas Alemán N05347

La Comisión de Planificación, así como la oficina del Plano Regulador dependieron directamente de la Dirección de Obras Públicas (ver cuadro 1). Las funciones de la primera eran la evaluación, regulación, decisión e implementación de proyectos de urbanización; mientras que el Plano Regulador era el encargado del diseño de la urbanización de la ciudad acorde al Plan Maestro trazado en la obra de Carlos Contreras. La Comisión de Planificación se reformó en 1936 con la creación de la Comisión Mixta de Planificación, la cual, evalúa la factibilidad económica de los anteproyectos revisados por la oficina de planificación, los turna a la Dirección de Obras Públicas para su opinión sobre la decisión de la Mixta y a su vez, los devuelve a la Comisión de Planificación para su aprobación final (Ronda & Ugalde, 2008).

La Comisión de Planificación era el órgano experto en la evaluación de los proyectos de urbanismo en la Ciudad de México. La Comisión, desde su creación hasta su reestructuración en 1952, examinó cerca de 20 proyectos de urbanización, sin embargo, en este periodo de la industrialización que se reflejó en la constante expansión urbana, es difícil de creer que no hubiese más proyectos de construcción, ampliación o prolongación de calles y avenidas, edificaciones nuevas, etc. Por lo tanto, se infiere que muchos de los proyectos de urbanización los aprobaba directamente la Dirección de Obras Públicas y que su evaluación no pasó por los escritorios de la Comisión. Incluso, en proyectos controvertidos, como el caso de la ampliación de Insurgentes en su cruce con Reforma, la decisión final la tomaba el jefe del DDF o el Presidente de la República (Ronda & Ugalde, 2008).

Los proyectos de espacios deportivos y de recreación forman parte de las ideas de Carlos Contreras como una necesidad social y urbana por lo que su construcción no fue un evento azaroso para la Comisión de Planificación. En algunos casos, forma parte del esfuerzo del gobierno local de dotar a la ciudad de este tipo de espacios, en conjunto con los planes de fraccionamiento de las nuevas colonias, como lo es el caso del Parque de la Nochebuena -actualmente conocido como el Parque Luis G. Urbina (Parque Hundido)- que se construyó en los terrenos expropiados de la Ladrillera Nochebuena propiedad de Jaime Carbonell en 1931 (ver mapa 1). La evidencia literaria no detalla qué tipo de intervención tuvo la Comisión en la construcción de estos espacios, y se debe a la información disponible pero poco accesible en el ramo de Obras Públicas del DDF en el Archivo Histórico de la Ciudad de México, sin embargo, por la discusión sobre el tema que se explora en el *status quo*, se infiere que la construcción de espacios deportivos y de recreación era algo deseable en la evaluación y aprobación de la Comisión.

Mapa 1: Plano de los terrenos de la fábrica de tabique La Noche Buena.



Fuente: AHCM, Sección Planoteca, Módulo 1, Planero 2, Fajilla 18.

El esfuerzo de Carlos Contreras por integrar en un Plan Maestro la variedad de planes de urbanización y de planificadores se perdió en el exceso de burocracia del DDF. El enfoque normativo es que la Comisión aprobara un proyecto en lo general y los comités inferiores de planificación urbana lo siguieran con proyectos más pequeños en una estructura que siguiera los lineamientos de arriba hacia abajo. Sin embargo, el Plan Maestro falló como proyecto porque la ciudad fue una suma de mosaicos de proyectos diseñados por distintas oficinas de planificación, algunos de ellos a escala de barrio, realizados por los actores locales que construyeron sus casas en menor tiempo al que la Comisión de Planificación dictaminó integrarlos a éste. Por lo tanto, la planificación urbana siguió una estructura de abajo hacia arriba, donde el diseño y planificación local condicionó a la Comisión, que su intervención se limitó a la alineación de calles, avenidas e intersecciones, las cuales, determinaron el eje de la metropolización de la Ciudad de México (De Antuñano, 2017).

En este mosaico de proyectos de planificación se insertó el proyecto de la Ciudad de los Deportes, que formaba implícitamente parte del Plan Maestro como una necesidad de espacios deportivos y de recreación, pero que su no conclusión, hizo que la Dirección de Obras Públicas y la Comisión de Planificación intervinieran en la alineación de calles y avenidas, que se reflejó con la construcción de los ejes viales 5 y 6 sur en las calles de Holbein y San Antonio.

1.2.2. Carlos Contreras y el Plano Regulador del Distrito Federal

Carlos Contreras fue uno de los principales precursores de la planificación urbana de México al concebir la idea de ejercer un control en beneficio de los habitantes para el desarrollo completo del medio ambiente físico, al contemplar los agentes involucrados y gestión de la ciudad. Contreras discute sobre de la necesidad de un plano regulador que coordinara y regulara el desarrollo urbano y regional del país, en los siguientes trabajos: Planificación Nacional para la República Mexicana (1925), Plano Regulador de Monterrey y la Ley de Planificación (1927), los planos reguladores de Veracruz y Acapulco (1929), la Ley de Planificación de la República Mexicana (1930) y el Plano Regulador del Distrito Federal (1933) (Escudero, 2011).

Carlos Contreras se esforzó en la elaboración de un Plan Maestro en el que se señalaran las directrices de planificación urbana desde un órgano gubernamental encargado de controlar la expansión y el crecimiento de las ciudades y regiones, principalmente, la Ciudad de México, como la sede de los poderes de la Federación y el núcleo poblacional más importante. Contreras publicó el Plano Nacional para la República Mexicana en *El Universal* (15 de marzo 1925), donde propuso la elaboración de estudios de proyección, trazo y zonificación a partir de las condiciones

ambientales, geológicas, climatológicas, así como su vocación económica en la producción de materiales primas, su capacidad industrial y las características de su población, además de que destacó la importancia de las vías de comunicación y del transporte en un sistema urbano. Contreras tradujo su trabajo “National Planning Project for the República Mexicana” y lo publicó en la revista *City Planning*, donde a diferencia de la versión en castellano, manifiesta la necesidad de legislar la zonificación de las ciudades y regiones de acuerdo con las características raciales. La ciudad se debía organizar en zonas industriales, comerciales, residenciales y populares, de esta manera excluir a los no deseados de ciertas zonas (De Antuñano, 2017).

El Plano Nacional sirvió como base del Plan Maestro de planificación y de los siguientes trabajos de Contreras, como el Plano Regulador del Distrito Federal. El Plano se conforma de la siguiente manera:

- 1) Población: donde se propone estudios de zonificación; densidad; movilidad; obras públicas; mejoramiento de centros poblados; ciudades satélites; medios de transporte; terminales de ferrocarriles, camiones y rutas aéreas; restricción a la edificación vertical; tipo de casas; desarrollo de la población; reglamentos de fraccionamientos; valores de la tierra.
- 2) Zonificación: distribución de las actividades en las siguientes zonas: residenciales; comerciales; industriales; militares; educacionales; agrícolas: centros cívicos.
- 3) Sistema circulatorio y medios de transporte: arterias principales, bulevares y parques-vías; calles secundarias; canales y lagos; medios de transporte; estaciones terminales.
- 4) Sistema de parques, jardines, campos de juego, estadios, reservas forestales, cementerios y parques conmemorativos: incremento de estos, sobre todo de parques y la construcción de dos cementerios: Cerro de la Estrella y Lomas de Guadalupe en San Ángel.
- 5) Servicios municipales: problemas de saneamiento y desagüe; abastecimiento de agua; pavimento; alumbrado; limpia; mercado; y cementerios.
- 6) Casa-habitación: ley modelo de casa habitación que cumpliera con salubridad; saneamiento; instalaciones sanitarias y de drenaje; abastecimiento de agua; luz; y ventilación, etc.
- 7) Recreación: creación de parques de juego, campos deportivos, estanques, clubes de exploradores; asociaciones recreativas; campamentos; educación física; teatro; música; etc.

- 8) Arquitectura: función del arquitecto como coordinador de esfuerzos sociales más allá de simple maestro constructor.
- 9) Financiamiento: pago y programas de financiamiento de las obras.
- 10) Legislación: creación de un cuerpo jurídico amparado por una ley y un reglamento que ponga en marcha todo lo anterior (Contreras, 1933; Sánchez Ruiz, 2002, 2008)

La Ciudad de los Deportes, de acuerdo con el punto 2, se localiza en una zona residencial de primera clase, pero un escalón abajo a la Roma, Condesa, Chapultepec, Juárez, Cuauhtémoc y a lo largo del Paseo de la Reforma. En cuanto a la Avenida Insurgentes, su zonificación promueve la actividad comercial como el eje de norte a sur (Sánchez Ruiz, 2002). En los puntos 4 y 7 se destaca la necesidad de incrementar espacios para la recreación, entre ellos, el deporte tanto para su práctica, como su disfrute, función que cabalmente la cumple un estadio deportivo. En el punto 10, se habla de la propuesta para la adquisición de terrenos y de la elaboración de programas de financiamiento para la creación de los espacios de recreación (Sánchez Ruiz, 2008)

1.2.3. Modesto Rolland. El municipio libre y la ingeniería civil

La importancia analizar la obra académica y de ingeniería de Modesto C. Rolland se debe a que fue el ingeniero encargado de la construcción de la Ciudad de los Deportes, así como sus ideas sobre la organización municipal y el libre mercado reflejadas desde 1921 en *El desastre municipal de la República Mexicana* (Rolland, 1939).

El libro de Modesto Rolland es una crítica a la Constitución de 1917 y al abandono de los temas municipales en su contenido que se basa en: 1) el fracaso de la administración municipal durante el siglo XIX; 2) la falta de estudios de los problemas sociales durante los años de la Revolución armada; 3) el municipio libre como una retórica al saqueo de las arcas municipales. En este sentido, Rolland responsabiliza al libre mercado como el causante del mal estado de los municipios, sobre todo los urbanos localizados en las periferias de la ciudad, debido a que los terratenientes y propietarios sólo responden a sus intereses, por lo que dejaban en total abandono al municipio. Rolland entendió al libre municipio como una cooperación social y especialización administrativa en los municipios urbanos (Mendoza Ruiz, 2018).

La cooperación social implicó la capacitación de los servidores públicos municipales, dado que el suministro de los servicios públicos no podía dejarse en manos particulares. Los servicios públicos indispensables eran: 1) planificación de las ciudades para el establecimiento de límites entre la propiedad pública y la privada, así como el establecimiento de valores comunitarios para establecer normas a la traza urbana y limitaciones a la traza urbana; 2) servicio contra incendios por cooperación; 3) servicio policial preventivo antes que punitivo; 4) servicio sanitario; 5) el problema de la habitación mediante el combate a la especulación con exenciones de impuestos y construcción cooperativa; 6) recreación; 7) bibliotecas públicas; 8) servicio civil que defina cualidades de los cargos, aptitudes del personal y adecuación del reclutamiento; 9) presupuesto municipal aprobado por consejo con la mayor transparencia; 10) impuestos especiales justos. En este sentido, Rollando propuso impuestos inmobiliarios progresivos, es decir, que las tierras del centro pagaran más impuestos que las de la periferia (Mendoza Ruiz, 2018).

En la segunda parte de en *El desastre municipal de la República Mexicana* se propone: 1) una reforma al Artículo 115 constitucional -referente a las facultades municipales- que sugiere que los gobiernos deben llevarse a cabo por gerente y por comisión a través de elecciones sin partidatismo; así como impuestos progresivos que graven únicamente la tierra y no la construcción; y la democracia participativa y la inclusión del proceso de revocación referéndum e iniciativa. 2) Los servicios que deben desarrollarse en las ciudades mexicanas por medio de la planificación urbana a través de planes de desarrollo, además de la necesidad de definir las funciones del gobierno de la Ciudad de México. 3) El planteamiento de ley de servicio civil para las ciudades en aspectos como: conceptos, categorías laborales, comisión dictaminadora, requisitos, dedicación, licencias, seguros, jubilación, pensiones, ahorro, ascensos, remociones, permutas, reducción o supresión de empleados, cambio de empleo, cursos de capacitación administrativa, reservas de personal, premios, recompensas y vivienda para los trabajadores (Mendoza Ruiz, 2018).

Los aportes de Modesto Rolland no son exclusivamente teóricos acerca de la gestión municipal de las ciudades, sino que también incluye la proyección y construcción de equipamientos urbanos. Tal es el caso del Estadio Xalapeño, ubicado en esta ciudad veracruzana, en los terrenos que pertenecieron a la Hacienda de Pacho, propiedad de los familiares del general Santa Anna. La obra fue iniciativa del entonces gobernador de Veracruz, Heriberto Jara, y su estilo arquitectónico evoca un enorme anfiteatro a semejanza de los recintos deportivos de la Antigua Grecia, el cual, también está presente en el Estado Nacional. La inauguración del Xalapeño fue el 16 de septiembre de 1925, con la presencia del entonces presidente Plutarco Elías Calles⁵.

5 “Se hizo en 1925. Nadie entonces lo deseaba...”, *Excélsior* (2 de septiembre de 1941) en: BMLT, Fondo AE, Sección Estadios Construcciones G08187

La experiencia de Modesto Rolland en la construcción de equipamientos deportivos, así como su prestigio intelectual como planificador e ingeniero lo hicieron el candidato idóneo para ejecutar una obra de gran envergadura como la Ciudad de los Deportes, en terrenos caracterizados por los embudos que dejó la ladrillera. La obra inició en diciembre de 1944 y se inauguró el 5 de febrero de 1946. La construcción del graderío fue por medio de una técnica innovadora que consistió en el “cemento armado”, es decir, las piezas de los asientos fueron prefabricados, acarreados hasta su punto y asentados en el terreno natural compactado. Modesto Rolland fue pionero en la ingeniería civil, pues esta técnica fue replicada en otro tipo de construcciones de equipamientos urbanos, dado que a principios del siglo XX, el cemento era poco empleado porque se tenía que importar (Rolland C., 2015).

1.3 Planificación de espacios deportivos para la ciudad

Los espacios recreativos son importantes para la ciudad, ya sean deportivos, artísticos, culturales, la práctica o el disfrute de las actividades recreativas tiene consecuencias benéficas para la salud de los ciudadanos. Carlos Contreras se expresó de la recreación como “el cultivo y desarrollo de los medios de expresión y de expansión del cuerpo y del espíritu” para “lograr un medioambiente más alegre, más tranquilo y más nuestro” que asegure “generaciones mejores, más sanas y más felices” (Contreras, 1933). Por esta razón, en el Plan Maestro de Contreras se contempló la construcción de mayores y mejores espacios públicos para la recreación, donde fuese posible la práctica deportiva, así como la adquisición y financiamiento de la obra.

La idea de la construcción de parques deportivos se basa en la idea del deporte como un aliciente de la salud pública y un espacio público de anonimato e igualdad para el ciudadano. Los grandes parques deportivos o ciudades deportivas -como la Ciudad de los Deportes, el Plan Sexenal de Popotla o la Ciudad Deportiva de la Magdalena Mixhuca- proporcionan un prestigio a la ciudad al atraer espectáculos y crean un imaginario para la ciudad, debido a la naturaleza del deporte como una actividad de uso y consumo social, por ende, su construcción requiere de un diseño y planificación urbana, cuya localización incide de alguna u otra manera en el entramado urbano (García Ayala & Alcántara Villanueva, 2010).

La idea de una ciudad deportiva viene de una planificación racionalista que contempla dos tipos de desarrollos urbanos: 1) el integral, que es una ciudad satélite deseable en los alrededores de la metrópoli, donde las áreas verdes y el espacio urbano representan una idea de orden, tranquilidad y comodidad. 2) el monofuncional que separa las funciones básicas de la ciudad y concentra

servicios vinculados a las funciones de trabajo, educación, recreación o deporte en complejos urbanos determinados, y toma parte de los principios del diseño de áreas verdes que evoquen un sentir de orden y tranquilidad. La ciudad deportiva, así como una ciudad universitaria, representan arquetipos de estos complejos urbanos, cuya ubicación es ineludible a la metrópoli porque no se encuentran separados de manera geográfica o económica, y en algunos casos, no contemplan la función de vivienda (García Ayala & Alcántara Villanueva, 2010).

La estabilización del país con los gobiernos emanados de la Revolución trajo consigo la idea de construir una ciudad deportiva y de dotar a la Ciudad de México de grandes espacios deportivos que atendiera la necesidad del fomento al deporte y que simboliza el acceso social a la modernidad urbana. La ilustración 2 (*El Nacional* 9 de mayo de 1932) es una evidencia de esta idea y presenta cuál sería la localización óptima para la construcción de un parque deportivo en la Ciudad de México y las colonias a las que beneficiaría: 1) En la zona norte en Atlampa, con influencia sobre las colonias Peralvillo, San Simón, Valle Gómez, Santa María la Ribera y Nonoalco; 2) En el centro en Algarín, con influencia en las colonias Obrera, la Postal, la Moderna, Portales, Santa Anita y Colonia Hidalgo; 3) En el poniente en Tacubaya, con influencia en las colonias Buena Vista, Observatorio, San Pedro de los Pinos, Escandón, Condesa, Nápoles y Mixcoac.

La localización óptima de un parque deportivo se condiciona por la disponibilidad de terrenos para su construcción, pero también del espacio alrededor y su relación de interdependencia. Las zonas que se presentan en la ilustración 2 en Atlampa se entiende por su cercanía con la estación de trenes Buenavista y la Avenida Insurgentes norte, por lo que se entiende su cobertura en las colonias ya mencionadas. En el caso de Algarín, su localización es flanqueada a La Piedad y cercana a Vista Alegre -donde se encontró el Parque Asturias y la Plaza de Toros de Vista Alegre- por lo que la posible construcción de un Parque Deportivo en esta zona la podría haber consolidado como una zona que concentrara la actividad deportiva profesional y amateur de la Ciudad de México. La zona de Tacubaya y su zona de influencia hacia el poniente es la más alejada del centro de la ciudad en contraste a las otras colonias sugeridas; se plantea un parque deportivo en esta zona por la disponibilidad de terrenos, pero también por las líneas de tranvía y de camiones -que se detallan en los siguientes apartados- que allá se dirigen y no menos importante, por las proyecciones de expansión y crecimiento hacia Chapultepec y Tacubaya (García Parra, 2006)

Ilustración 2: Donde deben construirse los parques deportivos en la Ciudad de México. 9 de mayo de 1932



Fuente: “Donde deben construirse los parques deportivos”, *El Nacional* (9 de mayo de 1932) en:

BMLT, Fondo AE, Sección Estadios Construcciones G08187

1.3.1. Los espacios deportivos representativos del Distrito Federal

Los espacios deportivos más representativos del Distrito Federal para la práctica profesional o semi profesional previo a la Ciudad de los Deportes son: 1) Estadio Nacional para múltiples actividades deportivas; 2) Parque Asturias para fútbol; 3) Toreo de la Condesa para la tauromaquia; 4) Frontón México para jai alai; 5) Parque Delta; 6) Deportivos 18 de marzo y Plan Sexenal. En este apartado, se particulariza más en el Parque Asturias y en el Toreo como inmuebles antecedentes del Estadio de la Ciudad de los Deportes y la Plaza México, y que condicionaron el funcionamiento de ambos equipamientos durante sus primeros espectáculos deportivos.

El Estadio Nacional (ver ilustración 3) era un estadio multiusos ubicado en la colonia Roma, cuya inauguración fue en 1924, durante la presidencia de Álvaro Obregón, como parte del proyecto educativo de José Vasconcelos de promover la educación y la cultura, así como el deporte. El Estadio Nacional tuvo un campo y una pista de atletismo y su arquitectura era en forma de U, que evoca a los antiguos anfiteatros de la Antigua Grecia, en donde se desarrollaron las primeras pruebas deportivas olímpicas, en particular, el Maratón (Diputados, s/f).

Los eventos deportivos más destacados fueron la práctica del fútbol americano estudiantil, así como encuentros de fútbol soccer amateur, festivales culturales-deportivos, espectáculos de charrería, así como exhibiciones como la de Humberto Mariles y Mario Moreno “Cantinflas”, en enero de 1949, meses antes de su demolición (*El Nacional*, enero 1949). Las funciones del Estadio Nacional no eran exclusivamente deportivas o culturales, sino también políticas. En el recinto de la colonia Roma tuvo lugar la toma de protesta de los presidentes Plutarco Elías Calles, Emilio Portes Gil, Pascual Ortiz Rubio, Abelardo Rodríguez y Lázaro Cárdenas (Diputados, s/f).

Ilustración 3: Estadio Nacional, Ciudad de México



Fuente: Estadios de México, *Facebook*, consultado en:

<https://www.facebook.com/213393745387476/posts/343355485782573/>

El Parque Asturias (ver ilustración 4) fue el principal estadio de fútbol de la primera mitad del siglo XX; construido de tablonces de madera, con una tribuna de sol y enfrente una de sombra cuyo estilo arquitectónico rememora a los viejos estadios de Inglaterra, cercano a los barrios obreros. El estadio fue propiedad del Club Asturias hasta septiembre de 1949, tuvo una capacidad estimada a los 30,000 espectadores de pie, y 20,000 sentados; en este escenario se filmó la película *Los Hijos de Don Venancio* con la estrella del cine mexicano Joaquín Pardavé y el entonces figura del fútbol, Horacio Casarín, donde se retrata la rivalidad deportiva entre un club de ascendencia española, como el Asturias y el popular equipo Atlante, conocido como “los morenos”. *La Casona* -como se le conocía popularmente- se ubicó en Vista Alegre, en los terrenos que ahora ocupan un supermercado en las inmediaciones de Chabacano y San Antonio Abad, cercano a la Plaza de Toros Vista Alegre inaugurada en 1933 (Lugo, 2019a).

Ilustración 4: Parque Asturias y Plaza de Toros de la colonia Vista Alegre. 1936



Fuente: (Lugo, 2019a)

El Parque Asturias se construyó en 1936 y fue escenario de los clubes capitalinos de la Liga Mayor de Fútbol Mexicano en su transición de la era amateur a la profesional, reconocida en la temporada 1943-1944⁶, y de las primeras giras internacionales de equipos reconocidos de Europa

6 La temporada 1943-1944 es el inicio oficial y reconocido por las autoridades de la Federación Mexicana de Fútbol como el comienzo de la era profesional. Julio Frydenberg (2011) sostiene que la transición entre una era y otra no se determina por un, año, fecha o una temporada, sino por intereses de la asociación de fútbol en turno, porque que los jugadores y su fuente de ingreso fue un continuo, puesto que su dependencia salarial sólo fue exclusiva de la práctica deportiva en los años subsecuentes.

y Sudamérica, así como encuentros de la selección mexicana. La mitad de las tribunas del Asturias se incendiaron el 26 de marzo de 1939, en un juego de equipo local contra el Necaxa, a causa de las fogatas que la afición encendió en los tabloneros del estadio y la tardía respuesta de la policía en prevenir y sofocar estas llamas que se expandieron. Se estima que las pérdidas del percance ascendieron a \$60,000⁷. El estadio de Vista Alegre albergó el 12 de octubre de 1950, su último partido de la Liga Mayor entre el América y el Marte, debido a la extinción de los clubes hispanos España y Asturias. En los años subsecuentes fue ocupado como campo de entrenamientos, y para torneos amateurs y de la segunda división profesional hasta 1963, cuando sus terrenos fueron adquiridos por una cadena de supermercados donde edificó una de sus sucursales (Lugo, 2019a)

El Toreo (ver ilustración 5) fue una plaza de toros construida en 1907 en la calle de Durango de la colonia Condesa, y principal coso taurino de la Ciudad de México hasta su última corrida, el 19 de mayo de 1946⁸. El Toreo de la Condesa fue demolido y su estructura se usó para la construcción del Toreo de Cuatro Caminos en Naucalpan, Estado de México. El Toreo era de propiedad accionaria, y la mayoría eran de la Secretaría de Salubridad y Asistencia porque a la muerte de Maximino Ávila Camacho, el 17 de febrero de 1945, su viuda Bárbara Richardi e hijos, donan sus acciones a dicha secretaría⁹.

La gestión estatal del Toreo se remite a un decreto del Congreso de la Unión del 25 de noviembre de 1936 en el que se indica que los espectáculos taurinos del Distrito Federal sólo se celebraran cuando se organicen por la Beneficencia Pública, dependiente de la Secretaría de Salubridad y Asistencia; asimismo, se le concede un subsidio del 10% por derechos de cobranza, equivalente al impuesto sobre espectáculos taurinos en esta entidad¹⁰. Estas medidas confrontaron al posterior jefe del DDF, Javier Rojo Gómez, que exigió su supresión, así como del pago del 7% sobre entradas brutas de cada espectáculo taurino en el Distrito Federal, con el fin de que estos ingresos se ocupen en la entidad¹¹. Sin embargo, un acuerdo del presidente Manuel Ávila Camacho ratificó la exención de impuesto a título de subsidio en beneficio de los servicios prestados por Asistencia Pública¹², pese a las objeciones de Rojo Gómez, quien argumentó que aunque el Toreo pertenezca a una dependencia del gobierno federal, eso no la exime de pagar los impuestos locales¹³.

7 “El público quemó la mitad del campo “Asturias””, *Excélsior* (27 de marzo de 1939) en: BMLT, Fondo AE, Sección Estadios Construcciones G08187

8 “Al compás de las golondrinas fue arriada la bandera de “El Toreo””, *El Universal* (20 de mayo de 1946).

9 “Asistencia recibió las acciones de la empresa “El Toreo””, *El Nacional* (20 de marzo de 1945) en: BMLT, Fondo AE, Sección Plazas de Toros G12310-G12314

10 “Decreto” (25 de noviembre de 1936) en: AGN, Fondo MAC, Serie 103574, Caja 965, Vol. 568.3, Exp. 58

11 “Memorándum” (2 de mayo de 1941) en: AGN, Fondo MAC, Serie 103574, Caja 965, Vol. 568.3, Exp. 58

12 “Acuerdo al DDF y a SSyA” (22 de octubre de 1945) en: AGN, Fondo MAC, Serie 103574, Caja 965, Vol. 568.3, Exp. 58

13 “Memorándum” (15 de noviembre de 1945) en: AGN, Fondo MAC, Serie 103574, Caja 965, Vol. 568.3, Exp. 58

La preponderancia de la Secretaría de Salubridad en la organización de espectáculos taurinos, así como su papel de propietario del Toreo, provocó un conflicto con la Plaza México previo a su inauguración, en vísperas de la temporada taurina 1945-1946, por la operación de dos cosos taurinos en la Ciudad de México al mismo tiempo. En un primer momento se acordó que la Secretaría continuase como organizador de la fiesta brava en el Distrito Federal y arrendase la Plaza México a razón de \$700,000.00 por año, y pudiese vender El Toreo de la forma que mejor convenga¹⁴. Al final se convino que la empresa Ciudad de los Deportes pudiese organizar las corridas de toros en la Plaza México a cambio de entregarle 10% de las entradas brutas de cualquier espectáculo, calculadas en \$1,500,000 a la Secretaría de Salubridad; mientras que esta dependencia vendió el Toreo en 7 millones de pesos a una empresa privada que podría hacer lo que gusten con la plaza. Se estima que el Toreo fue comprado en 6 millones de pesos, por lo que al final hubo un beneficio en esta transacción y que las ganancias estimadas por la última temporada taurina en este lugar ascendieron a 2 millones de pesos¹⁵.

Ilustración 5: Plaza de Toros Toreo, La Condesa, Ciudad de México. 1907



Fuente: Mi México Antiguo, *Facebook*, consultado en:

<https://www.facebook.com/MiMexicoAntiguo/posts/3383127888433929/>

14 “Solución del Caso Taurino”, *El Nacional* (22 de octubre de 1945) en: BMLT, Fondo AE, Sección Plazas de Toros G12310-G12314

15 “Objeciones a la forma en que se vendió “El Toreo””, *Excélsior* (22 de mayo de 1946) en: BMLT, Fondo AE, Sección Plazas de Toros G12310-G12314

El Frontón México se inauguró en mayo de 1929; era propiedad del empresario de origen hispano Moisés Cosío, quien posteriormente compró la Ciudad de los Deportes y el Parque Asturias. El Frontón México funcionó hasta diciembre de 1937, cuando fue clausurado por considerarse al juego de pelota como un juego de azar que fomenta la cruce de apuestas, pese a que el Reglamento de Juegos para el Distrito Federal del 22 de junio de 1936 no lo consideró de esta naturaleza. El Frontón México reabrió como espectáculo deportivo y sin apuestas en septiembre de 1944 por gestiones de su propietario y de los *peloteris* profesionales, que durante el tiempo de la clausura, se vieron obligados a trabajar en el extranjero¹⁶.

Los deportivos 18 de marzo en Lindavista y Plan Sexenal en Popotla se inauguraron en septiembre de 1938 como parte del programa de construcción y mejoramiento de los campos deportivos existentes¹⁷. En ambos parques se llevaron a cabo competencias deportivas de ligas profesionales y semi profesionales de Basquetbol, Béisbol, Natación, etc., además de los servicios deportivos que aún ofrecen en la actualidad.

1.3.2. La ciudad deportiva: modernidad y deporte

Los esfuerzos para dotar a la Ciudad de México de campos deportivos como el Plan Sexenal y del Deportivo 18 de marzo se complementaron con la remodelación de complejos deportivos existentes como el Parque Venustiano Carranza y el campo deportivo frente al Mercado Abelardo Rodríguez¹⁸. El proceso de crecimiento demográfico y la expansión urbana requería la construcción de espacios recreativos y deportivos, y de equipamientos acorde a la población de la capital. Así lo reporta *Excélsior* (29 de septiembre de 1938) sobre la necesidad de tener un estadio adecuado para la actividad deportiva y concurrencia multitudinaria, acorde a una ciudad de más de un millón de habitantes, puesto que el Estadio Nacional resultaba inadecuado y poco seguro¹⁹. El posterior incendio del Parque Asturias el 26 de marzo de 1939 hizo notoria la necesidad social y deportiva de contar de un moderno estadio deportivo de gran capacidad, construido de concreto y con la comodidad tanto para el espectador como para el deportista.

16 “Carta de los *peloteris* profesionales a MAC” (5 de septiembre de 1944) y “Telegrama de Moisés Cosío a MAC” (17 de julio de 1944) en: AGN, Fondo MAC, Serie 103413, Caja 805, Vol. 549.3, Exp. 10

17 “El mes entrante se inauguran los parques deportivos “Plan Sexenal” y el 18 de marzo”, *El Nacional* (19 de agosto de 1938) en: BMLT, Fondo AE, Sección Estadios Construcciones G08187

18 “Nuevos campos deportivos en esta metrópoli”, *El Nacional*, (21 de mayo de 1938) en: BMLT, Fondo AE, Sección Estadios Construcciones G08187

19 “Se piensa ya en la construcción de un estadio auténtico”, *Excélsior* (29 de septiembre de 1938) en: BMLT, Fondo AE, Sección Estadios Construcciones G08187

Uno de los proyectos para la construcción de un nuevo estadio deportivo es el que refiere a la construcción de un nuevo parque deportivo para el Club América, con capacidad para 70 mil personas y localizado en avenida Insurgentes²⁰. Sin embargo, este proyecto no se concretó y no se ofrecieron detalles algunos sobre la localización exacta del terreno donde se planeó su edificación. No se descarta que se hubiera considerado el sitio de la ladrillera Nochebuena, donde se localiza la Ciudad de los Deportes.

La planeación de una nueva plaza de toros de grandes dimensiones para la Ciudad de México data de un concurso de la Sociedad de Arquitectos en el que se exigía un proyecto de plaza que goce de “ambiente taurino”, además de que a la par debía construirse un campo de fútbol, un cine y un diamante de béisbol, en los terrenos donde se reportó la existencia de embudos (no se aclara si son los de la Ladrillera Nochebuena, donde finalmente se edificó la plaza y el estadio). El jurado compuesto por los arquitectos Carlos Contreras, José Albarrán y José López Moctezuma premió al proyecto de los arquitectos Fernando del R. Torres, Mauricio Gómez Mayorga y Enrique Meyran Campos, cuyo trabajo reflejó la modernidad, majestuosidad y belleza que se exigía. Sin embargo, se indica que el proyecto presentó diversos asegunes, entre ellos, el “ambiente taurino” de la plaza que se ve soslayado por su modernidad; el alto costo del mismo debido a su tamaño y a la dificultad de construir sobre embudos; la falta de detalles taurinos como la tribuna de sol y sombra, así como la ubicación de la puerta de cuadrillas y la ubicación del palco de la autoridad; y por último, su omisión en cuanto a la construcción de los equipamientos deportivos aledaños²¹. Este proyecto sería la base de una moderna plaza de toros construida en los terrenos disponibles donde había unos embudos, cuyo estilo arquitectónico evoca más a un estadio que propiamente al de una plaza con “ambiente taurino”, además de que su puerta de cuadrillas se ubica en la tribuna de sombra, al igual que el palco del juez de plaza, contrario a la tradicional ubicación que evoca a una plaza de toros.

En suma, había una necesidad de contar con grandes equipamientos deportivos que reflejaran la modernidad a la que el país aspiraba, acorde al crecimiento poblacional. El proyecto íntegro de la Ciudad de los Deportes pudo satisfacer esta necesidad y concentrar la actividad deportiva profesional en una zona donde los espectadores se trasladaran para el disfrute de diversos espectáculos deportivos, con miras a la atracción de grandes eventos deportivos, sin embargo, este proyecto se quedó inconcluso. La concentración de la actividad deportiva en una zona y la

20 “Un gigantesco parque construirá el “América””, *El Nacional* (20 de enero de 1942) en: BMLT, Fondo AE, Sección Estadios Construcciones G08187

21 Rafael García Granados, “Nuestra Ciudad. El fallo en el concurso para la plaza de toros”, *Excélsior* (8 de junio de 1942) en: BMLT, Fondo AE, Sección Plaza de Toros G12310-G12314

construcción de una ciudad deportiva fue posible hasta noviembre de 1958, cuando se inauguró la Ciudad Deportiva de la Magdalena Mixhuca, que costó 60 millones de pesos e incluye campos de fútbol, béisbol, basquetbol, alberca, autódromo y amplios espacios para el deporte y la recreación de los capitalinos²².

22 “Desbordó el entusiasmo popular la nueva ciudad deportiva”, *Excélsior* (17 de noviembre de 1958), BMLT, Fondo AE, Sección Ciudad de los Deportes I11001

II.

La Ciudad de los Deportes

El proyecto de la Ciudad de los Deportes intentó concentrar la práctica deportiva profesional en un suburbio en los límites de la Ciudad de México. Su construcción obedeció a la necesidad de contar de equipamientos deportivos con un gran aforo que satisficiera la demanda de espectáculos deportivos acorde al acelerado crecimiento poblacional de la capital, además de que arquitectónicamente representara la modernidad de la infraestructura urbana.

La construcción de la Ciudad de los Deportes fue una empresa de Neguib Simón, que fue posible por las políticas de industrialización que favorecieron la inversión de los agentes privados en las obras de infraestructura y la apertura gubernamental de participación privada en el desarrollo de la economía nacional. Este tipo de obras se insertan en los circuitos de reproducción del capital a partir de obtener un beneficio económico de la construcción de infraestructura urbana al momento de su uso o venta del espacio, así como la revalorización del precios del suelo en la zona en que se edificó, en particular, si es en los terrenos periféricos lejanos al centro de la ciudad (Harvey, 2007).

Los beneficios por el uso de los equipamientos deportivos en aquellos años eran por la organización de espectáculos deportivos que atrajeran un gran aforo y con ello, una mayor recaudación. La construcción de estadios de gran aforo era algo común, en particular de fútbol por la movilización popular, y que representaba la posibilidad de atraer eventos deportivos de gran envergadura como los Juegos Olímpicos o el Campeonato Mundial de Fútbol. Los casos del Estadio Olímpico de Berlín, el Estadio Centenario de Montevideo o la posterior edificación del Estadio Maracanã de Río de Janeiro significan la competencia entre ciudades por la atracción de eventos internacionales que permitan la atracción del turismo e inversiones que reproduzcan el capital en la ciudad sede, así como la promoción de los logros del régimen gubernamental y la imagen de modernidad, prosperidad y desarrollo que se quiere proyectar (Harvey, 2007).

La intención del gobierno eran atraer este tipo de eventos internacional, tal y como lo menciona el presidente Manuel Ávila Camacho en su visita a la obra el 29 de junio de 1945: “nada más conveniente para México que celebrar en la Ciudad de los Deportes la próxima Olimpiada

Mundial” y agregar “esto es lo que México necesitaba²³”. Si bien, la Ciudad de los Deportes no recibió actividad deportiva en ninguno de los Campeonatos Mundiales de Fútbol organizados en el país, ni en los Juegos Olímpicos de 1968, si deja en claro la intención presidencial de atraer este tipo de eventos internacionales y de proyectar los logros del régimen revolucionario, por lo cual, resulta indispensable tener infraestructura urbana y deportiva capaz de albergarlos, y que sirviese como carta de presentación en las candidaturas oficiales para la organización de los magnos eventos deportivos (Rodríguez Kuri, 2019).

La Ciudad de los Deportes es aún un espacio público representativo de la Ciudad de México para la práctica del deporte y la recreación por lo que resulta conveniente repasar la historia de su construcción y sus primeros años de funcionamiento, con el fin de entender la relación de interdependencia que guarda con la zona en donde se localiza y en general, con la capital. Por lo tanto, el presente apartado se divide en tres partes: la primera trata sobre el proyecto de la Ciudad de los Deportes; la construcción de únicamente dos equipamientos deportivos de todo el complejo que se proyectó; sus primeros años de funcionamiento y los problemas urbanos que presentó; y su venta a Moisés Cosío. La segunda considera sólo a la gestión de la Plaza México; los conflictos que tuvo en su administración; y su consolidación como el coso taurino más importante de la Ciudad de México. La tercera versa sobre el Estadio de la Ciudad de los Deportes y su uso para el fútbol americano colegial y el fútbol profesional; la coexistencia con el Parque Asturias; los problemas laborales de su planta de empleados que condicionó su funcionamiento y el del parque de Vista Alegre; por último, el problema del espacio público y el estacionamiento de los asistentes a los espectáculos deportivos.

2.1 El proyecto de la Ciudad de los Deportes

El proyecto de la Ciudad de los Deportes fue una idea de Neguib Simón de construir una serie de equipamientos deportivos en la zona de Mixcoac, del cual sólo se concluyeron dos inmuebles aún persistentes en la actualidad: la Plaza de Toros México y el Estadio de la Ciudad de los Deportes²⁴. Este complejo urbano siguió la línea de planificación racionalista de desarrollo urbano, es

23 “Visitó las obras de la ciudad deportiva, el señor presidente”, *Excélsior* (30 de junio de 1945), BMLT, Fondo AE, Sección Ciudad de los Deportes I11001

24 El inmueble tuvo como primer nombre oficial Estadio Olímpico de México. A lo largo de su existencia tuvo distintos nombres: Estadio Olímpico de la Ciudad de los Deportes; Estadio Olímpico del Instituto Nacional del Deporte; Estadio Azulgrana; y Estadio Azul. Desde 2018, se le conoce como Estadio de la Ciudad de los Deportes. Dentro de las denominaciones populares, también se le conoce como el Estadio de Insurgentes, o en sus primeros años se le decía el “Elefante Blanco” o simplemente el “Elefante” por su gran tamaño y capacidad, pero la poca asistencia que presentó para espectáculos deportivos poco relevantes

decir, quería concentrar la oferta de un servicio -el deportivo- en sólo un lugar; y localizado en un suburbio en los alrededores de la Ciudad de México, donde los amplios espacios, la planificación de los espacios perfectamente asignados a cada actividad deportiva, las áreas verdes, la cercanía con los pueblos -Mixcoac y Tlacoquemécatl- donde aún prevalecía un modo de vida campestre traen consigo la sensación de orden, tranquilidad y comodidad para las actividades recreacionales, tanto para el disfrute cuanto para la práctica del deporte profesional (García Ayala & Alcántara Villanueva, 2010).

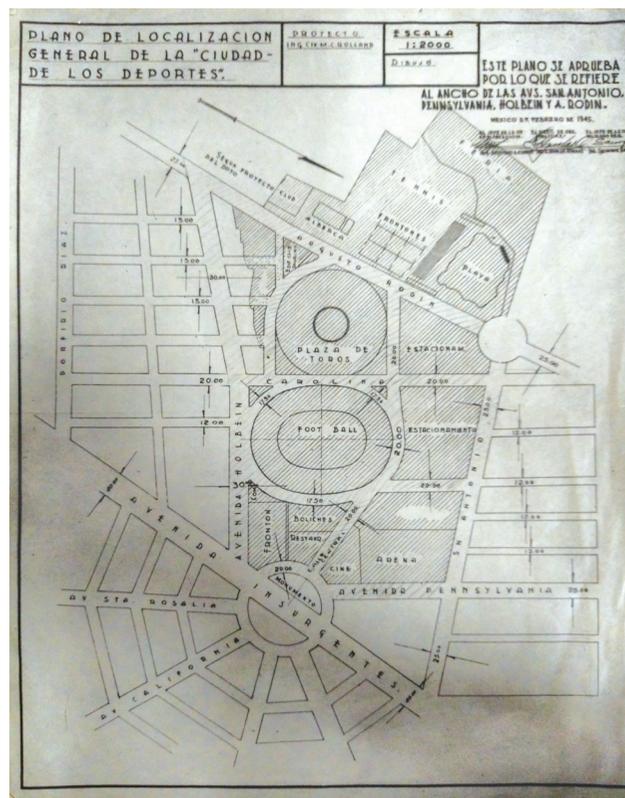
La planificación de la Ciudad de los Deportes en los alrededores de la ciudad evoca al modelo norteamericano para la construcción de suburbios orientados hacia las clases medias y altas; así cómo a la edificación de sus estadios como infraestructuras de gran tamaño y capacidad, con amplios espacios para el estacionamiento, localizados en algunos casos en los límites de la ciudad o en otros, en municipalidades adjuntas, con amplias carreteras y avenidas que unen al equipamiento con el centro de negocios de la ciudad, donde su arribo y desalojo se realiza primordialmente en automóvil. En contraparte, el modelo de construcción de estadios europeo caracterizado por su localización en el centro de la ciudad o en sus cercanías; en barrios obreros, colonias de inmigrantes o espacios identificados con algún grupo social específico; donde su llegada y desalojo se realiza en transporte público o a pie, debido a los insuficientes espacios para guardar el automóvil y por su contigüidad hacia los principales puntos habitacionales. El Parque Asturias localizado en la colonia Vista Alegre, cercana al Centro Histórico con una rápida conexión por medio de la Calzada de Tlalpan cumple perfectamente las características de un estadio construido bajo el modelo europeo (Carrión & Rodríguez, 2014; Figueroa & Figueroa, 2014).

En ambos modelos, la construcción de un estadio incide en el espacio urbano en el que se inserta, ya sea por su localización en un suburbio fuera de la mancha urbana por su necesidad de ampliar o construir avenidas y calles que la comuniquen con el centro; o en el caso de localizarse aledaño al estadio por su relación de interdependencia con el espacio y la identificación de los vecinos como un recinto propio que les proporciona un componente distintivo con respecto a los otros (Carrión & Rodríguez, 2014).

La Ciudad de los Deportes (ver mapa 2) se localizó en la zona de Mixcoac en los terrenos que pertenecieron al Rancho San Carlos y que posteriormente fueron ocupados por la Ladrillera Nochebuena, donde era complejo fraccionar y construir equipamientos urbanos debido a los embudos prevalecientes por la arcilla que extrajeron la ladrillera del subsuelo urbano. Los estudios previos de la localización óptima de parques deportivos contemplaron la zona poniente de la ciudad, en específico en Tacubaya, cuyos beneficios incidían en lugares como San Pedro de los

Pinos y Mixcoac, por su comunicación por medio del tranvía y camiones que circularon en avenida Revolución²⁵ (ver ilustración 2). Sin embargo, la localización de la Ciudad de los Deportes ampliaría la zona de influencia en comparación a Tacubaya, debido a su adyacencia a la Avenida Insurgentes que le permitiría extender su influjo hacia colonias de reciente creación como Nápoles, Del Valle, o pueblos como Tlacoquemécatl, Mixcoac, San Ángel; además de incidir positivamente en Nonoalco, San Juan, San Pedro de los Pinos y Tacubaya por medio de su conexión con avenida Revolución.

Mapa 2: Plano de localización general de la Ciudad de los Deportes. Febrero 1945



Fuente: AHCM, Sección Planoteca, Módulo 7, Planero 5, Fajilla 35.

El proyecto de la Ciudad de los Deportes retomó algunas de las exigencias que se solicitaron en el concurso para la construcción de una plaza de toros que representase la modernidad de la Ciudad de México²⁶; como que debía ir acompañado de un moderno estadio de fútbol de gran aforo, que sustituyese al Estadio Nacional y cuya necesidad resultó indispensable para una ciudad con

25 “Donde deben construirse los parques deportivos”, *El Nacional* (9 de mayo de 1932) en: BMLT, Fondo AE, Sección Estadios Construcciones G08187

26 Rafael García Granados, “Nuestra Ciudad. El fallo en el concurso para la plaza de toros”, *Excélsior* (8 de junio de 1942) en: BMLT, Fondo AE, Sección Plaza de Toros G12310-G12314

un acelerado crecimiento demográfico²⁷. A lo anterior, se proyectó construir un frontón con gradas para 7,000 asistentes; una arena para 14,000; frontones al aire libre; mesas de tenis; una alberca olímpica; piscina de playa artificial, gimnasio; restaurantes; cine; y dos estacionamientos con capacidad para 2,000 carros cada uno. Además, se mencionó que este complejo contaría con una feria en las inmediaciones de la calle Augusto Rodín y que sería un club social que daría facilidades a sus socios²⁸. La importancia de contar con amplios lugares para estacionamiento es de vital importancia para la planificación de un complejo urbano localizado en los suburbios de una ciudad, por el tipo de segmento poblacional al que está dirigido su oferta, por lo que la no conclusión del proyecto de la Ciudad de los Deportes, en particular del estacionamiento, resultó en un gran problema en ese entonces y que a la fecha incide en la cotidianidad de este espacio urbano y sus alrededores.

Las cuentas alegres al inicio de la construcción estimaron un costo total del proyecto de 40 millones de pesos (ver cuadro 2); en particular, para la plaza se proyectó una inversión de 8 millones de pesos y para el estadio de 6. Sin embargo, se menciona que el costo real de la Plaza México fue entre 15 y 17 millones de pesos²⁹; y el del estadio de 11 millones de pesos³⁰, arroja un costo aproximado entre 26 y 28 millones de pesos. Si a eso se le suma el pago por la concesión de corridas de toros a la Secretaría de Salubridad y Asistencia de 125 mil pesos por las cuatro corridas de la temporada 1946³¹ y 1 millón y medio de pesos por la temporada 1946-1947³²; los pagos para la contratación de matadores hispanoamericanos de renombre, como el diestro español Manolete, de los cuales no se cuenta con el dato del cobro por presentación o temporada, pero ante su ausencia sobre el final de la temporada 1946-1947, se menciona que la empresa se ahorró 600 mil pesos en el pago por sus servicios³³; las multas y licencias a causa de la desorganización de sus primeros espectáculos deportivos³⁴; y la negativa de los clubes capitalinos de la Liga Mayor de Fútbol de usar el estadio recién construido y con ello la posibilidad de obtener retornos por concepto de taquilla³⁵. Los compromisos y obstáculos mencionados tuvieron como consecuencia el incremento del costo real y operación de la Ciudad de los Deportes; además de que explica por qué se argumentaron razones financieras y falta de recursos para no concluir el proyecto de la Ciudad de los Deportes (García Ayala & Alcántara Villanueva, 2010; Lugo, 2019)

27 “Se piensa ya en la construcción de un estadio auténtico”, *Excélsior* (29 de septiembre de 1938) en: BMLT, Fondo AE, Sección Estadios Construcciones G08187

28 “Ciudad de los Deportes. Plano de localización”, *Excélsior* (2 de julio de 1944), BMLT, Fondo AE, Sección Ciudad de los Deportes I11001

29 “Recuerdos de la inauguración de la Plaza México”, *Novedades* (6 de febrero de 1946)

30 “Datos sobre el Estadio Olímpico”, *El Nacional* (6 de octubre de 1946)

31 “Otogose licencia a la Plaza México”, *El Nacional* (5 de febrero de 1946)

32 “Los precios para la temporada taurina no son caros”, *Novedades* (26 de octubre de 1946)

33 “Manolete no toreará en España”, *El Nacional* (16 de febrero de 1947)

34 “Investigan violaciones al reglamento de toros”, *Novedades* (7 de febrero de 1946)

35 “No sirve para futbol el estadio de Neguib Simon”, *El Universal* (24 de abril de 1946)

Cuadro 2: Costo estimado inicial de la construcción de la Ciudad de los Deportes

	Costo millones de pesos	Capacidad estimada
Plaza de Toros	8	45, 000
Estadio de fútbol	6	60, 000
Arena de Box	2	14, 000
Fronton	2	7, 000
Boliches	2	
Gimnasio	2	
Restaurantes	2	
Cine	2	
Frontones al aire libre	2	
Alberca Olímpica	2	
Tenis	2	
Playa	2	
Feria	2	
Estacionamiento 1	2	2, 000 autos
Estacionamiento 2	2	2, 000 autos
Total	40	

Fuente: *Excélsior* (30 de junio de 1945)

2.1.1 La construcción de la Ciudad de los Deportes

La construcción de la Ciudad de los Deportes inició el 28 de abril de 1944 en una ceremonia presidida por el regente Javier Rojo Gómez. La obra se proyectó que estuviese lista antes de que concluyera la administración de Manuel Ávila Camacho³⁶. Situación que finalmente sucedió, pues la plaza de toros fue inaugurada el 5 de febrero de 1946 (ver ilustración 10); y el estadio de fútbol el 6 de octubre de 1946 (ver ilustración 12). En ambas obras se planeó que el Presidente de la República asistiera a su inauguración, pero esto no ocurrió por su agenda política o en el caso del estadio, por encontrarse de gira³⁷. El presidente Ávila Camacho únicamente asistió a una supervisión de las obras el 29 de junio de 1945³⁸, sería su sucesor, el presidente Miguel Alemán Valdés quien asistiría al estadio de fútbol para presenciar los encuentros entre el Atlante vs Racing de Avellaneda, el 19 de enero de 1947³⁹; y la Selección Mexicana vs Ferencvarosi de Hungría, el 17 de agosto de 1947⁴⁰.

36 “Se colocará la primera piedra de la Ciudad de los Deportes”, *El Nacional* (26 de abril de 1946)

37 “Carta” (5 de octubre de 1946) en: AGN, Fondo MAC, Serie 102786, Caja 183, Vol. 135.2, Exp. 729

38 “Visitó las obras de la ciudad deportiva, el señor presidente”, *Excélsior* (30 de junio de 1945), BMLT, Fondo AE, Sección Ciudad de los Deportes I11001

39 “Asistió el Presidente de la República”, *Novedades* (20 de enero de 1947)

40 “El presidente, aclamado en el fut”, *El Nacional* (18 de agosto de 1947)

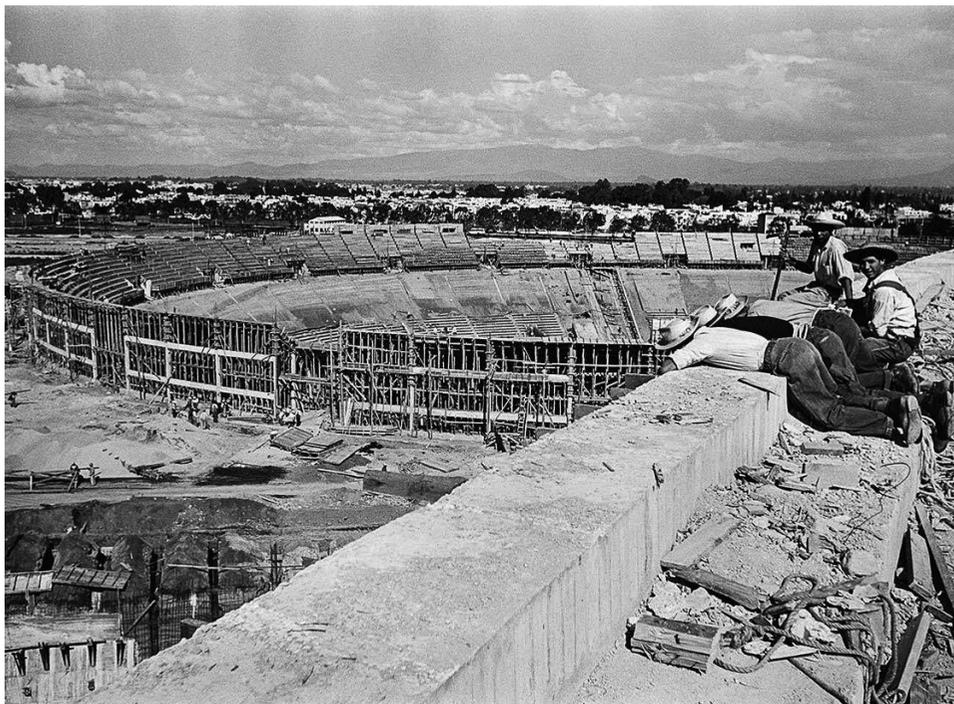
Ilustración 6: Colocación de prefabricados y cimbra en la Plaza México. 1945



Fuente: Rolland C., 2016

La obra fue dirigida por Modesto C. Rolland, quien anteriormente fue el encargado de la construcción del Estadio Xalapeño en 1925. La empresa tuvo el respaldo financiero de la Asociación Hipotecaria Mexicana y del Banco de Cédulas Hipotecarias. Los primeros meses se niveló el terreno y se rellenó parte de los embudos aún persistentes; para junio de 1945, se iniciaron los trabajos de cimbra y de concreto que requirieron poco más de 10 mil obreros distribuidos en tres turnos. Por sí sólo, el cimbrado requirió de 3,500 carpinteros que colocaron la estructura de madera de una sola unidad donde se colocaría el colado. Asimismo, se elaboraron los asientos de cemento armado en un taller instalado en la zona de la obra, mismos que fueron acarreados a mano y colocados en su lugar correspondiente, en tierra ya emparejada, y unidos con mortero de cemento. Modesto Rolland fue pionero en el uso de la técnica de cemento armado en la construcción de infraestructura, así como su colocación y unión con mortero, dado que con anterioridad no era común el uso del cemento en las construcciones (Rolland C., 2015, 2016). Ambos equipamientos fueron contruidos a la par y con las mismas técnicas descritas de ingeniería (ver ilustraciones 6 y 7).

Ilustración 7: La construcción del Estadio de la Ciudad de los Deportes. 1945



Fuente: La Ciudad de México en el Tiempo, *Facebook*, consultado en:
<https://www.facebook.com/laciudaddemexicoeneltiempo/photos/1816090921746253>

La obra fue realizada con materiales mexicanos, a excepción de la varilla, que tuvo que importarse 5 mil toneladas desde Estados Unidos, de la cual se solicitó una exención de impuestos, así como del derecho de guarda en el puerto de Veracruz. Lo anterior obedece a una orden presencial de que cuando las fábricas del país no produzcan lo suficiente, se concedan facilidades tributarias para su importación⁴¹.

La obra duró poco menos de 22 meses entre que se colocó la primera piedra y la inauguración de la Plaza México; y 8 meses entre que se iniciaron los trabajos de colado. Sin embargo, poco antes de su apertura aún se trabajó en la revisión y en la ultimación de detalles, como por ejemplo, la prueba de resistencia de la infraestructura que consistió en colocar en la gradería 120 mil sacos de arena de 50 kilos cada uno, a razón de 15 sacos (750 kg) por cada metro cuadrado de superficie durante 10 días (Rolland C., 2016). La Dirección General de Obras Públicas le otorgó la licencia de operación a la empresa de la Ciudad de los Deportes un día antes de su corrida inaugural, una vez superada la prueba de resistencia, pero la multó con 10 mil pesos por expedir boletaje previo a obtener dicho permiso⁴².

41 “Extracto de solicitud” (13 de junio de 1945) en: AGN, Fondo MAC, Serie 103542, Caja 933, Vol. 564.2, Exp. 305

42 “Otogose licencia a la Plaza México”, *El Nacional* (5 de febrero de 1946)

Tanto la plaza como el estadio tuvieron problemas de organización el día de su respectiva inauguración ante la expectativa y la gran asistencia a los espectáculos organizados, ocasionados por la falta de señalización del equipamiento hacia los asistentes y la falta de personal especializado en inmuebles deportivos; así como partes de la obra que no se concluyeron en su ornamentación y donde se congregaron cerca de 50 mil aficionados en un suburbio limítrofe de la Ciudad de México⁴³.

2.1.2 Gestión y venta de la Ciudad de los Deportes

Los problemas para la gestión de la Ciudad de los Deportes comenzaron desde antes de su apertura. El decreto del Congreso de la Unión del 25 de noviembre de 1936 en el que se indica que los espectáculos taurinos del Distrito Federal sólo se celebraran cuando se organicen por la Beneficencia Pública obliga a que cualquier particular que desee realizar una corrida de toros deba negociar con la Secretaría de Salubridad y Asistencia⁴⁴. Por lo que previo a iniciar la temporada hispanoamericana 1945-1946 en el Toreo de la Condesa -propiedad mayoritaria del la Secretaría de Salubridad- y con la Plaza México aún en construcción, pero con una inminente inauguración se originó un conflicto taurino acerca de la concesión y organización de los espectáculos taurinos en la Ciudad de México, lo que incluía la venta del Toreo.

El conflicto taurino surgió porque en las negociaciones sobre la realización de la temporada taurina se pactó que la primera parte se llevara a cabo en el Toreo hasta que se inaugurara el coso de Insurgentes y se efectuaran en este lugar⁴⁵. El convenio original entre Gustavo Baz, titular de la Secretaría de Salubridad, y Neguib Simón era que la Ciudad de los Deportes compraría el inmueble El Toreo en 7 millones de pesos, además de otorgarle 2 millones de pesos anuales durante diez años por las acciones de la empresa “Espectáculos de Toros “El Toreo””, como parte de la concesión para organizar espectáculos taurinos en la Ciudad de México⁴⁶. Sin embargo, Manuel Gual Vidal, jefe del Nacional Monte de Piedad, dependiente de la Secretaría de Salubridad, exigía que sólo se vendieran 75% de las acciones de la empresa “Espectáculos de Toros “El Toreo””, por la misma cantidad ya pactada; además de que la Ciudad de los Deportes contratara una póliza de 20 millones de pesos, por si no pudiese cumplir con sus compromisos por los siguientes diez años⁴⁷.

43 “Recuerdos de la inauguración de la Plaza México” y “Una de las puertas de acceso”, *Novedades* (6 de febrero de 1946)

44 “Decreto” (25 de noviembre de 1936) en: AGN, Fondo MAC, Serie 103574, Caja 965, Vol. 568.3, Exp. 58

45 “Anuncio de El Toreo”, *El Nacional* (18 de octubre de 1945)

46 “Memorándum para el sr. Dr. Gustavo Baz en relación con la venta de las acciones de Espectáculos de Toros “El Toreo”, S.A.”, *El Nacional* (20 de octubre de 1945)

47 “Bases del Lic. Gual Vidal con otro objeto” *El Nacional* (20 de octubre de 1945)

Las posibles soluciones al conflicto fueron: 1) que la Ciudad de los Deportes adquiriera el Toreo; 2) que la Secretaría de Salubridad arrendara la nueva plaza de toros a razón de 700 mil pesos anuales. Se optó por la última y se acordó que la temporada iniciase en El Toreo y continuase en la Plaza México⁴⁸. Sin embargo, la temporada 1945-1946 se completó en El Toreo y la Plaza México tuvo una temporada inaugural de cuatro corridas a partir de febrero de 1946, por lo que la Ciudad de México tuvo dos cosas taurinas que funcionaron al mismo tiempo durante un lapso de dos meses. Asimismo, El Toreo se terminó por vender en 7 millones de pesos a una empresa privada que fraccionó el terreno⁴⁹ y la Plaza México tuvo que pagarle 125 mil pesos a la Secretaría de Asistencia por la licencia para efectuar espectáculos taurinos⁵⁰.

El transporte para el arribo y desalojo de aficionados era un conflicto urbano en la gestión de la Ciudad de los Deportes. En los días previos a la inauguración de la Plaza México se publicaron en los carteles publicitarios, las líneas de tranvías y camiones hacia la Ciudad de los Deportes: así como un mapa (ver ilustración 8) en los periódicos de circulación nacional que señalaba el origen, destino y ruta de transporte público (para mayor detalle ver cuadro 4), acompañado de un esquema de circulación y estacionamiento durante la corrida de la Plaza México⁵¹. Sin embargo, la organización de la corrida fue rebasada ante la aglomeración de aproximadamente 50 mil personas a la corrida inaugural⁵².

La desorganización en la corrida inaugural de la Plaza México se debió a la falta de señalización en la entrada de la Plaza y la ocupación correcta de los lugares por parte de los asistentes, así como de personal especializado en la expedición de boletaje y logística ante un evento multitudinario⁵³. El desorden en la expedición de boletos afuera de la plaza, aunado a la presencia de una muchedumbre que no podía entrar por falta de señalización, más la presencia de automóviles, camiones y tranvías tuvo como resultado una jornada caótica para los policías que se vieron superados ante semejante multitud en sus labores de organizar el tránsito y estacionamiento, así como la movilidad y desalojo de las personas. Estas condiciones propiciaron que los ruleteros abusaran en sus tarifas, las cuales eran de \$3 y \$5 en el mejor de los casos, pero se documentó que llegaron a cobrar \$8 y \$10 pesos el viaje, cuando la tarifa regulada por el gobierno era entre \$1.50 y \$2, por lo que las personas que suelen ocupar este medio de transporte tuvieron que optar por usar el camión. Ante este tipo de atropellos, se señala la necesidad de una intervención gubernamental en la instalación de taxímetros que marque la tarifa establecida por el DDF⁵⁴.

48 “Solución del caso taurino” *El Nacional* (22 de octubre de 1945)

49 “Objeciones a la forma en que se vendió “El Toreo””, *Excelsior* (22 de mayo de 1946) en: BMLT, Fondo AE, Sección Plazas de Toros G12310-G12314

50 “Otorgose licencia a la Plaza México”, *El Nacional* (5 de febrero de 1946)

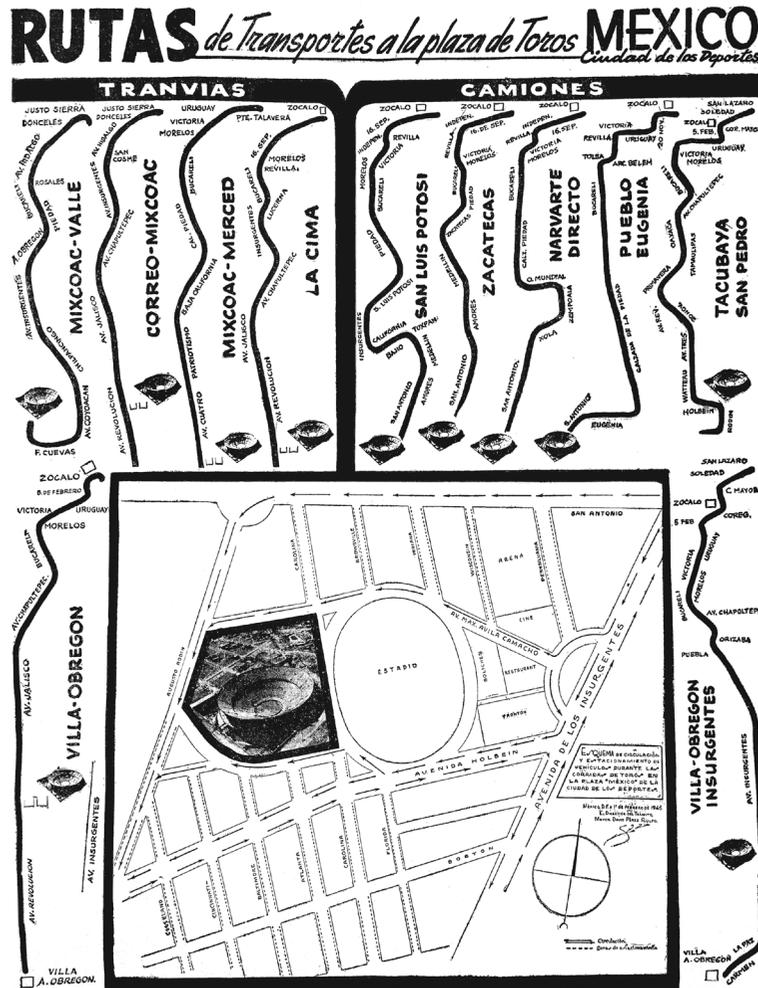
51 “Rutas de transporte a la plaza de Toros México. Ciudad de los Deportes”, *El Nacional* (4 de febrero de 1946)

52 “Manolete cortó dos orejas”, *El Nacional* (6 de febrero de 1946)

53 “Investigan violaciones al reglamento de toros”, *Novedades* (7 de febrero de 1946)

54 “Odisea de taurófilos por las irregularidades y los abusos en la nueva plaza”, *Novedades* (17 de febrero de 1946)

Ilustración 8: Rutas de transporte a la plaza de Toros México. Ciudad de los Deportes



Fuente: “Rutas de transporte a la plaza de Toros México. Ciudad de los Deportes”, *El Nacional* (4 de febrero de 1946)

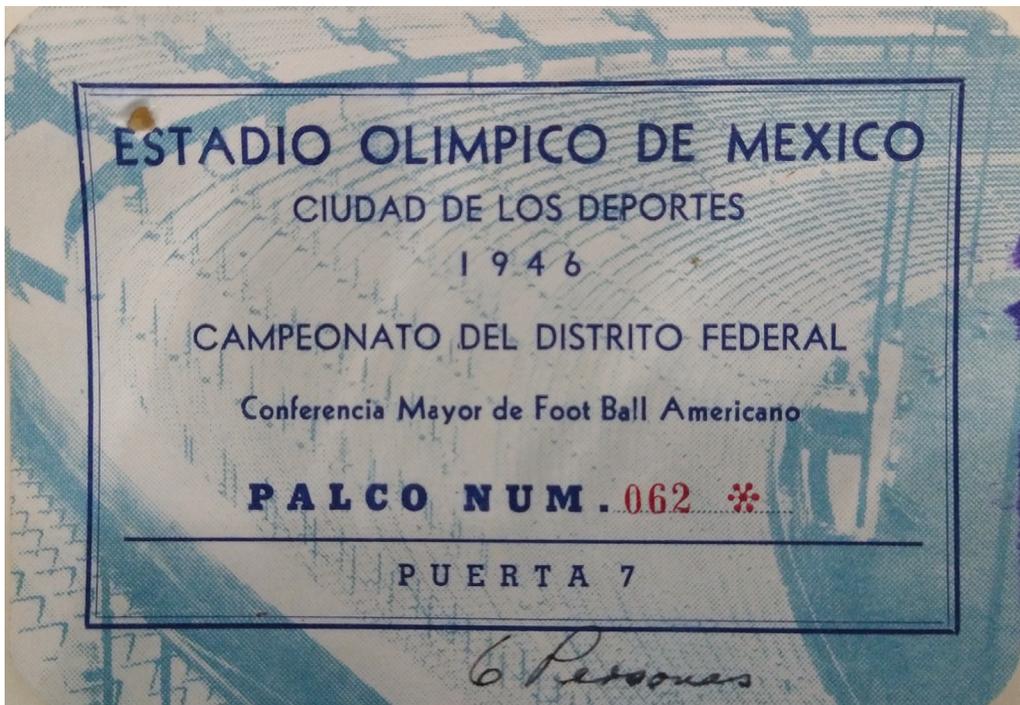
En cuanto al estadio, las intenciones de Neguib Simón era que los equipos capitalinos de la Liga Mayor de Fútbol -América, Asturias, Atlante, España y Marte- ocuparan el estadio dada su creciente popularidad y la constante celebración de dos partidos por semana en el Parque Asturias: el jueves por la noche y los domingos a mediodía. Contrario a los deseos de Simón, los clubes de la ciudad argumentaron: 1) la propuesta financiera de Simón era inaceptable. 2) El estadio adolecía de sombra en sus tribunas⁵⁵. 3) La carencia de salidas suficientes para el rápido desalojo del público, en particular, los que se ubican en las primeras filas que tienen que subir cerca de 55 escalones.

⁵⁵ El Parque Asturias contaba con una platea de sombra, una de sol y dos tribunas generales en las cabeceras. Esta organización le permitía vender el boletaje acorde a la grada que se deseaba ocupar. El Estadio de la Ciudad de los Deportes no se le construyó un techo para una sección de sombra, por lo que a su renta por la Liga Mayor para las giras internacionales, se le instaló una lona y postes que la sostuvieran, y que obstaculizaban la vista de los asistentes al espectáculo deportivo.

3) La poca visibilidad en ciertas zonas por causa de los postes de alumbrado -ubicados en ese entonces a nivel de cancha-. 4) La localización del estadio en los límites de la ciudad⁵⁶.

El estadio para no quedar en abandono durante su primer año y obtener una rentabilidad financiera fue ofrecido a las autoridades de la Liga Mayor de Fútbol Americano estudiantil para la realización de los partidos más relevantes y de las escuelas con mayor poder de convocatoria. Anteriormente, los partidos se llevaban a cabo en el Estadio Nacional o en los campos pertenecientes a las instituciones participantes. Por ende, el primer encuentro deportivo realizado en el Estadio Olímpico de México fue del deporte universitario por excelencia el 6 de octubre de 1946, al cual, no pudo asistir el presidente Manuel Ávila Camacho pese a sus deseos de inaugurar la obra antes de concluir su mandato⁵⁷. En su representación acudió el regente Javier Rojo Gómez. Al igual que la Plaza México, se evidenció la falta de organización y logística en el desarrollo del evento, el cual estaba programado iniciar a las 10 am y comenzó con una hora de retraso⁵⁸.

Ilustración 9: Boleto proporcionado al presidente Manuel Ávila Camacho para asistir al juego inaugural del Estadio Olímpico de México



Fuente: AGN, Fondo MAC, Serie 102786, Caja 183, Vol. 135.2, Exp. 729

56 “No sirve para fútbol el estadio de Neguib Simón”, *El Universal* (24 de abril de 1946)

57 “Carta de invitación” (3 de octubre de 1946) en: AGN, Fondo MAC, Serie 102786, Caja 183, Vol. 135.2, Exp. 729

58 “Impresionante se vio el Estadio Olímpico”, *Novedades* (7 de octubre de 1946)

Los pasivos de la Ciudad de los Deportes producto del mal cálculo de los costos estimados del proyecto y lo que en realidad costó construir los dos equipamientos más representativos; así como los gastos de operación y las dificultades para llevar a cabo los primeros espectáculos deportivos con la rentabilidad deseada, orilló a Neguib Simón a vender la obra. Tal es así que en febrero de 1946 le ofrece al Club Asturias venderle el estadio en 11 millones de pesos -el costo final de la obra-, sin una ganancia de por medio por haberlo construido, sin embargo, los asturianos declinaron la oferta⁵⁹.

La Ciudad de los Deportes finalmente fue vendida en octubre de 1946 al empresario de origen hispano y dueño del Frontón México, Moisés Cosío, en 35 millones de pesos repartidos de la siguiente manera: 21 millones para la empresa de Neguib Simón; y 14 millones para el pago de los pasivos⁶⁰. Si se considera que la obra costó aproximadamente entre 26 y 28 millones de pesos, y se vendió en 35 millones de pesos, de acuerdo con la información proporcionada por la prensa, se creería que el beneficio económico fue cercano a los 7 millones de pesos. Sin embargo, por las deudas, multas, impuestos, concesiones, licencias y gastos operativos se infiere que el beneficio económico de Simón fue el mínimo o nulo, por lo que su aventurada empresa no cumplió a cabalidad con la reproducción de su capital; más no así con el capital de su comprador, Moisés Cosío, cuyos herederos aún gozan dichos recintos en propiedad.

2.2 Plaza México

La primera temporada de la Plaza México consistió en cuatro corridas entre febrero y marzo de 1946 (ver cuadro 7 en el apéndice). Por acuerdo con la Secretaría de Salubridad, propietaria de El Toreo de la Condesa y concesionaria de los espectáculos taurinos en el Distrito Federal, la Plaza México debía entregarle el 10% del total del monto taquilla, calculado en 125 mil pesos⁶¹. Sin embargo, la empresa de El Toreo no cumplió parte del acuerdo inicial de que la temporada 1945-1946 se trasladaría a la Plaza México cuando ésta se inaugurara. Sus argumentos eran que la empresa vendió el derecho de apartado para toda la temporada, por lo cual se ve comprometida a efectuar todas las corridas ordinarias, además de respetar los contratos celebrados con los agentes involucrados en la fiesta brava. Durante dos meses, la Ciudad de México tuvo espectáculos taurinos más de una vez a la semana, lo que afectó el óptimo funcionamiento de la Ciudad de los Deportes.

59 “Once millones por el Estadio de la Ciudad de los Deportes”, *Novedades* (20 de febrero de 1946)

60 “Fue vendida ya la Ciudad de los Deportes”, *Novedades* (30 de octubre de 1946)

61 “Otorgose licencia a la Plaza México”, *El Nacional* (5 de febrero de 1946)

La realización de eventos taurinos el sábado en la Plaza México y el domingo en El Toreo, así como entre semana, saturó al aficionado y al comercio alrededor de la fiesta brava, lo afectó directamente a la plaza de Insurgentes. Por ejemplo: el sábado 2 de marzo de 1946 se anunció una corrida con la despedida de Manolete, pero una petición de los comerciantes por la constante realización de espectáculos taurinos llevó a suspender la corrida⁶². Esto alteró los planes de la temporada taurina en Insurgentes, dado que esa última corrida se aplazó una semana, y con modificaciones a su cartel. Por el contrario, no fue suspendida o alterada la función dominical de El Toreo.

La Plaza México contó con grandes carteles taurinos para su primera temporada y tuvo grandes asistencias en un coso que se jactó desde entonces como el de mayor aforo del mundo. Sin embargo, tuvo un tormentoso inicio con los problemas de organización ya detallados, lo que provocó que las primeras utilidades de la empresa se produjeran en la temporada de ballet que tuvo lugar en marzo de 1946⁶³. Por otro lado, El Toreo continuó su temporada hispanoamericana hasta el domingo 21 de abril y tuvo su corrida de despedida el domingo 19 de mayo⁶⁴, para su posterior venta en 7 millones de pesos⁶⁵. La clausura del Toreo dejó a la empresa de la Plaza México en una posición preponderante en la organización de espectáculos taurinos en la Ciudad de México, siempre que cubriera la concesión con la Secretaría de Salubridad; y aunque la estructura de la plaza de la Condesa se utilizó para la construcción de El Toreo de Cuatro Caminos, su localización en Naucalpan, Estado de México, resultó aún más distante y conflictiva para el aficionado taurino, por lo que se encontró en desigualdad de condiciones frente a la plaza de Insurgentes.

62 “A petición del comercio no habrá corrida hoy”, *Novedades* (2 de marzo de 1946)

63 “Acotaciones taurinas”, *El Nacional* (2 de marzo de 1946)

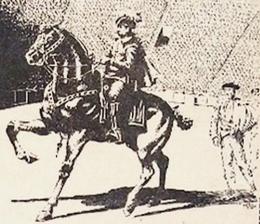
64 “Al compás de las golondrinas fue arriada la bandera de “El Toreo””, *El Universal* (20 de mayo de 1946)

65 “Objeciones a la forma en que se vendió “El Toreo””, *Excélsior* (22 de mayo de 1946) en: BMLT, Fondo AE, Sección Plazas de Toros G12310-G12314

Ilustración 10: Cartel Inaugural de la Plaza México

EL NACIONAL SEGUNDA SECCION—PAGINA TRES

PLAZA MEXICO
CIUDAD DE LOS DEPORTES



HOY Martes 5 de Febrero de 1946
XXIX Aniversario de la Constitución
Política de los EE. UU. Mexicanos

A LAS 16 HORAS EN PUNTO

GRANDIOSA INAUGURACION
del Cose Taurino más Grande y Belle del Mundo, dedicada a la Afición Taurina Mexicana,
Española y de toda América

Cartel:

Luis Castro EL SOLDADO
(De México, D. F.)

Manuel Rodríguez MANOLETE
(de Córceha, España)

y LUIS PROCUNA
(del Barrio de San Juan, México, D. F.)

6 Toros de San Mateo
PROPIEDAD DE DON ANTONIO LLAGUNO

Media hora antes de comenzar la Corrida, Gran Desfile de Reinas, Charros y Chinas Politanas

Bellísimo adorno floral en todos los tendidos, banderolas y gallardetes con los colores nacionales y de la Fiesta

En los tendidos: las Bandas de Música de la Secretaría de la Defensa Nacional y Secretaría de Marina (por gentileza de ambos Secretarías de Estado) y la Banda de Música de la Plaza

Precios de Entrada General:

Sombra \$6.00 Sol \$3.50

Para evitar la Reventa, hay suficientes Boletos en Taquilla

Venta de Boletos:
Boletos contra Tarjetas de Derecho de Apartado, de 8 a 11 de la mañana en Av. Juárez 100.
Boletos "libres" desde las 11 de la mañana en todas las taquillas de la Plaza México, en la Avenida Insurgentes

Se invita al Público a admirar la típica faena del enchiquerramiento a las 12 horas en los corrales de la Plaza "México"

NOTA IMPORTANTE: 12 Líneas de Transportes de Tranvías y Camiones lo conducirán al Caso de Insurgentes



Fuente: *El Nacional* (5 de febrero de 1946)

2.2.1 Temporada 1946-1947: el monopolio de la fiesta brava

La Plaza México se quedó como el único espacio en la Ciudad de México para el desarrollo de espectáculos taurinos ante el cierre de El Toreo en mayo de 1946. Por lo tanto, las condiciones que la Secretaría de Salubridad estableció para su funcionamiento fueron que la empresa Ciudad de los Deportes cubriría el pago del 10% de la entrada bruta de cualquier espectáculo taurino que se

realice en la Plaza México, calculado en 1 millón y medio de pesos por temporada con base en el promedio sobre las entradas brutas de temporadas anteriores; para las temporadas subsecuentes, se tomara como base el 10% de las entradas brutas de la temporada 1946-1947⁶⁶.

La publicación de los elevados costos del derecho de apartado y del boletaje para la temporada 1946-1947 provocó un descontento en la afición taurina. Los cronistas taurinos como Carlos León de *Novedades* denunciaron que el aumento fue de casi el 300% con respecto al de la temporada anterior en El Toreo, con la diferencia de que ésta ya se encontraba demolida. León señaló que la Plaza México monopolizaba la fiesta brava al fijar los precios; aunado a la lejanía de la Ciudad de los Deportes con los centros poblacionales y la escasez de camiones y tranvías que la comunicaran, daba como resultado la exclusión de las clases populares del disfrute del espectáculo taurino⁶⁷. Por otro lado, un grupo de aficionados taurinos denunció el alza de precios directamente con el presidente Manuel Ávila Camacho con base en que anteriormente el derecho de apartado del espectáculo taurino era para la beneficencia pública, pero ahora sería para la empresa privada que gestionaba la Plaza México, y solicitó la intervención gubernamental para la regulación de precios⁶⁸.

Los argumentos de la Plaza México para justificar el alza de precios fueron: 1) que debían pagarle 1 millón y medio de pesos a la Secretaría de Salubridad por la realización de la temporada taurina. 2) Que la Secretaría de Salubridad anteriormente organizaba el espectáculo taurino en el Toreo y tenía todas las facilidades para contratar a los matadores que quisiera, situación de la que adolece la Plaza México⁶⁹. Sin embargo, ante la presión popular y posterior a la primera corrida de la temporada, el 10 de noviembre de 1946, se anunció una reducción del precio las localidades generales y de los numerados de sol y sombra más alejadas del ruedo de la Plaza México, para que fuesen accesibles a la afición de la clase popular⁷⁰.

La temporada 1946-1947 constó de 23 corridas de noviembre de 1946 a marzo de 1947 (ver cuadro 8 en el apéndice). Entre los acontecimientos de la política nacional relacionados con la fiesta brava se destacan: 1) La contingencia sanitaria por la fiebre aftosa que afectó al ganado nacional, en particular a la región del bajío, y las medidas gubernamentales como la inspección sanitaria; la cuarentena y encierro de las reses; la dificultad de trasladar animales de una entidad a otra; y de último recurso, el rifle sanitario, amenazaron con cancelar la fiesta brava en la capital, ante la imposibilidad de traer toros de lidia, sin embargo, lo anterior no resultó impedimento para la realización del

66 “Se precisan las condiciones en que funcionará la fiesta brava”, *El Universal* (22 de mayo de 1946).

67 “Las corridas de toros serán privilegio de ricos”, *Novedades* (25 de octubre de 1946)

68 “Carta” (26 de octubre de 1946) en: AGN, Fondo MAC, Serie 103574, Caja 965, Vol. 568.3, Exp. 58

69 “Los precios para la temporada taurina no son caros”, *Novedades* (26 de octubre de 1946)

70 “A la afición taurina”, *Novedades* (14 de noviembre de 1946)

espectáculo taurino⁷¹. 2) Durante la visita del presidente Harry S. Truman, para la negociación del crédito e inversión que se realizaría en México para el fomento de la industrialización, se anunció una corrida extraordinaria el jueves 6 de marzo de 1947 patrocinada por el presidente Miguel Alemán, en honor al mandatario de los Estados Unidos⁷². Sin embargo, ninguno de los dos presidentes acudió a la corrida, porque precisamente ese día, el presidente Truman regresó a Washington⁷³.

El conflicto por los altos precios que fijó la administración de la Plaza México estuvo presente toda la temporada. El DDF intervino en el asunto y dictaminó que partir de la 16ª corrida, del 9 de febrero de 1947, los precios debían reducirse a como estaban en El Toreo. Esta medida no fue de aplicación inmediata puesto que los contratos de Manolete y del diestro neoleonés Lorenzo Garza de 100 mil pesos por corrida vencían en esa fecha⁷⁴. Sin embargo, el descontento de la afición se presentó en la actuación de Garza del domingo 19 de enero, en la que se suscitaron actos violentos debido a que el matador se encaró con el público presente. Como resultado de este episodio, el coso de insurgentes sufrió daños en su burladero y barreras, que impidió que la siguiente corrida dominical se llevara a cabo; y se detuvo a Lorenzo Garza en la cárcel de El Carmen por órdenes del regente Fernando Casas Alemán⁷⁵.

A la reanudación de la temporada, tras la corrida suspendida del domingo 26 de enero, la administración de la Plaza México anunció la rebaja de precios, sin embargo, la asistencia del público fue a la baja. Debido a un conflicto con los toreros hispanos que llevó a la ruptura del convenio ibero-mexicano, la retirada de los toreros europeos, trajo consigo un ahorro de la plaza por 600 mil pesos⁷⁶; pero a su vez, poca expectativa y malas entradas de la afición en las últimas siete corridas de la temporada, pese a la programación de buenos carteles con diestros nacionales⁷⁷.

La Plaza México coexistió junto con el Toreo de Cuatro Caminos, inaugurado el 23 de noviembre de 1947⁷⁸, durante las siguientes temporadas, sin embargo, no fue una competencia que desestabilizó la organización y preponderancia de la Plaza México, como el principal coso taurino de la Ciudad de México.

71 “Crack taurino en puerta”, *El Nacional* (28 de diciembre de 1946); y “Se rompió el convenio y disposición que afecta a la fiesta brava”, *El Nacional* (15 de febrero de 1947)

72 “Cartel de la corrida en honor a Harry Truman”, *El Nacional* (4 de marzo de 1947)

73 *El Nacional* (7 de marzo de 1946)

74 “A partir del 9 de febrero volverán los precios antiguos”, *Novedades* (16 de enero de 1947)

75 “Los abusos taurinos culminaron ayer con la más tremenda bronca que se recuerde”, *Novedades* (20 de enero de 1947)

76 “Se rompió el convenio y disposición que afecta a la fiesta brava”, *El Nacional* (15 de febrero de 1947); y “Manolete no torera en España”, *El Nacional* (16 de febrero de 1947)

77 “Gran faena de “Armillita””, *El Nacional* (24 de marzo de 1947)

78 Historias de nuestra ciudad (2018), *La historia del Toreo de Cuatro Caminos*, consultado en: <https://www.youtube.com/watch?v=CwCj7MmQz1s>

2.2.2 *Movilidad y transporte*

La consolidación de la Plaza México como la única de la ciudad y la más importante del país llevó a que fuera concurrida en sus temporadas de novillos e hispanoamericana por la popularidad y el gusto de la afición por la tauromaquia pese a su lejanía de los centros poblacionales y la dificultad para la movilidad de los aficionados. Las dificultades para movilizarse a la Ciudad de los Deportes se presentaron en las clases medias y populares que lo hicieron en camiones o tranvía; mientras que las clases privilegiadas lo hicieron en automóvil particular o con ruleteros.

La afición que se trasladaba en automóvil encontró dificultades para estacionarse durante la temporada 1946, debido a la desorganización en la zona por la coexistencia en las calles de tranvías, camiones y taxis ante poco más de 40 mil aficionados que se movilizaban al espectáculo taurino⁷⁹. Para solucionar este problema al inicio de la temporada taurina 1946-1947, la Dirección del Distrito Federal dictaminó la prohibición del estacionamiento de automóviles y camiones en las inmediaciones de la Plaza México y el estadio en los días que hubiese espectáculos deportivos; además de reorganizar la circulación de las calles y avenidas de la zona; y permitir el estacionamiento sobre avenida Insurgentes⁸⁰. La falta de espacios para estacionarse incidió en la cotidianidad urbana de las colonias alrededor de la Ciudad de los Deportes. Los habitantes de estas colonias aún en día se enfrentan a la falta de espacios para estacionarse, los cortes o cambios de circulación, así como la presencia multitudinaria de personas y automóviles que afecta su tranquilidad.

Los abusos en las tarifas de los automóviles de renta presentes en la corrida inaugural del 5 de febrero de 1946 fueron recurrentes durante la realización de espectáculos taurinos por la lejanía de la plaza con el centro de la ciudad, así como por la incomodidad y espera para el abordaje de los camiones⁸¹. La solución que proponía el DDF era la implementación de taxímetros y el ajuste de tarifas debido al cobro arbitrario de los choferes en viajes hacia los límites de la Ciudad de México. La tarifa oficial para automóviles de alquiler se ajustó en abril de 1947 (ver ilustración 11). La Ciudad de los Deportes se ubicó en la zona 3, por lo que un viaje hacia el centro (zona 1) costaba 3 pesos; en los límites de la zona 1 era de 2 pesos; y en los límites de la zona 2 era de 1 peso⁸².

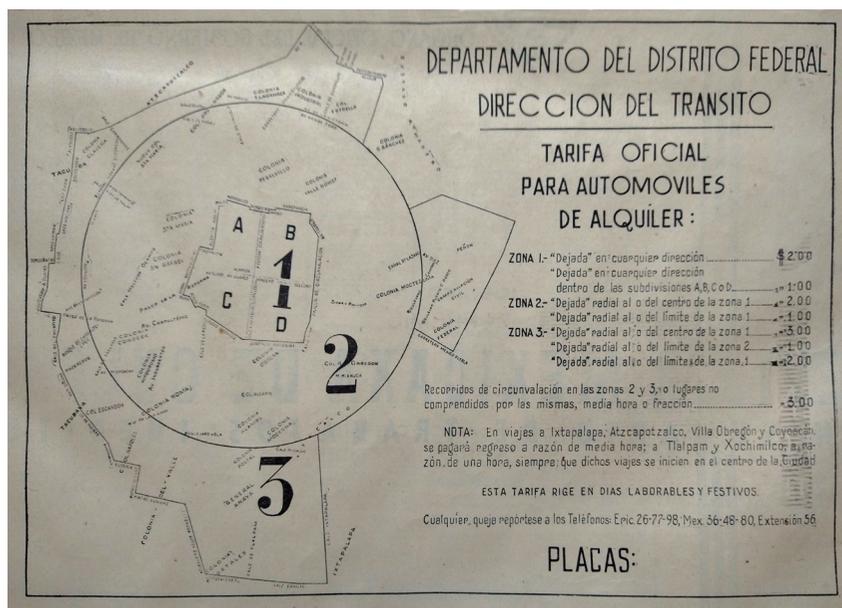
79 “Odisea de taurófilos por las irregularidades y los abusos en la nueva plaza”, *Novedades* (17 de febrero de 1946)

80 “No se permitirá el estacionamiento cerca de la Plaza México”, *Novedades* (7 de noviembre de 1946)

81 “Las corridas de toros serán privilegio de ricos”, *Novedades* (25 de octubre de 1946)

82 “Tarifa oficial para automóviles de alquiler”, *El Nacional* (5 de abril de 1947)

Ilustración 11: Tarifa oficial para automóviles de alquiler. 1947



Fuente: *El Nacional* (5 de abril de 1947)

2.3 Estadio Olímpico de México

La negativa de los clubes capitalinos de usar el Estadio de la Ciudad de los Deportes y permanecer en el Parque Asturias motivó a su administración a buscar alternativas para que no quedase como una obra abandonada. El fútbol americano estudiantil y festivales deportivos organizados desde el Estado⁸³ fueron los primeros espectáculos que se llevaron a cabo, sin embargo, la popularidad y la recaudación que se obtenían no se comparaba con la que se pudiese obtener por el fútbol, y los encuentros deportivos de la Liga Mayor de Fútbol que se desarrollaban los jueves y domingos de cada semana en el campo de Vista Alegre.

El Estadio de la Ciudad de los Deportes se inauguró el domingo 6 de octubre de 1946 con el encuentro entre Universidad Nacional vs Colegio Militar (ver ilustración 12) con la presencia del regente de la ciudad, Javier Rojo Gómez, en representación del Presidente de la República. La asistencia fue multitudinaria ante el estadio con aforo cercano a los 50 mil espectadores, sin embargo, la desorganización al momento de la entrada y la ocupación de los lugares por parte de los aficionados provocó que el inicio del partido se retrasara una hora⁸⁴.

83 La Secretaría de Educación organizó un festival deportivo el 12 de octubre de 1946 con motivo del Día de la Raza en: "Lúcido festival organiza la S. de Educación", *Novedades* (13 de octubre de 1946)

84 "Impresionante se vio el Estadio Olímpico", *Novedades* (7 de octubre de 1946)

Ilustración 12: Cartel Inaugural del Estadio Olímpico de México de la Ciudad de los Deportes

TERCERA SECCION—PAGINA OCHO
EL UNIVERSAL
Viernes 4 de octubre de 1946

DOMINGO 6 DE OCTUBRE
a las 10 de la mañana
GRANDIOSA INAUGURACIÓN
del
ESTADIO OLIMPICO DE MEXICO
(Un nuevo Motivo de Orgullo para los Capitalinos)
en la **CIUDAD DE LOS DEPORTES**
con capacidad para
60,000 ESPECTADORES
Sensacional Encuentro de **FOOTBALL AMERICANO**
(EL DEPORTE EN QUE SE FORJO LA VICTORIA DE LAS NACIONES UNIDAS)
COLEGIO MILITAR vs. UNIVERSIDAD

PROGRAMA INAUGURAL

I.—Homenaje a la Bandera Nacional al ser izada en el asta principal del Estadio Olímpico por el Colegio Militar y el Plantel Universitario; II.—Declamatoria de inauguración por el Sr. Javier Ruiz Gómez, Gobernador del Distrito Federal, a quien acompañarán los señores delegados de los Congresos Panamericanos de Educación Física y de Radiodifusión; III.—Presentación y desfile de los equipos de fútbol americano y deportivo en el campo, acompañados por su música y banderas; IV.—FESTIVAL DEPORTIVO al Tumbling por el equipo de la U. M. C. A. b) Puntos de Universidad; c) Escuadrillas por el Colegio Militar; V.—JUEGO DE FOOTBALL AMERICANO entre los equipos COLEGIO MILITAR y UNIVERSIDAD; VI.—Homenaje a la Bandera y al Himno Nacional Mexicano.

PRECIOS:

1ª Fila de Numerada.....	\$ 6.00	PALCOS con 6 asientos.....	\$ 60.00
De la 2ª a la 9ª Fila.....	3.00	PALCOS con 3 asientos.....	30.00
De la 10ª a la 15ª Fila.....	4.00	TENDIDOS PREFERENCIA.....	2.00
De la 16ª a la 19ª Fila.....	3.00	TENDIDOS GENERALES.....	1.00

ESTAN EN VENTA LOS BOLETOS: en Cuernavaca 115 y en el Estadio, taquilla de la Calle de Indiana, de la Ciudad de los Deportes.

Fuente: *El Universal* (4 de octubre de 1946)

El estadio de Insurgentes fue empleado para 20 partidos de fútbol americano estudiantil de la temporada 1946 (ver cuadro 9 en el apéndice). Los partidos de Universidad Nacional y del Politécnico, así como en los que participaron escuadras estadounidenses, fueron los de mayor expectativa y asistencia. Los cinco equipos capitalinos de fútbol jugaron 28 partidos en condición de local en la temporada 1946-1947 de la Liga Mayor de Fútbol. En total se realizaron 140 partidos de fútbol en la Ciudad de México, sin contar los correspondientes a las giras internacionales, ni los encuentros del torneo de Copa México o los de carácter amistoso. De 140 partidos del torneo de liga realizados en la capital, sólo 2 se jugaron en la Ciudad de los Deportes (ver cuadro 10 en el apéndice). Por lo que la pugna de la administración de Moisés Cosío era atraer a que los equipos capitalinos usaran su estadio y que la afición acostumbrada a asistir al Parque Asturias, se trasladara al nuevo estadio (Lugo, 2019).

2.3.1 Fútbol y ciudad. Giras internacionales y definiciones de campeonato

La construcción de equipamientos deportivos tiene como fin último la reproducción del capital por medio de la revalorización del suelo y del trabajo agregado. Las ciudades compiten por atraer grandes eventos deportivos que provoquen gran expectativa en los aficionados, para obtener grandes recaudaciones por concepto de taquilla (Harvey, 2007).

Las giras internacionales de equipos populares de Europa y Sudamérica representaron una oportunidad para los dirigentes de la Liga Mayor de reproducir su capital; aunque en un inicio, se negaron a usar el Estadio de la Ciudad de los Deportes, su gran aforo y la posibilidad de aumentar los beneficios hizo posible que ahí se llevaran a cabo los encuentros correspondientes a las giras internacionales y aquellos que eran esperados por la afición por tratarse de una definición de campeonato.

La gira internacional del Racing Club de Avellaneda, en enero de 1947, fueron los primeros 7 partidos de fútbol realizados en la Ciudad de los Deportes, cuya recaudación fue de \$1,300,000 (ver cuadro 11 en el apéndice). Al igual que en la inauguración de ambos recintos, el primer encuentro de fútbol, Racing vs Veracruz del domingo 5 de enero de 1947, presentó conflictos en la logística y organización del evento, dado que se presentaron problemas a las entradas que dificultó el acceso de los aficionados⁸⁵.

La realización de los partidos dominicales a mediodía contra Racing coincidió con el desarrollo del espectáculo taurino que iniciaba a las 16:00 hrs, por lo cual, durante estas fechas, la Ciudad de los Deportes cumplió su propósito de concentrar la actividad deportiva profesional de la capital en un mismo lugar. Asimismo, el presidente Miguel Alemán visitó el estadio de Insurgentes el domingo 19 de enero de 1947 para presenciar el duelo de Racing vs Atlante⁸⁶. Ese mismo día por la tarde, se presentó el zafarrancho entre el matador Lorenzo Garza y un grupo de aficionados⁸⁷.

El éxito económico de la gira de Racing por México y las buenas entradas que se presentaron en la Ciudad de los Deportes no hizo recular a los dirigentes de la Liga Mayor de darle un mayor uso. El Estadio volvió a abrirse para fútbol profesional el domingo 4 de mayo de 1947 en

85 “A la afición y al público”, *Novedades* (6 de enero de 1947)

86 “Asistió el Presidente de la República al juego Racing-Atlante, ganado por los ches”, *Novedades* (20 de enero de 1947)

87 “Los abusos taurinos culminaron ayer con la más tremenda bronca que se recuerde”, *Novedades* (20 de enero de 1947)

el encuentro Atlante vs Veracruz porque eran él 1º y 2º de la liga respectivamente⁸⁸; el partido que terminó con triunfo atlantistas fue un éxito total en taquilla con una recaudación total de \$137,706, que menos los gastos de \$51,000, significó una recaudación libre de \$88,706, que repartido en ambos equipos da como resultado un ingreso de poco más de \$44,000 para cada club⁸⁹.

La gran recaudación de un atractivo partido del torneo de liga se repitió en el encuentro entre León vs Atlante del 1 de junio de 1947 cuyo resultado definía el campeonato de liga. El encuentro originalmente se debía jugar en la ciudad guanajuatense, pero gestiones del presidente del Atlante, el general José Manuel Núñez, en las que argumentó falta de condiciones ante el riesgo sanitario que representó la fiebre aftosa hicieron que el encuentro se trasladara a una sede neutral, por lo que el estadio de Insurgentes cumplió cabalmente esa condición pues aunque Atlante jugaba en la capital, su estadio oficial de local era el Parque Asturias⁹⁰. El empate a cero goles fue suficiente para el Atlante conquistara el título de liga en aquella tarde de junio⁹¹; hasta el momento, es el único equipo “local” que ganó un título de liga en esa cancha, pues en años posteriores, los títulos de los equipos que allí ejercieron su localía se dieron en condición de visitante.

El ánimo de lograr una buena recaudación por taquilla llevó a los dirigentes de los equipos capitalinos jugar algunos partidos del torneo de Copa México, amistosos o de torneo de Liga Mayor 1947-1948 en la Ciudad de los Deportes (ver cuadro 10 en el apéndice), sin embargo, sino eran encuentros de gran expectativa como giras internacionales o definiciones de algún título, difícilmente se presentaba una buena asistencia. Por ende, la sugerencia del momento era que el estadio de Insurgentes sólo se usara cuando la expectativa de un partido fuera tal, que el Parque Asturias se viera rebasado a recibir a todos los aficionados, porque, aunque era un recinto viejo y “polvoso”, era más acogedor y amistoso para ver el fútbol⁹².

En cuanto a los problemas urbanos relacionados con la localización de la Ciudad de los Deportes, las crónicas de los partidos de poca asistencia, como el América vs Guadalajara del 2 de mayo de 1948, señalan que la recaudación de taquilla hubiese sido mejor si se hubiera jugado en el Parque Asturias, debido a que el gasto del aficionado para trasladarse era el doble tanto en camión, como en taxi⁹³. Una semana después, el Marte fue local en Insurgentes para enfrentar al Asturias. Las críticas no fueron tanto al resultado de 1 por 1, sino a la decisión de los marcianos de llevar

88 “Entusiasmo por el choque entre los conjuntos Atlante y Tiburones Rojos”, *El Nacional* (30 de abril de 1947)

89 “Ya vez que sí”, *Novedades* (6 de mayo de 1947)

90 “En el estadio de Insurgentes será el domingo la dura batalla Atlante vs León”, *Novedades* (27 de mayo de 1947)

91 “Al empatar a cero goles con el León, el Atlante se adjudicó el título de campeón”, *Novedades* (2 de junio de 1947)

92 “Ya vez que sí”, *Novedades* (20 de junio de 1947)

93 “Ya vez que sí”, *Novedades* (5 de mayo de 1947)

el encuentro a la Ciudad de los Deportes por la mala entrada que presentó, donde explícitamente se señaló que el traslado de la clase trabajadora era complicado porque las rutas de camión hacia Mixcoac no pasaban por núcleos de población obreros, por lo que para la afición al fútbol proveniente de clases populares le resultaba difícil y costoso desplazarse a Insurgentes sur cada semana, puesto que debían tomar dos camiones o pagar el doble de tarifa por un taxi⁹⁴.

Las crónicas de los aficionados a la Plaza México señalaron los abusos en la tarifa de los ruleteros que los obligaron a utilizar los camiones como medio de transporte⁹⁵, así como las disposiciones oficiales que acataron sobre el estacionamiento alrededor de la Ciudad de los Deportes⁹⁶. En el caso de la afición al fútbol, se remarcó el problema de la lejanía del Estadio de los núcleos de población populares y del gasto que el aficionado realizaba para asistir a un espectáculo deportivo, por ende, aunque el Asturias fuera un estadio de tablonés de madera, incómodo y viejo, era preferido por las clases trabajadoras por el ambiente popular que se vivía en su graderío. A lo cual, se definen claramente los dos tipos de asistentes a la Ciudad de los Deportes: 1) las clases privilegiadas que preferían a la Fiesta Brava y se trasladaban en automóviles o taxis; 2) la clase trabajadora que gusta del fútbol y se traslada en camión, pero tuvo una mayor predilección por el Parque Asturias que por ir a Insurgentes.

La apertura del Estadio Ciudad de los Deportes era recomendable sólo para las giras internacionales y definiciones de campeonato. Antes de septiembre de 1948, cuando Moisés Cosío compra el Parque Asturias (Lugo, 2019), se desarrollaron 19 partidos de equipos capitalinos correspondiente a los torneos locales (ver cuadro 10 en el apéndice). En las giras internacionales participaron los siguientes equipos: Ferencvarosi de Hungría en julio-agosto de 1947 (ver cuadro 12 en el apéndice), que contó con la presencia de la futura estrella del Real Madrid, Ferenc Puskás; y con la asistencia del presidente Miguel Alemán al triunfo de la selección mexicana sobre los húngaros con marcador de 4 a 3⁹⁷ (ver ilustración 13). Independiente de Avellaneda en enero-febrero de 1948 (ver cuadro 13 en el apéndice). Bratislava de Checoslovaquia en agosto de 1948 (ver cuadro 14 en el apéndice). Vasco de Gama en enero-febrero de 1949 (ver cuadro 15 en el apéndice). River Plate en enero-febrero de 1950 (ver cuadro 17 en el apéndice). Boca Juniors en enero-febrero de 1951 (ver cuadro 18 en el apéndice). Así la 2a Copa de Naciones de la Confederación Norteamericana de Fútbol en septiembre de 1949 que sirvió como torneo clasificatorio al Campeonato Mundial de Fútbol Brasil 1950 (ver cuadro 16 en el apéndice).

94 “Empataron a un gol marcianos y astures”, *Novedades* (10 de mayo de 1948).

95 “Odisea de taurófilos por las irregularidades y los abusos en la nueva plaza”, *Novedades* (17 de febrero de 1946)

96 “No se permitirá el estacionamiento cerca de la Plaza México”, *Novedades* (7 de noviembre de 1946)

97 “El Presidente, aclamado en el fut”, *El Nacional* (18 de agosto de 1947)

Ilustración 13: Asistencia del presidente Miguel Alemán al partido Selección Nacional vs Ferencvarosi. 17 de agosto de 1947.



Fuente: *El Nacional* (18 de agosto de 1947)

2.3.2 Los parques deportivos en manos de un sólo hombre

El reto de Moisés Cosío era tener la mayor cantidad de espectáculos deportivos en la Ciudad de los Deportes que le posibilitara la reproducción de su capital en la inversión que realizó al adquirir ambos equipamientos deportivos. Con la Plaza México no tuvo ese problema porque al cierre del Toreo de la Condesa, se consolidó como la más importante de la capital. El problema radicó en el estadio por la dificultad de los aficionados a trasladarse continuamente a Mixcoac y la negativa de los clubes para pagar una alta renta en un inmueble que presentaría pobres asistencias en partidos de poca expectativa. Si bien, el estadio podía emplearse para el fútbol americano estudiantil, lo cierto era que después de la temporada inaugural, la expectativa y la asistencia disminuyó considerablemente, puesto que no era el deporte más popular en la capital⁹⁸.

98 “Universidad venció al Phoenix College 40-31”, *La Prensa* (2 de octubre de 1949)

En aquel entonces los ingresos de los clubes de fútbol dependían únicamente de la recaudación por taquilla, por lo que tener o rentar un estadio grande y que tuviera buenas entradas era gozar de un buen balance financiero; en el polo opuesto, un estadio grande y que el público no asista significaba una pérdida fiscal por los gastos operativos. De ahí la importancia que tenía que las giras internacionales se llevaran a cabo en la Ciudad de los Deportes y se tuviera una buena recaudación que ayudara a los clubes y a la liga a solventar sus pasivos. En las notas deportivas se mencionaba las dificultades económicas que tenían varios clubes para solventar los gastos de nómina y viajes de un equipo profesional, lo que llevó a que equipos como el ADO de Orizaba se diera de baja de la liga en verano de 1949; un año después lo seguiría el Real Club España, el Asturias y el Moctezuma. En este contexto, en julio de 1948 se comenta de una posible venta del Parque Asturias a Moisés Cosío, que era dueño de la Ciudad de los Deportes y del Frontón México, como una manera para presionar a los equipos capitalinos usen el estadio de Insurgentes en todos sus encuentros⁹⁹.

Con el inicio del torneo de Liga Mayor 1948-1949 en septiembre de 1948, Cosío ya como propietario del Parque Asturias lo cierra momentáneamente y obliga a los clubes capitalinos a acordar los términos en que serán arrendadas sus instalaciones¹⁰⁰. En el marco de la primera jornada del nuevo campeonato, el encuentro desarrollado en la capital, América vs San Sebastián, tuvo una entrada de aproximadamente 2,500 personas y una pobre recaudación de 7 mil pesos. Las críticas de la prensa se hicieron presentes por lo acontecido y la poca asistencia de la afición a un estadio que no terminaba por ser de su gusto¹⁰¹. Las negociaciones entre Moisés Cosío y los clubes capitalinos por el uso de ambos estadios se complicaron después de la jornada inaugural del campeonato de liga, por lo que no llegaron a un arreglo inmediato, lo que obligó a que se suspendiera el campeonato de fútbol en la Ciudad de México y los siguientes partidos se jugaran en provincia¹⁰².

Las condiciones que se señalaron para el uso de los equipamientos deportivos eran: 1) 15% del derecho de apartado por concepto de renta; 2) pago de una fianza por el uso de los equipamientos; 3) sobre el uso Parque Asturias; 4) contratos para los clubes capitalinos cada uno por separado y no en su conjunto; 5) opción para la compra del estadio; 6) que el acuerdo sea de cinco años¹⁰³. Los clubes rechazaron estas condiciones principalmente por el cobro de un porcentaje del derecho de apartado y de una fianza; además exigían el cumplimiento del acuerdo inicial de usar libremente el Parque Asturias; y demandaban que el acuerdo fuera de un año con opción a uno más. Ambas

99 “Indiscreciones”, *La Prensa* (19 de julio de 1948)

100 “Sería discusión por el estadio de Insurgentes”, *La Prensa* (15 de septiembre de 1948)

101 “Un partido pésimo en la solemnidad inaugural”, *La Prensa* (20 de septiembre de 1948)

102 “Suspendido en la capital el campeonato de fútbol”, *La Prensa* (20 de septiembre de 1948)

103 “Indiscreciones”, *La Prensa* (22 de septiembre de 1948); y “Ya vez que sí”, *Novedades* (22 de septiembre de 1948)

partes no cedieron y rompieron las negociaciones, por lo que se especuló que el fútbol capitalino se jugará en el Parque Delta durante el tiempo en que los clubes capitalinos construían un estadio propio¹⁰⁴.

Ilustración 14: Caricatura del Estadio de la Ciudad de los Deportes



Fuente: *La Prensa* (15 de septiembre de 1948)

El apoyo popular de la prensa y la afición se presentó a favor de los clubes capitalinos y acusaron a Moisés Cosío de monopolizar los campos deportivos de la Ciudad de México y aprovecharse de las pérdidas financieras de los equipos para forzarlos a aceptar sus términos y condiciones¹⁰⁵. Sin embargo, las condiciones financieras de los clubes les impedían ejecutar su plan de construir un estadio propio, por lo que su salida fue solicitar la intervención gubernamental en la negociación con Cosío. Los clubes tocaron la puerta de la Presidencia de la República al aprovechar la afición de Miguel Alemán al fútbol. Los recibió Rogeiro de la Selva, secretario de la Presidencia, quien les preguntó: “¿Qué les ocurre con la Ciudad de los Deportes? ¿Les apunta con una carabina demasiado fuerte? ¡Pues hay que quitársela!”¹⁰⁶. La intervención estatal representada por De la Selva surtió efecto, pues ambas partes llegaron a un acuerdo que quedó de la siguiente manera: 1) 15% del ingreso por taquilla como pago de la renta; 2) 15% del ingreso del derecho de

104 “Es posible que vaya el fútbol al Parque Delta”, *La Prensa* (23 de septiembre de 1948)

105 “Ya vez que sí”, *Novedades* (17 de septiembre de 1948)

106 “Indiscreciones”, *La Prensa* (24 de septiembre de 1948)

apartado que se usaría para el desarrollo del fútbol; 3) no cobro de fianza; 4) el Parque Asturias podría ser utilizado por los clubes capitalinos; 5) el contrato se firmaría con cada uno de los clubes y no en su conjunto; 6) el acuerdo de uso del estadio de Insurgentes fue por un año con opción a una prórroga de otro año, así con la posibilidad de que los clubes capitalinos lo adquieran o construyan uno propio¹⁰⁷.

Con el acuerdo entre los clubes capitalinos y Cosío se comentó sobre la pertinencia de que el Parque Asturias se usara para los juegos nocturnos del jueves; y el Estadio de la Ciudad de los Deportes para el encuentro dominical de mediodía, con el fin de que facilitar el transporte de los aficionados y sobretodo, para evitar los traslados largos en horario nocturno. Asimismo, se sugirió la rebaja en el costo de las entradas al fútbol, independientemente de donde se jugara, como una medida de apoyo popular que fomente mayores asistencias. Además de la necesidad que los clubes capitalinos proyectaran la construcción de un estadio propio¹⁰⁸. En este sentido, resultó complicado la construcción de un nuevo estadio propiedad de los clubes deportivos por su endeble situación financiera; sin embargo, con la construcción de Ciudad Universitaria al sur de la ciudad y de un estadio para el deporte universitario, se comenzó a hablar de las facilidades de arrendamiento que proporcionaría la Universidad Nacional para su uso¹⁰⁹; situación que finalmente sucedió en verano de 1955, cuando el América y Necaxa se mudan al Estadio Olímpico Universitario (Lugo, 2019).

2.3.3 Conflictos laborales

Los principales gastos de los clubes capitalinos para el uso de la Ciudad de los Deportes eran tres: 1) el arrendamiento con Moisés Cosío; 2) los impuestos locales; 3) los gastos operativos de los campos deportivos que implica su mantenimiento y el pago a los trabajadores tanto del Asturias, como de la Ciudad de los Deportes. En cuanto al primero, se detalla en el anterior apartado. Los impuestos locales para el fútbol eran del 13% de los ingresos de taquilla por partido; en las giras internacionales como con el Bratislava checo se reducían al 5%. La consigna de los clubes con el DDF era que los impuestos se redujeran para todos los partidos y no sólo en las giras internacionales. El argumento de los clubes era que con una reducción de impuestos podrían disminuir el costo de los boletos de los partidos y ofrecer precios populares para el espectáculo deportivo¹¹⁰.

107 “Ya vez que si”, *Novedades* (26 de septiembre de 1948); “Ya vez que si”, *Novedades* (28 de septiembre de 1948); “Jueves: Asturias-ADO. Domingo: España-Atlante”, *La Prensa* (28 de septiembre de 1948); e “Indiscreciones”, *La Prensa* (30 de septiembre de 1948)

108 “Indiscreciones”, *La Prensa* (25 de septiembre de 1948)

109 “Indiscreciones”, *La Prensa* (27 de octubre de 1948)

110 “Quiere venir a México el “Nacional” uruguayo”, *La Prensa* (27 de octubre de 1948)

En el tercer punto, tanto el Parque Asturias como la Ciudad de los Deportes tuvieron su propio sindicato de trabajadores. La Liga Mayor de Fútbol, no sólo debía llegar a un acuerdo con el propietario del recinto para su uso; sino también con su sindicato de trabajadores. En ocasiones, uno de los clubes capitalinos quería usar el estadio ante un partido de gran expectativa, pero no se realizaba ante la falta de un acuerdo entre ambos sindicatos por designar a los trabajadores que se encargarían de su operación, por ejemplo, el 6 de noviembre de 1946 la Liga aprobó el registro del Club América para el uso del estadio de Insurgentes en su próximo partido contra el Atlante, sin embargo, la falta de un acuerdo con los trabajadores del Asturias, con quienes tenía contrato, y los de la Ciudad de los Deportes, hizo que el América desistiera de su intenciones¹¹¹.

Las autoridades de la Liga Mayor generalmente usaron a los trabajadores de la Ciudad de los Deportes cuando ahí se desarrollaron las giras internacionales o en los partidos del campeonato oficial; y el acuerdo de arrendamiento de ambos estadios que realizaron con Cosío hizo posible que aumentaran los encuentros del torneo de liga en Insurgentes, por lo que el siguiente conflicto en puerta ya no sería con el propietario de los equipamientos, sino con los trabajadores. El Sindicato de Trabajadores de la Ciudad de los Deportes, en el marco de la gira internacional del Vasco de Gama en enero de 1949 (ver cuadro 15 del apéndice), hizo un emplazamiento a huelga hacia las autoridades de la Liga, más no a su legítimo patrón que también los empleaba en el desarrollo de los encuentros de fútbol americano estudiantil. Entre sus exigencias se encontraba un aumento de la nómina de \$2,700 y que un juego a su beneficio de la serie con el equipo brasileño, donde los gastos de renta corrieran por parte de la liga¹¹². La huelga se evitó en ese momento, pero el descontento laboral continuaría¹¹³.

Fernando Casas Alemán anunció la reducción de los impuestos locales para los partidos de la Copa de Naciones de la Confederación Norteamericana de Fútbol, a desarrollarse en septiembre de 1949. El Sindicato de Empleados de la Ciudad de los Deportes al enterarse de tal noticia aumentó sus tarifas por operación del recinto y el personal a su cargo¹¹⁴. Las autoridades de la Liga no tuvieron otra más que aceptar, pero la posibilidad de un mayor conflicto estaba latente.

La amenaza de huelga de los trabajadores de la Ciudad de los Deportes apareció de nuevo en el inicio del torneo de Liga 1949-1950, con la alternancia que los clubes capitalinos hacían de los campos deportivos: el encuentro nocturno de jueves se realizaba en el Parque Asturias; y el

111 “Los morenos, el jueves contra americanistas” *Novedades* (12 de noviembre de 1946).

112 “¿Huelga?”, *La Prensa* (24 de enero de 1949); e “Indiscreciones”, *La Prensa* (27 de enero de 1949)

113 “Indiscreciones”, *La Prensa* (28 de enero de 1949)

114 “Indiscreciones”, *La Prensa* (20 de agosto de 1949)

dominical de mediodía en la Ciudad de los Deportes. El sindicato de éste exigía un contrato para trabajar en Insurgentes y en Vista Alegre en perjuicio de los que ahí lo hacen¹¹⁵. Ante las exigencias y amenazas del sindicato de la Ciudad de los Deportes, la alternativa que tomaron las autoridades de la Liga Mayor fue celebrar todos sus encuentros en el Parque Asturias e ignorar a los descontentos hasta la víspera de una serie internacional¹¹⁶.

La indiferencia de las autoridades de la liga hacia el conflicto laboral se terminó el 4 de diciembre de 1949 con un incendio en las graderías de sol Parque Asturias al finalizar el encuentro Atlante vs Atlas (ver ilustración 15). Las autoridades policiales encontraron trapos y estopas de gasolina en el acto, por lo que se presume que fue intencional el incendio y se señaló directamente a los trabajadores del Sindicato de la Ciudad de los Deportes, que deseaban firmar un contrato colectivo de trabajo con la Federación de Fútbol y llevarse todos los encuentros a su recinto, o en su defecto, desplazar a los del Asturias¹¹⁷.

Ilustración 15: Incendio del Parque Asturias. 4 de diciembre de 1949.



Fuente: *La Prensa* (5 de diciembre de 1949)

El Parque Asturias no se derrumbó por completo, sólo se dañó la tribuna sur de sol, aunque, las autoridades de la Liga Mayor insistieron en usar ese campo para los siguientes compromisos de

115 “Indiscreciones”, *La Prensa* (5 de octubre de 1949)

116 “Indiscreciones”, *La Prensa* (14 de octubre de 1949)

117 “Manos criminales incendiaron el Parque Deportivo Asturias”, *La Prensa* (5 de diciembre de 1949)

torneo local¹¹⁸. Su deterioro y su falta de mantenimiento llevó a que se dañara gravemente por el incendio, por lo que en vista de la siguiente serie internacional contra River Plate en enero de 1950 y dado el mal estado del campo de Vista Alegre, era necesario llegar a un acuerdo con el Sindicato de Trabajadores de la Ciudad de los Deportes o en su defecto, cancelar la visita de los argentinos¹¹⁹.

La Dirección de Obras Públicas del DDF supervisó el Parque Asturias y autorizó el desarrollo de espectáculos deportivos en las tribunas que seguían de pie. Sin embargo, la realización de los siguientes encuentros de liga, como el Marte vs Puebla del 11 de diciembre de 1949, resultaron tumultuosas y desorganizadas por el mal estado que presentaron las graderías persistentes. Incluso, por la falta de una tribuna, muchos aficionados se colaron y vieron gratis los partidos, lo que implicó una pérdida financiera por concepto de taquilla¹²⁰.

La víspera de la gira de River Plate y el mal estado del Parque Asturias obligaron a los dirigentes de la Liga Mayor a negociar con los trabajadores de la Ciudad de los Deportes. En un principio de acuerdo, se comentó que el fútbol se desarrollara completamente en el estadio de Insurgentes, y en compensación, los trabajadores de la Ciudad de los Deportes les cederían 5 plazas en el estadio y 10 en la Plaza México a los empleados del Asturias¹²¹. La consigna de la Federación de Fútbol era salvar la serie contra los argentinos y garantizar la exitosa recaudación por concepto de taquilla, por lo que la petición del Sindicato de la Ciudad de los Deportes para llevarla a cabo era una fuerte suma de dinero, de la cual, no se publicaron las cantidades¹²². Las diferencias fueron solucionadas el 21 de diciembre de 1949, y aunque se desconoce los términos del arreglo, se infiere que los dirigentes del fútbol tuvieron que ceder para que se llevase a cabo los partidos internacionales¹²³.

Al finalizar la serie internacional contra River Plate, los clubes capitalinos regresaron al campo de Vista Alegre pese a su mal estado hasta el final de temporada. El Parque Asturias cerró definitivamente con la desaparición del Club España y posteriormente del Club Asturias de la Liga Mayor en el verano de 1950¹²⁴. Su último encuentro oficial fue Marte vs América del 12 de octubre de 1950 (Lugo, 2019a). Los clubes capitalinos no tuvieron más remedio que ocupar el Estadio de la Ciudad de los Deportes y aceptar las condiciones de Cosío y de sus trabajadores a partir de la campaña 1950-1951. Sin embargo, el Club Deportivo Marte se mudó a Cuernavaca en 1953; el América

118 “Seguirá jugándose en el Parque “Asturias””, *La Prensa* (6 de diciembre de 1949)

119 “Indiscreciones”, *La Prensa* (6 de diciembre de 1949)

120 “Indiscreciones”, *La Prensa* (15 de diciembre de 1949)

121 “Indiscreciones”, *La Prensa* (9 de diciembre de 1949)

122 “Indiscreciones”, *La Prensa* (21 de diciembre de 1949)

123 “Arreglo con el sindicato”, *La Prensa* (22 de diciembre de 1949)

124 “Se va el España”, *La Prensa* (20 de julio de 1950)

y el Necaxa se mudaron en 1955 al Estadio Olímpico Universitario, pero regresaron al cabo de una temporada; sólo el Atlante se mantuvo ininterrumpidamente hasta enero de 1958 (Lugo, 2019)

2.3.4 Un lugar donde estacionarse

El proyecto íntegro de la Ciudad de los Deportes incluía espacios para el estacionamiento, puesto que su localización en los límites de la Ciudad de México implicaba un largo traslado desde el centro hacia Mixcoac. La no construcción de estacionamientos aledaños a la Ciudad de los Deportes trajo problemas de tránsito los días de espectáculos deportivos de gran convocatoria. Aunque las autoridades del DDF implementaron medidas como la prohibición del estacionamiento en las inmediaciones a los equipamientos deportivos los días que hubiese algún tipo de espectáculo¹²⁵, lo cierto es que hoy en día este problema persiste y afecta a los colonos de la Ciudad de los Deportes, Nochebuena y de las colonias cercanas.

El conflicto por el estacionamiento se agudizó cuando el DDF multó a la Ciudad de los Deportes con \$10,214,904 por concepto de “cuota única” por derechos de cooperación en las obras para crear estacionamientos, cobro que le realiza desde 1946. Sin embargo, la empresa se amparó ante un juez federal contra la Tesorería del DDF para que se formulara una nueva queja en concordancia con el cupo de los equipamientos y los metros cuadrados que deben tener los estacionamientos (con anterioridad, el DDF definió un área de 30,902 m² para el estadio; y 39,947 m² para la plaza) a una cuota fija en 1947 de \$133.33 por m². El juez concedió el amparo por considerar que el espectador ocupa un tercio del metro cuadrado y se redujo el monto de la multa¹²⁶.

El amparo procedió, pero el conflicto por el estacionamiento y el cobro de la multa persistió en los siguientes años. La Dirección de Obras Públicas del DDF clausuró a la Ciudad de los Deportes el 24 de enero de 1958 por no contar con espacio para estacionamiento y por no pagar la “cuota única” arriba mencionada, ahora establecida en \$2,822.000.00. Esto obligó a que los equipos capitalinos se mudaran temporalmente al Estadio Olímpico Universitario. El conflicto entre el DDF y la Ciudad de los Deportes no se solucionó en la víspera del inicio del torneo 1958-1959, por lo que el América, Necaxa y Atlante se marcharon definitivamente a Ciudad Universitaria, y abandonaron a la Ciudad de los Deportes, la cual se quedó por algunos años sin espectáculos deportivos profesionales y sin fútbol de primera división (Lugo, 2019a).

125 “No se permitirá el estacionamiento cerca de la Plaza México”, *Novedades* (7 de noviembre de 1946)

126 “Libran a la Ciudad de los Deportes del pago de 10 millones”, *Excélsior* (24 de octubre de 1955), BMLT, Fondo AE, Sección Ciudad de los Deportes I11001

III.

Desarrollo urbano alrededor de la Ciudad de los Deportes

La construcción de la Ciudad de los Deportes en 1946, con técnicas innovadoras de ingeniería, erigida exclusivamente de concreto y con el colosal aforo para la época, transformó el espacio urbano de la zona de Mixcoac, que pasó de pueblo cercano a la Ciudad de México a ser de parte de ésta, como parte del proceso de crecimiento poblacional ocasionado por la migración de la provincia a la capital y el aumento de la tasa de natalidad. Una serie de obras urbanas posibilitaron la expansión de la ciudad durante la primera mitad del siglo XX (Pensado Leglise & Correa Etchegaray, 1996). El presente capítulo tiene como objetivo explorar el proceso de crecimiento y expansión urbana de la Ciudad de México en el periodo con el fin de identificar la manera en que se manifestó el desarrollo urbano alrededor de a la Ciudad de los Deportes.

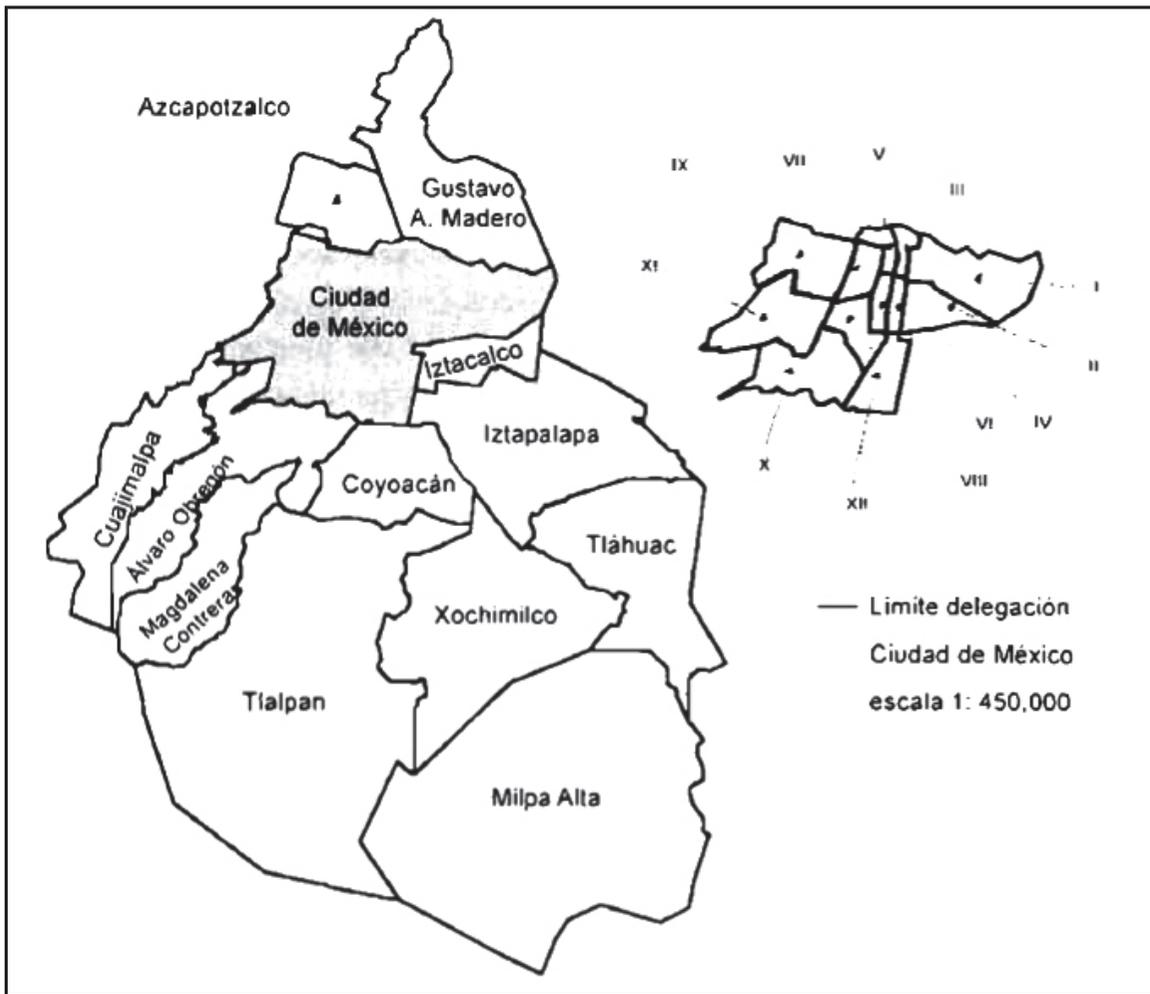
Esta sección se conforma de las siguientes partes: la primera versa sobre el crecimiento poblacional y la expansión urbana del Distrito Federal, así como sobre organización en doce delegaciones y un Departamento Central -tradicionalmente en los límites de la Ciudad de México- compuesto por doce cuarteles, además de los ejes que posibilitaron la urbanización por medio de avenidas y nuevos equipamientos urbanos, al igual que de los medios de transporte que la comunicaron. La segunda es un análisis de la Ciudad de México y sus doce cuarteles, su distribución y densidad poblacional, lo mismo que de los patrones que siguió el crecimiento y expansión urbana en esta demarcación. La tercera parte aborda la organización del Cuartel X, correspondiente a la zona de Mixcoac, donde se encuentran los complejos deportivos, y la formación de las colonias Nochebuena, Ciudad de los Deportes, Nápoles, Del Valle y Extremadura Insurgentes.

3.1 Crecimiento y Expansión del Distrito Federal 1940-1952

La reforma política del Distrito Federal de 1928 suprimió la organización municipal para dar paso a un gobierno a cargo del Presidente de la República, por medio de un Jefe del Departamento Central. Las delegaciones reemplazaron a los ayuntamientos, como una figura en la que el regente delegó funciones a los encargados de cada territorio, en la atención de asuntos locales, además de que

municipalidades cercanas como Tacuba, Tacubaya y Mixcoac quedaron adscritas a la jurisdicción de la Ciudad de México (Cisneros Sosa, 1993). El Distrito Federal se organizó en doce delegaciones y la Ciudad de México, que al principio la conformaron once cuarteles: a partir de 1940 se integró uno más, para sumar doce cuarteles (ver mapa 3). Este tipo de organización jurisdiccional estuvo vigente hasta diciembre de 1970, cuando se crearon las delegaciones Benito Juárez, Cuauhtémoc, Miguel Hidalgo y Venustiano Carranza en los cuarteles de la Ciudad de México (Commons de la Rosa, 1971).

Mapa 3: Organización jurisdiccional del Distrito Federal de 1940 a 1970



Fuente: Sánchez-Mejorada Fernández, 2005

El Distrito Federal tuvo un crecimiento poblacional de 296% en el periodo de 1930 a 1960, es decir, su población aumentó casi cuatro veces en treinta años. Este incremento se refleja con mayor intensidad en las delegaciones que en la Ciudad de México, pues en las primeras su población aumentó casi diez veces en este lapso; mientras que en la Ciudad la variación fue del

175%. La Ciudad de México durante los años treinta fue la que mayor población concentró dentro de sus límites con respecto a las delegaciones; sin embargo, esta tendencia disminuye, puesto que el crecimiento demográfico se acelera más en las delegaciones hacia 1960, lo que apunta a la relevancia económica e industrial que adquirieron las delegaciones, sobre todo aquellas cercanas al departamento central (Rodríguez Kuri, 2012). El cuadro 3 muestra el crecimiento demográfico en el Distrito Federal, así como la distribución de su población entre las delegaciones y la Ciudad de México durante el periodo.

Cuadro 3: Distribución de la población de la Ciudad de México, Delegaciones y Distrito Federal

	1930		1940		1950		1960	
	Población	Porcentaje	Población	Porcentaje	Población	Porcentaje	Población	Porcentaje
Ciudad de México	1,029,068	83.7	1,448,422	82.4	2,234,795	73.3	2,832,133	58.1
Delegaciones	200,508	16.3	309,108	17.6	815,647	26.7	2,038,743	41.9
Distrito Federal	1,229,576	100	1,757,530	100	3,050,442	100	4,870,876	100

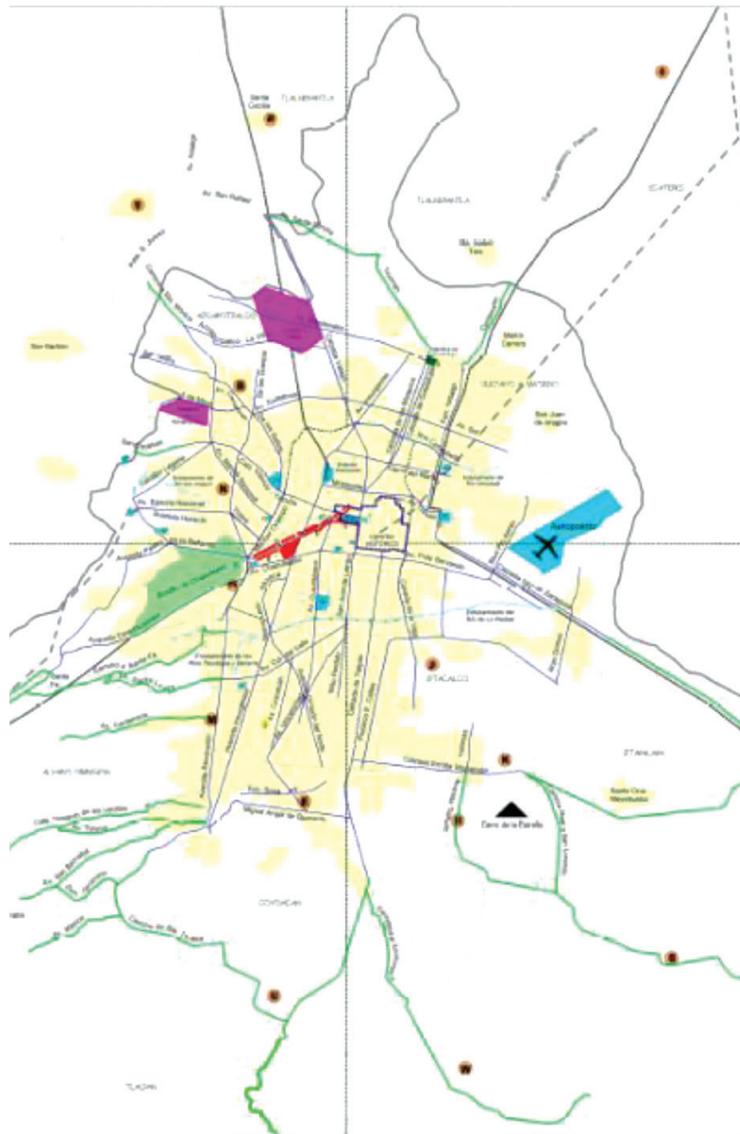
Fuente: Elaboración propia con base en los Censos Generales de Población

Las razones del crecimiento poblacional son la migración de la provincia a la capital y el crecimiento natural, tanto de los descendientes de los migrantes como los de los ya avecindados. Este bono demográfico debía organizarse como una gran masa de electores disponible para el partido oficial; Rodríguez Kuri señala que los migrantes asentados en la ciudad, tanto los recién llegados, como los de segunda generación, mostraron un apoyo electoral al PRI como consecuencia de políticas específicas relacionadas con la vivienda y los servicios básicos; los asentamientos en las delegaciones significaron un soporte político a la figura de los delegados (2012).

El desarrollo urbano de la Ciudad de México fue producto de una combinación del proceso de crecimiento poblacional junto con el proceso de expansión urbana. La mancha urbana para la década de 1950 era de 182 km², con apenas un municipio conurbado, Tlalnepantla, Estado de México; diez años después era de 661 km². Este desarrollo urbano demandó la construcción de vialidades y posibilitó la expansión de la mancha urbana más hacia ciertas zonas, de acuerdo con los equipamientos disponibles, así con las actividades económicas desempeñadas (Schteingart & Ibarra, 2016).

Al observarse los mapas de expansión urbana de la Ciudad de México de 1940 a 1970 se evidencia que la urbanización en 1940 se concentra en el Departamento Central, con la aparición desarrollos residenciales hacia el sur poniente de la ciudad e invasiones populares hacia el oriente, además de puntos en el espacio que representan los pueblos originarios del Distrito Federal y que más adelante quedarían contiguos con la mancha urbana (mapa 4).

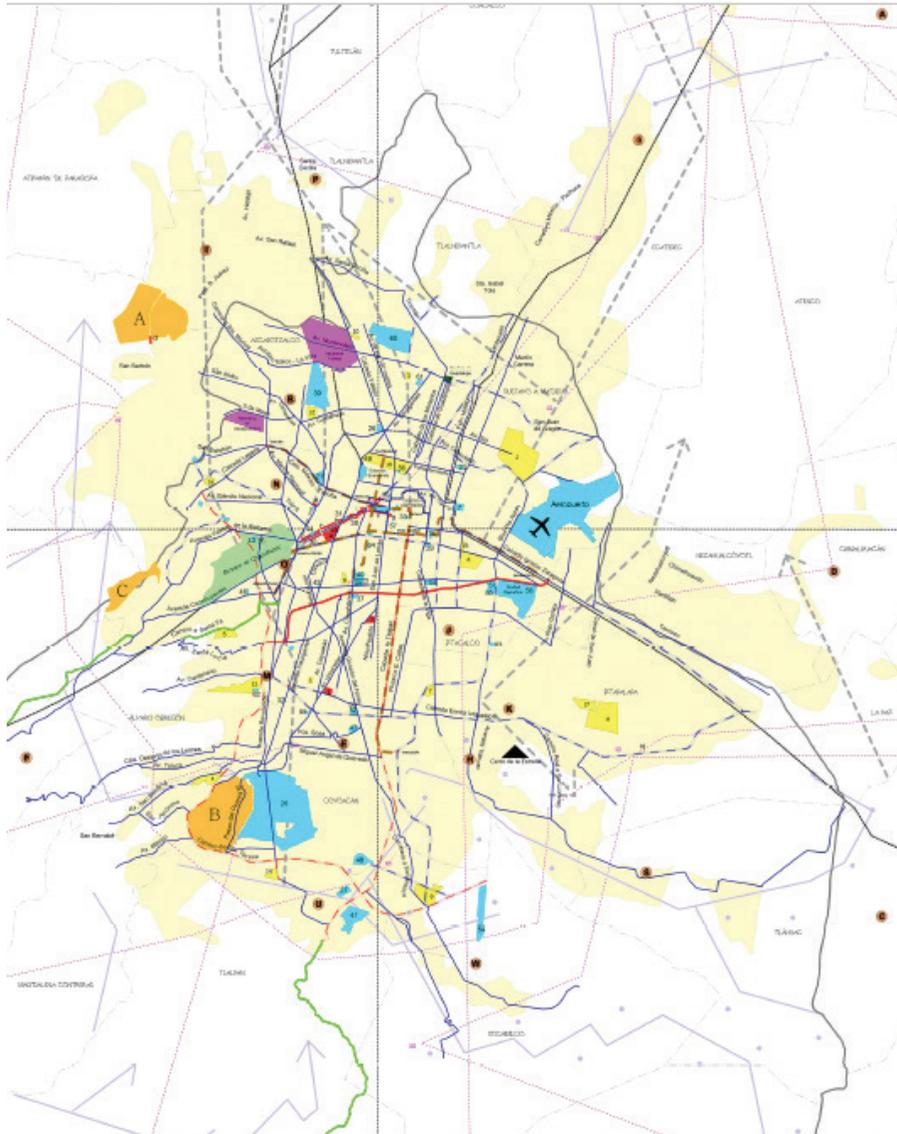
Mapa 5: Distrito Federal 1950



Fuente: Schteingart & Ibarra, 2016

La supresión del Departamento Central en 1970 y el advenimiento en su lugar de las cuatro delegaciones centrales refleja una desconcentración de las actividades económicas del centro hacia zonas intermedias y periféricas, además de la aparición de fraccionamientos residenciales como el Pedregal de San Ángel y Ciudad Satélite, así como una desconcentración de la población del centro hacia conjuntos habitacionales promovidos por el Estado construidos en las periferias (ver mapa 6). Asimismo, la ampliación de avenidas como Pino Suárez, San Juan de Letrán, Tlalpan, así como el trazo de Revolución y Patriotismo donde anteriormente se encontró el camino hacia Mixcoac y la construcción de un Anillo Periférico posibilitó la contigüidad urbana de los pueblos urbanos y la rápida y fácil comunicación de centro hacia la periferia (Schteingart & Ibarra, 2016).

Mapa 6: Distrito Federal 1970



Fuente: Schteingart & Ibarra, 2016

3.1.1 Los ejes de la expansión urbana

El debate sobre el proceso de expansión de la Ciudad de México tiene dos claras posturas: la primera es el estudio de Luis Unikel y que continuó Javier Delgado, basado en los círculos concéntricos de la escuela de Chicago, el que se identifica una “ciudad central” y tres contornos, sobre los que se expandió la Ciudad de México: el primer contorno lo comprenden Azcapotzalco, Gustavo A. Madero, Iztacalco, Iztapalapa, Coyoacán, Álvaro Obregón y Naucalpan; el segundo contorno lo comprende el resto del DF a excepción de Milpa Alta, así como los municipios de Tlalnepantla,

Nezahualcóyotl, Ecatepec, Huixquilucan, Atizapán, Tultepec, Coacalco, La Paz, Chimalhuacán y Texcoco; el tercer contorno se compone de Milpa Alta, así como el resto de los municipios del Estado de México que ahora forman parte de la Zona Metropolitana del Valle de México (Delgado, 1988; Unikel *et al.*, 1976).

La segunda son los ejes de la metropolización. En esta propuesta las actividades urbanas de carácter político, cultural, social, financiero y hasta deportivo, se realizan en edificaciones o en espacios públicos destinados para esa actividad bajo las relaciones sociales existentes y con diferentes agentes sociales. Estas actividades urbanas se localizan en un territorio adecuado para las mismas, con una propiedad particular del uso del suelo y con un propietario que decide sobre su utilización y traspaso. En este análisis, las actividades urbanas requieren de un espacio físico donde desempeñarse, por lo que la expansión de la Ciudad de México desde los años treinta sigue un patrón de contigüidad física por medio de ejes de desarrollo, que se constituyen en las principales vías de comunicación del centro hacia el exterior (Terrazas Revilla, 1995).

Los ejes de desarrollo urbano del proceso de expansión que se proponen son los siguientes:

- 1) Oriente, que va desde San Lázaro, Iztacalco, Iztapalapa, Ciudad Nezahualcóyotl, La Paz, Chalco e Ixtapaluca caracterizado por asentamientos de gran magnitud, algunos no regularizados y con un desarrollo no lineal a lo largo de sus trazos, dado que se construyó en terrenos ya ocupados.
- 2) Noroeste de Gustavo A. Madero, Ecatepec, Tecámac hasta el estado de Hidalgo, que presenta una secuencia territorial no lineal, puesto que se desarrolló en zonas industriales de la Vía Morelos de Ecatepec.
- 3) Noreste, que va de Tacuba, Azcapotzalco, Naucalpan, Tlalnepantla, a Cuautitlán, Izcalli y Tepetzotlán, con derivaciones en Coacalco y Tultitlán, caracterizado por una intervención estatal en cuanto a planeación de fraccionamientos y subdivisiones, en conjunto con las actividades industriales que desarrollaron.
- 4) Poniente, de Tacubaya-Mixcoac, Cuajimalpa, Álvaro Obregón hacia Huixquilucan y posteriormente a Lerma, donde su expansión se basó en autorizaciones a fraccionamientos y proyectos comerciales y financieros como Santa Fe.
- 5) Sur de Benito Juárez, Coyoacán, Tlalpan, hacia el Ajusco, por medio del eje de Insurgentes, con la localización de inversiones inmobiliarias y servicios especializados (Terrazas Revilla, 1995).

En la ilustración 16 se aprecia la localización de la Ciudad de los Deportes cercana a la avenida Insurgentes (en el fondo superior de la foto, inmediatamente después del estadio de fútbol) que se convirtió en un eje que atraviesa el Distrito Federal de norte a centro, pero para este estudio en específico, resulta importante resaltar la ampliación en 1925, cuando se unió con el camino de Barranca del Muerto a San Ángel, al atravesar los terrenos que fueron parte del Rancho San José (actualmente se le conoce como San José Insurgentes). De esta manera, el centro de la Ciudad de

México quedó comunicado de una manera más expedita con el pueblo de San Ángel (Pensado Leglise & Correa Etchegaray, 1996). Asimismo, la avenida Mixcoac unió a los pueblos de Mixcoac y Tacubaya con el centro de la ciudad, por lo que su posterior ampliación a eje vial y la construcción del Anillo Periférico en 1962, permitió el tránsito en paralelo en algunos de sus tramos con las avenidas Revolución y Patriotismo. Todo esto agilizó y amplió la comunicación de los equipamientos deportivos con el resto de la ciudad (García Parra, 2006).

Ilustración 16: Ciudad de los Deportes 1946



Fuente: García Ayala & Alcántara Villanueva, 2010

Los ejes del desarrollo urbano que se intersectan en la construcción de la Ciudad de los Deportes son los correspondientes al Sur y al Poniente. En ambas ideas está presente la intervención estatal en cuanto a la planeación y fraccionamiento para la construcción de viviendas y el desarrollo de actividades económicas, recreativas y deportivas. La planificación y fraccionamiento de suelo viene de la mano de compañías o particulares que adquieren, diseñan, ordenan, lotifican y venden para un uso habitacional o para cualquier otra actividad urbana, lo que conlleva a que lo doten de los servicios básicos necesario para el desarrollo y el uso que se le pretenda dar al fraccionamiento. Ante esto, la adquisición de terrenos que presentan las características anotadas y dotados de ciertos servicios se reduce a segmentos socioeconómicos de clases medias y altas,

que tienen el ingreso suficiente para hacer frente a un compromiso de esta magnitud. Esta realidad segrega del acceso habitacional a los extractos medios y bajos, y a migrantes provinciales recién avecindados en la ciudad en busca de mejores oportunidades de vida que no gozaban en sus lugares de origen (Sánchez-Mejorada Fernández, 2005).

3.1.2 Transporte y comunicación hacia la Ciudad de los Deportes

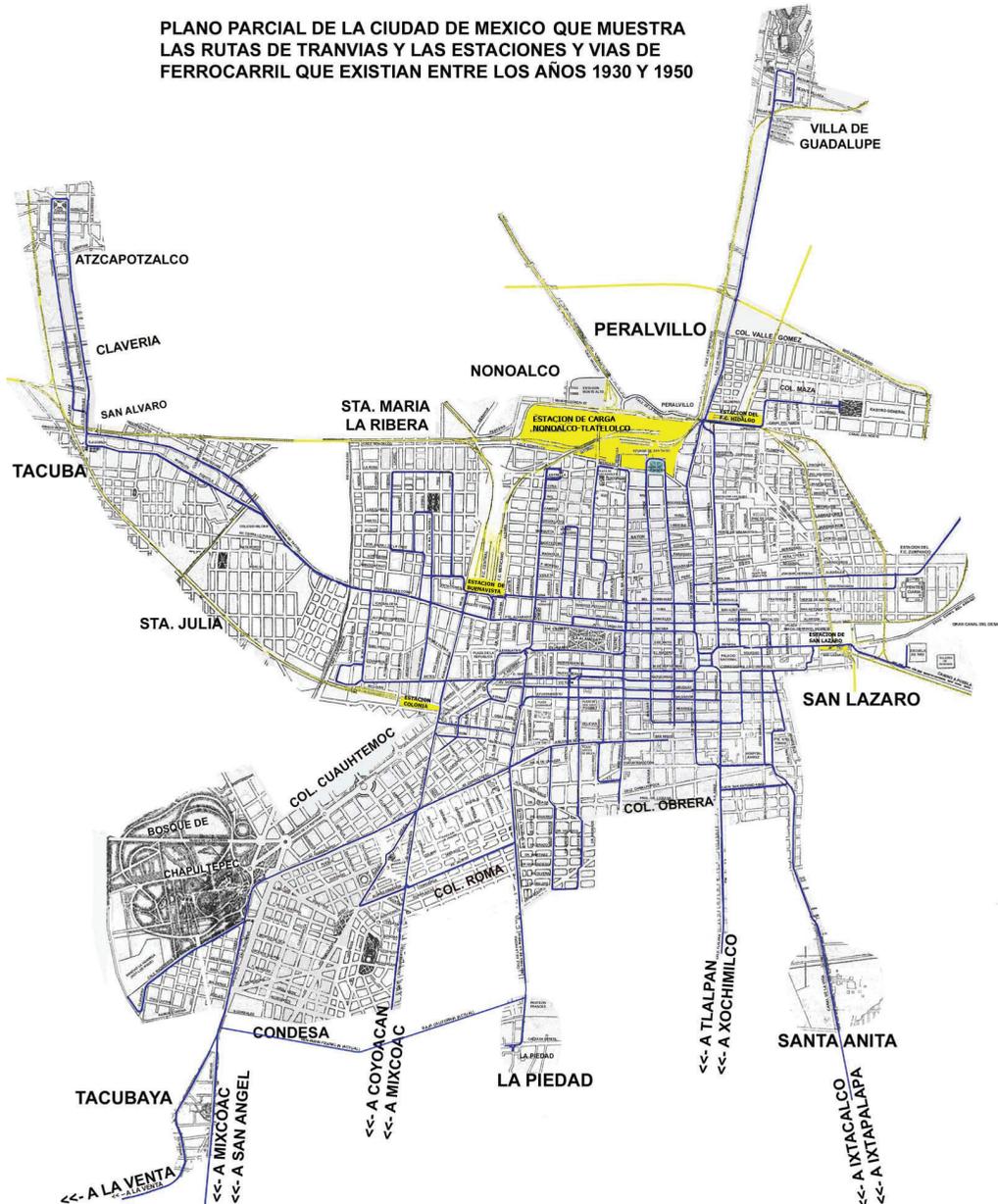
El transporte predilecto de la Ciudad de México durante el último tercio del siglo XIX y los primeros años del siglo XX fue el tranvía. En sus primeros años impulsado por bestias de carga y arrastre; y después por medio del sistema eléctrico que agilizó su servicio, que simbolizó la modernidad y el progreso que se aspiró durante los años del Porfiriato. Con un servicio dividido en pasajes de primera y de segunda, además de cumplir funciones de transporte de pasajeros, comerciales, de correos, fletes y hasta funerales, el tranvía unió a la Ciudad de México con los distintos pueblos originarios del Distrito Federal como Tacuba, Azcapotzalco, Xochimilco, Tacubaya, Mixcoac y San Ángel. Este medio de transporte se mantuvo vigente hasta la década de los setentas, cuando su servicio resultó ineficiente y rebasado por el Sistema de Transporte Colectivo Metro (Leidenberger, 2011).

Las rutas de tranvía de la Ciudad de México que se observan en el mapa 7 tienen su punto de partida en el Centro Histórico con destino a los pueblos del DF. Durante los primeros años del tranvía, su servicio era un carro conectado a unos rieles y arrastrado por animales de carga, por lo que la ruta hacia Mixcoac, salía del Centro Histórico y seguía su camino por la avenida Puente de Alvarado, hasta su entronque con Insurgentes, donde viraba hacia el sur de la ciudad, y se dividió en dos ramales: 1) continuaba por esta avenida hacia Mixcoac y cuyo destino final era Coyoacán; 2) hasta avenida Chapultepec para conectar hacia Tacubaya, donde terminaba el servicio y los pasajeros transbordaban hacia otra unidad o permanecían en la misma y esperaban que se cambiara de animales de carga, para continuar con su traslado hacia Mixcoac y el viaje finalizaba en San Ángel (Pensado Leglise & Correa Etcheagaray, 1996).

El servicio del tranvía se agilizó con su electrificación total en los primeros años del siglo XX, lo que representó un símbolo de modernidad y progreso en la Ciudad de México, y posibilitó la disminución de transbordos. Esta innovación tecnológica se reflejó en una desconcentración de las vecindades y viviendas pequeñas del centro de la ciudad hacia espacios y casas habitacionales más grandes disponibles en las nuevas colonias fraccionadas como Del Valle, Nápoles y los pueblos cercanos de Tacubaya, Mixcoac, Tacuba y Azcapotzalco, debido a la reducción del tiempo de

traslado -de una hora a 30 minutos- desde el hogar al lugar de trabajo - el Centro Histórico-. Lo anterior permitió que los trabajadores se desplazaran tanto en la mañana para ir de su casa al trabajo, como a su retorno a la hora de la comida, y posteriormente regresar a una jornada vespertina que finalizaba al anochecer, y con posibilidad de regresar a descansar a sus hogares, en un menor tiempo de traslado (Leidenberger, 2011).

Mapa 7: Rutas de tranvía y vías de ferrocarril de la Ciudad de México 1930-1950



Fuente: Ing. Manuel Aguirre Botello¹²⁷ con base a un plano de Guía ROJI de 1930

127 Consultado en: <http://www.mexicomaxico.org/Tranvias/PlanoRutas/RutasMapa1930.htm>, enero 2021

En el periodo de estudio que comprende este trabajo, el tranvía era un medio de transporte rebasado por el sistema de camiones de pasajeros. Su decadencia se debió en parte a los constantes conflictos laborales, que derivaron en diversas huelgas, como la de junio de 1911, que paralizó la Ciudad de México. Con el advenimiento del servicio de camiones, su impacto cada vez fue menor, aunque todavía significativo para la vida cotidiana y la movilidad de la capital. Además de la poca inversión en mantenimiento que los empresarios realizaron en el servicio de tranvía, el gobierno no apoyó la demanda empresarial del incremento de tarifas; éstas se mantuvieron durante varios años en dos centavos por viaje (Leidenberger, 2003).

Las dos principales rutas de tranvía hacia Mixcoac partían de dos puntos: 1) desde la Merced con un aproximado de 11.9 km y un tiempo promedio de 45 minutos; 2) del Zócalo a San Ángel con ramal a Mixcoac, de aproximadamente 14.9 km y 50 minutos promedio de duración del viaje (Leidenberger, 2011). Asimismo, desde Mixcoac hubo distintos ramales a otros puntos de la ciudad, uno de ellos es el que salía de la estación Córdova (en la colonia Roma) hacia la Plaza Gómez Farías, para continuar su viaje hacia San Ángel; y la línea de La Piedad-Mixcoac, cuya autorización de operación data de 1903¹²⁸. En 1910 se autorizó la construcción de un ramal de la línea La Piedad-Mixcoac hacia la fábrica de ladrillos Nochebuena a cambio de que a Compañía de Tranvías arreglara la avenida Porfirio Díaz que ocuparía las vías del tranvía¹²⁹. El cuadro 4 detalla las líneas de tranvía y camión hacia la Ciudad de los Deportes en el día de la inauguración de la Plaza México, desde su origen hasta su destino, así como las calles y avenidas que comprende la ruta. Esta información se publicó en los principales diarios de circulación de la capital, con el propósito de que los aficionados acudieran a una plaza de toros en una nueva localización y que posiblemente desconocían la óptima manera de trasladarse hacia esa zona¹³⁰.

128 “Oficio del Consejo Superior de Gobierno del Distrito Federal” (1 de diciembre de 1903), en: AHCM, Fondo AGDF, Sección CSGDF, Ramo ferrocarriles, Volumen 598, Expediente 11

129 “Oficio de la Dirección General de Obras Públicas del Distrito Federal (8 de junio de 1910), en: AHCM, Fondo AGDF, Sección CSGDF, Ramo ferrocarriles, Volumen 601, Expediente 157

130 “Rutas de transporte a la Plaza de Toros México. Ciudad de los Deportes”, *El Nacional* (4 de febrero de 1946)

Cuadro 4: Rutas de transporte a la Ciudad de los Deportes 1946

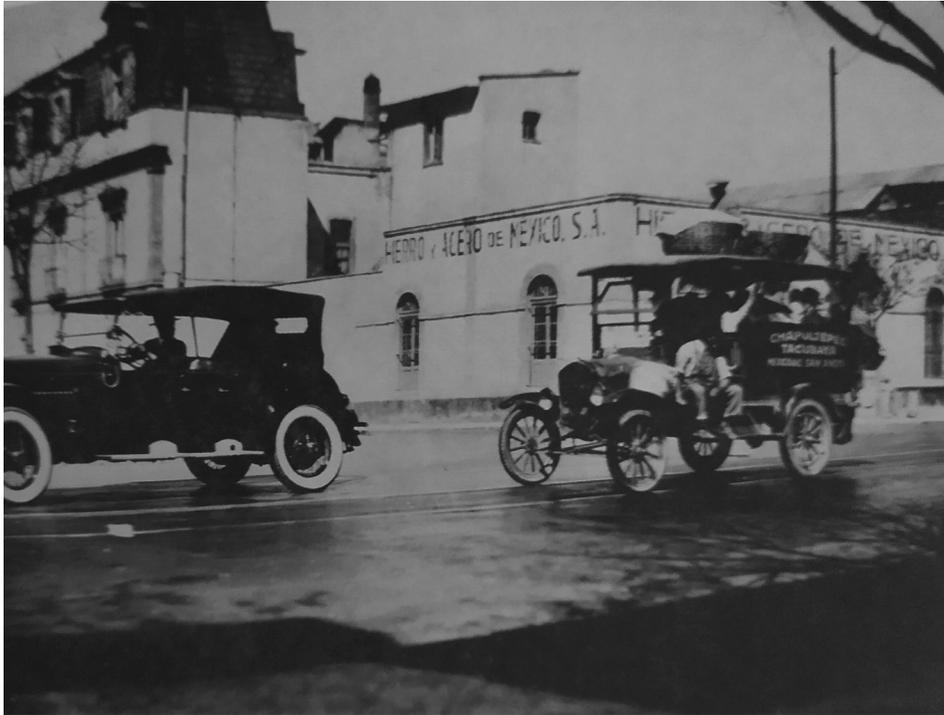
Línea	Origen	Ruta	Destino
Tranvía			
Mixcoac - Valle	Justo Sierra	Donceles - Av. Hidalgo - Rosales - Bucareli - Cal. Piedad- Álvaro Obregón - Av. Insurgentes - Chilpancingo - Av. Coyoacán	Félix Cuevas
Correo - Mixcoac	Justo Sierra	Donceles - Av. Hidalgo - San Cosme - Av. Insurgentes - Av. Chapultepec - Av. Jalisco	Revolución
Mixcoac - Merced	Uruguay	Victoria - Morelos - Bucareli - Cal. Piedad - Baja California - Patriotismo	Av. Cuatro
La Cima	Zócalo	Pte. Talavera - 16 sep. - Morelos - Revilla - Bucareli - Lucerna - Av. Insurgentes - Av. Chapultepec - Av. Jalisco	Revolución
Villa Obregón	Zócalo	5 feb.- Uruguay - Victoria - Morelos - Bucareli - Av. Chapultepec - Av. Jalisco - Av. Revolución	Villa A. Obregón
Camiones			
San Luis Potosí	Zócalo	16 sep. - Independencia - Revilla - Victoria - Morelos - Bucareli - Cal. Piedad - S. Luis Potosí - Insurgentes - California - Tuxpan - Bajío - Medellín - Amores	San Antonio
Zacatecas	Zócalo	16 sep. - Independencia - Revilla - Victoria - Morelos - Bucareli - Cal. Piedad - Zacatecas - Medellín - Amores	San Antonio
Narvarte directo	Zócalo	16 sep. - Independencia - Revilla - Victoria - Morelos - Bucareli - Cal. Piedad - O. Mundial - Zempoala - Xola	San Antonio
Pueblo Eugenia	Zócalo	20 nov. - Uruguay - Victoria - Revilla - Tolsa - Arc. Belén - Bucareli - Cal. Piedad - Eugenia	San Antonio
Tacubaya - San Pedro	San Lázaro	Soledad - Zócalo - C. Mayor - 5 Feb. - Uruguay - Victoria - Morelos - Bucareli - Av. Chapultepec - Oaxaca - Tamaulipas - Primavera - Av. Revolución - 20 nov. - Av. Tres - Watteau - Holbein	Rodín
Villa Obregón - Insurgentes	San Lázaro	Soledad - C. Mayor - Zócalo - Correg. - 5 Feb. - Uruguay - Victoria - Morelos - Bucareli - Av. Chapultepec - Orizaba - Puebla - Av. Insurgentes - La Paz - V. Álvaro Obregón	Carmen

Fuente: "Rutas de transporte a la plaza de Toros México.
Ciudad de los Deportes", *El Nacional* (4 de febrero de 1946)

La Alianza de Camioneros liderada por Antonio Díaz Lombardo adquirió relevancia durante el sexenio de Manuel Ávila Camacho, y tuvo mayor protagonismo con Miguel Alemán, puesto que era un grupo organizado adherido al sistema corporativo del partido oficial, que simbolizaron al pequeño y mediano empresario, dueños de sus medios de trabajo, que descongestionaron al gobierno de la obligación de proporcionar un servicio rápido de transporte ciudadano. Además, los camiones representaron la modernidad y la eficiencia del transporte público, con rutas que corrían a la par de las vías de tranvía, pero con la posibilidad de ampliar el número de unidades ante una

demanda creciente, y con ello, el acceso a lugares a los que no llegaron los rieles. El servicio de camiones como medio de transporte compitió con el tranvía por muchos años, con la diferencia que los primeros tenían acceso a la periferia de la ciudad sin necesidad de pasar por el Centro Histórico, ni utilizar vías exclusivas para su circulación. Esto trajo consigo una preeminencia casi absoluta de los camiones en las calles de la capital (Lettieri, 2014).

Ilustración 17: Camión de travesía de Chapultepec a San Ángel 1930



Fuente: Pensado Leglise & Correa Etchegaray, 1996

La competencia entre el tranvía y el camión de pasajeros como medio de transporte dominante de la ciudad durante los años cuarenta se decantó a favor del segundo, pero, en algunas rutas, el tranvía continuó como medio preferido, sobre todo en aquellos donde predominó la clase media y alta. Tal es el caso de San Ángel, Mixcoac y Tacubaya, puesto que su servicio aún era diferenciado por la clase de boleto que se adquirió, y aunque el tiempo de espera del camión de pasajeros era aproximadamente de 2 a 3 minutos por camión, y el del tranvía era alrededor de 8-10 minutos, segmentos de la población de clase media y alta preferían esperar y gozar de un servicio de transporte más cómodo, seguro y, sobre todo, asociado a una noción de privilegio, a un estatus. Sin embargo, con la nacionalización del tranvía en 1946 y la nueva administración encargada del Servicio de Transportes Eléctricos a cargo del Departamento del Distrito Federal, se abolió el servicio de primer clase en 1948, lo que provocó que a partir de 1950, los sectores medios y altos del sur y poniente de la ciudad optaron por el vehículo particular, relegando el uso del tranvía a las

clases populares que prefirieron este sistema de transporte en sus últimos años por su bajo costo (Leidenberger, 2011)

Ilustración 18: El tranvía de Mixcoac en la calle de la Campana 1920



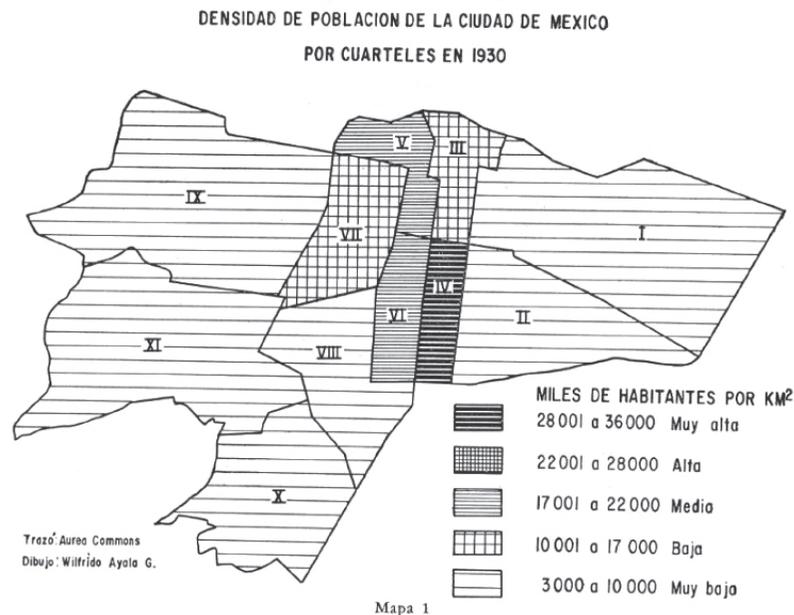
Fuente: Pensado Leglise & Correa Etchegaray, 1996

El transporte en la Ciudad de México se realizó primordialmente con el tranvía y el camión de pasajeros y siguió los ejes de las avenidas Insurgentes y Revolución. La construcción de la Ciudad de los Deportes, con su aforo que rebasa los 40 mil espectadores en cada recinto, trajo consigo la necesidad de una movilización masiva de aficionados al fútbol y a la fiesta brava tanto para acceder a la zona, como para desalojarla. Los medios de transporte hacia Mixcoac resultaron insuficientes para trasladar tal número de personas. El argumento de los clubes capitalinos de fútbol para negarse a usar el estadio eran la lejanía del estadio y la dificultad del público para asistir a los eventos deportivos (Lugo, 2019). La accesibilidad del público a la zona de Mixcoac, y en especial, a los complejos deportivos, mejoraría años más tarde. Esto debido a la construcción del Anillo Periférico, a la ampliación a eje vial del Revolución/Patriotismo, pero en particular, con la construcción de un transporte público masivo como el Metro.

3.2 Crecimiento y distribución poblacional de la Ciudad de México

En 1930, el Departamento Central se dividió en once cuarteles (ver mapa 8); ocupó los límites que tradicionalmente eran conocidos para la Ciudad de México e incorporó a su jurisdicción las municipalidades de Tacuba, Tacubaya y Mixcoac (incorporada al Cuartel X, lugar donde se encuentra la Ciudad de los Deportes, por ende, el que mayor interés tiene en este trabajo). Resulta evidente que la zona central compuesta por los cuarteles III al IV, donde se encuentra el Centro Histórico, presentaba una alta densidad, que en su conjunto comprendía casi al 40% de la población del Departamento Central. Los cuarteles VII, IX y XI, hacia el occidente, representaban el 26.1% de la población de la ciudad, siendo el primero el que se encontraba más densamente poblado. Por otro lado, los cuarteles orientales (I y II) y sureños (VIII y X) tenían una baja densidad, y son entre 24 % y 10% de la población respectivamente, del núcleo central (Commons de la Rosa, 1971).

Mapa 8: Densidad de Población de la Ciudad de México por Cuarteles en 1930



Fuente: Commons de la Rosa, 1971

La distribución de la población de la Ciudad de México cambió con la incorporación del Cuartel XII, contiguo al oriente del X, aunque en el ranking, los cuarteles centrales predominaban, con 31% de la población de la ciudad; los del sur aumentan a un 17%. En cuanto a comportamiento por cuartel durante esta década, el X es el que más creció 77% de variación, seguido del VIII con una tasa de 71%. Entre 1930 y 1940, el sur de la Ciudad de México comenzó a ser alternativa de poblamiento y crecimiento en infraestructura urbana. Los cuarteles del sur de la Ciudad de México

representaron en 1950, 21 % de su población, mientras que los del centro desaceleran su dinámica poblacional al representar sólo 25% de la población. Por otro lado, los cuarteles del occidente se consolidaron como los que mayor porcentaje de población, 28.9%. Finalmente, en 1960, la tendencia de descentralización de los cuarteles del centro se afianzó con 20% de la población de la Ciudad de México, mientras que los cuarteles del sur redujeron su porcentaje con respecto a 1950, 23%; y los cuarteles del occidente se apuntalaron como los de mayor dinamismo poblacional con 29% de la población del Departamento Central.

Cuadro 5: Distribución de la población de los cuarteles de la Ciudad de México

	1930		1940		1950		1960	
	Población	Porcentaje	Población	Porcentaje	Población	Porcentaje	Población	Porcentaje
Cuartel I	147,024	14.3	205,374	14.2	359,995	16.1	510,203	18
Cuartel II	102,107	9.9	133,390	9.2	180,354	8.1	238,336	8.4
Cuartel III	131,557	12.8	153,277	10.6	227,991	10.2	258,788	9.1
Cuartel IV	110,291	10.7	102,588	7.1	119,171	5.3	107,707	3.8
Cuartel V	82,668	8	96,096	6.6	105,569	4.7	104,974	3.7
Cuartel VI	83,795	8.1	108,658	7.5	122,761	5.5	115,247	4.1
Cuartel VII	110,252	10.7	145,757	10.1	179,545	8	174,662	6.2
Cuartel VIII	66,697	6.5	114,349	7.9	180,022	8.1	218,733	7.7
Cuartel IX	88,313	8.6	146,211	10.1	290,156	13	440,523	15.6
Cuartel X	36,005	3.5	63,884	4.4	126,786	5.7	175,051	6.2
Cuartel XI	70,359	6.8	108,825	7.5	177,598	7.9	220,586	7.8
Cuartel XII	-	-	70,013	4.8	164,847	7.4	267,323	9.4
Ciudad de México	1,029,068	100	1,448,422	100	2,234,795	100	2,832,133	100

El Censo de Población de 1930 no registró la población del Cuartel 12

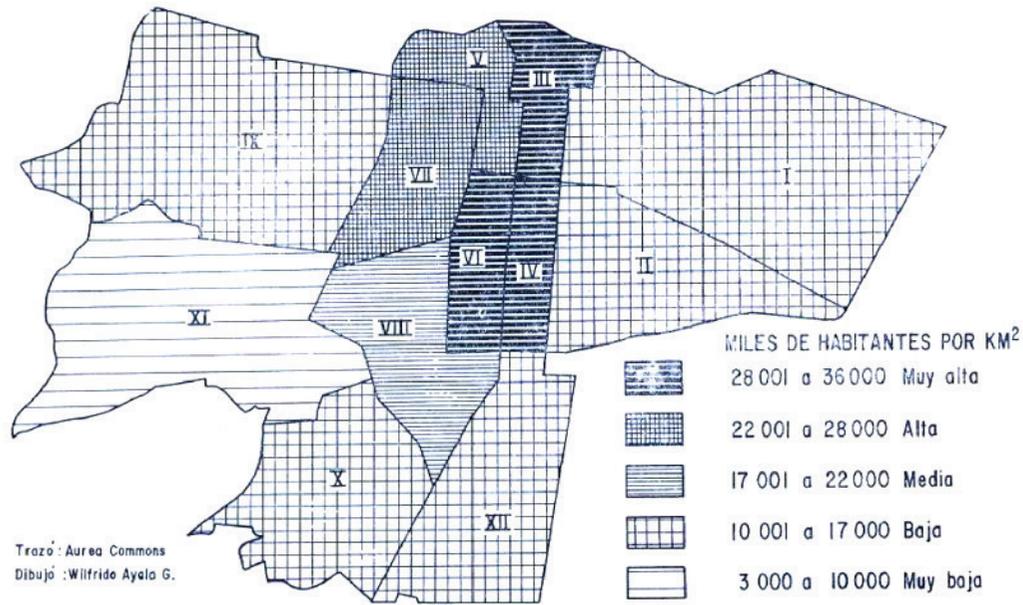
Fuente: Elaboración propia con base en los Censos Generales de Población

En cuanto a densidad de población, el mapa 9 muestra que los cuarteles del centro aún se encontraban densamente poblados en 1950; eso se debe a su tasa natural de crecimiento poblacional, y a que su superficie territorial es la más pequeña. Resulta destacable el aumento de la densidad poblacional en los cuarteles del sur y el oriente de la ciudad, que se convirtieron en una alternativa de poblamiento. En el caso de los cuarteles del occidente de la ciudad, si bien eran los que tienen mayor dinamismo y atracción de habitantes, presentaban una densidad poblacional baja, por su basta extensión territorial.

Con la construcción de los equipamientos deportivos en la zona de Mixcoac en 1946, el Cuartel X tuvo una tasa de variación en 1950 con respecto a los datos censales de 1940 del 98%, es decir, prácticamente en diez años duplicó su población. Esta tasa de cambio solo está por debajo de la que experimentó el Cuartel XII, también sureño, que fue del 135%. Si bien, no existe

una clara evidencia que la Ciudad de los Deportes fuese el motor de crecimiento poblacional de la zona, sí se puede afirmar que durante la etapa de construcción, el Cuartel X atrajo la construcción de viviendas y su poblamiento.

Mapa 9: Densidad de Población de la Ciudad de México por Cuarteles en 1950



Fuente: Commons de la Rosa, 1971

El cuadro 5 presenta la variación de la tasa de crecimiento poblacional de los cuarteles durante veinte años (se considera de 1940 – año de incorporación del cuartel XII- hasta 1960). El Cuartel XII -sur-, el IX -occidente-, el X -sur- y el I -oriente- fueron los que tuvieron un mayor incremento con un 282%, 201%, 174 % y 148% respectivamente. Es decir, los cuarteles sureños prácticamente triplicaron su población durante este lapso. Se puede señalar que el desarrollo hacia el sur se debió a la cada vez más simple e intensa comunicación con el centro, por la ampliación de avenidas como Insurgentes y Mixcoac, así como por las rutas de camiones y tranvía que iban desde el Centro hacia Tacubaya, y de ahí a Mixcoac y San Ángel; todo esto se tradujo en la reducción de los tiempos de traslado hacia los pueblos de la capital mexicana, aunado a la construcción de nuevos equipamientos administrativos, culturales y hasta deportivos.

En suma, durante poco más de 30 años, la población del centro de la Ciudad de México redujo su proporción con respecto del total poblacional del Departamento Central, más no así su densidad. En contraparte, los cuarteles del poniente y sur de la ciudad experimentaron un mayor incremento poblacional y de su densidad, por lo que se refuerza la teoría de que a partir de la década de 1940, el desarrollo urbano tiende del centro hacia las periferias, con el surgimiento de nuevos

centros urbanos que cumplen las funciones sociales, culturales, financieras y hasta deportivas y que tradicionalmente concentró el centro histórico antes de 1930 (Terrazas Revilla, 2000).

3.3 Organización del Cuartel X: la zona alrededor la Ciudad de los Deportes

La complejidad para establecer los límites de los vecindarios de la Ciudad de México con respecto del Distrito Federal y con ello, la proporción de los servicios básicos de vivienda y los proyectos de planificación urbana desde el centro hacia los pueblos conurbados se refleja en la manera en que se representó a la capital mexicana en los planos y mapas desde la conformación del Departamento del Distrito Federal hasta la reforma política de la capital mexicana en 1970. Los proyectos de diseño y planeación urbana a menudo usaron distintos mapas catastrales, topográficos y censales para la proyección de nuevos fraccionamientos y de zonificación, con la dificultad en el establecimiento de límites y fronteras entre colonias, barrios, pueblos, vecindarios, así como entre los cuarteles del Departamento Central y con las entidades limítrofes como el Estado de México (De Antuñano, 2017). Al considerar esta problemática y para efectos del estudio de la organización del Cuartel X, se emplean la información de los censos de población del 1930 a 1960, así como su plano censal utilizado en el ejercicio de conteo poblacional de 1930, que muestra las secciones que lo conforman (ver mapa 10).

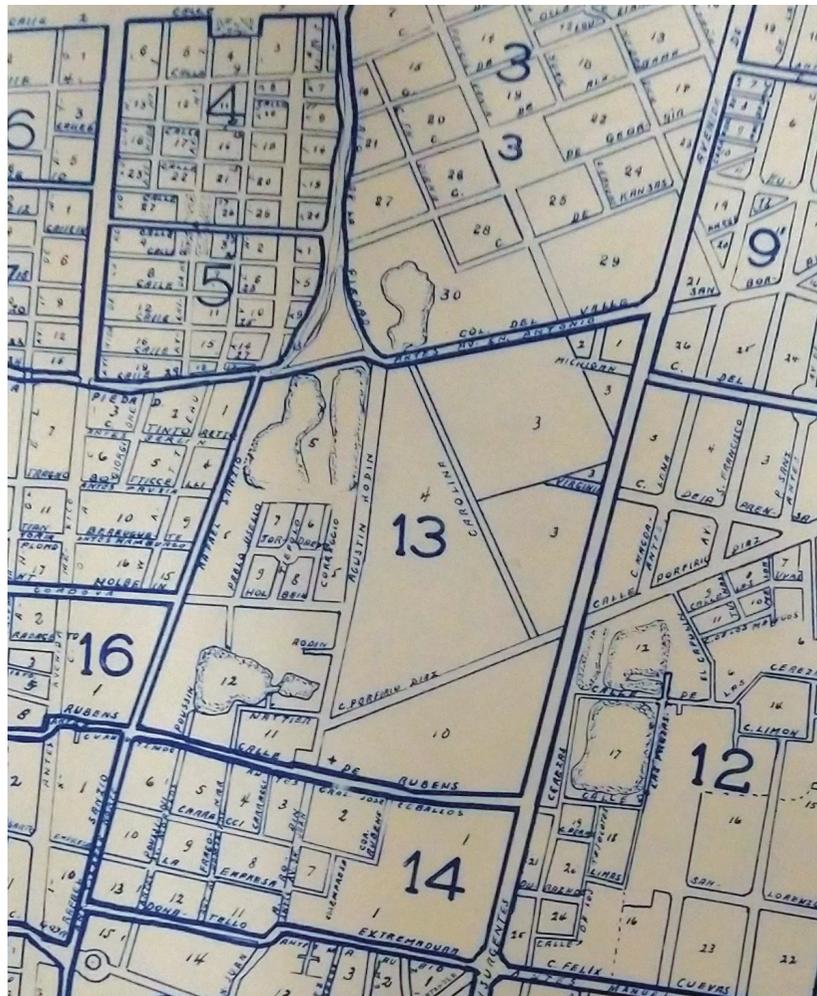
Mapa 10: Secciones que componen al Cuartel X-J del Departamento Central 1930



Fuente: AHCM, Sección Planoteca, Módulo 4, Planero 8, Fajilla 68.

La información que muestra el Mapa 10 es que la avenida Insurgentes sirve como frontera entre las secciones y que se establecería como un importante punto de referencia y límites entre las colonias que cruza. Con la identificación de las principales vialidades del Cuartel X, entre ellas Augusto Rodin, Holbein, Carolina y Porfirio Díaz (ver mapa 11), se concluye que la sección 13 corresponde a las actuales colonias Ciudad de los Deportes y Nochebuena y sus colindancias son las siguientes: al norte con la sección 3 -actualmente Colonia Nápoles-; norponiente con la sección 5 -San Pedro de los Pinos-; Nororiente con la sección 9 -Del Valle¹³¹-; oriente con la sección 12 -Tlacoquemécatl Del Valle-; al sur con la sección 14 -Extremadura Insurgentes-; al poniente con las secciones 15 -Nonoalco- y 16 -San Juan-.

Mapa 11: Sección 13 del Cuartel X-J del Departamento Central 1930



Fuente: AHCM, Sección Planoteca, Módulo 4, Planero 8, Fajilla 68.

131 El gran tamaño de la colonia Del Valle propicia que las secciones que la conforman sean de la 8 a la 12, y que en la actualidad se divide en Norte, Centro y Sur, además de que los límites de Tlacoquemécatl del Valle se redujeron con respecto a los establecidos en la sección 12.

La información proporcionada por los censos de población no es uniforme en sus entregas y varía de acuerdo con la década presentada. El Censo de 1930 presenta datos poblacionales sobre algunas colonias, barrios y pueblos del Distrito Federal, mientras que el de 1940, solo lo hace con aquellos que pertenecen a las delegaciones, y para el Departamento Central se presenta únicamente la de los cuarteles. A partir del censo de 1950, al igual que el de 1960, se muestran los datos sobre las secciones que informan cada uno de los cuarteles de la Ciudad de México. Por lo tanto, con la presente aclaración y con la identificación de las secciones de la zona de estudio, se elaboró el Cuadro 6 que señala su población seccionada, su porcentaje con respecto a la zona y al Cuartel X, así como su variación porcentual en esta década.

Cuadro 6: Distribución de la población de las secciones alrededor de la Ciudad de los Deportes del Cuartel X de la Ciudad de México

	1950		1960		Variación
	Población	Porcentaje	Población	Porcentaje	
Sección 3	11,847	9.3	17,634	10.1	48.8%
Sección 5	2,798	2.2	2,611	1.5	-6.7%
Sección 9	5,333	4.2	6,761	3.9	26.8%
Sección 11	4,399	3.5	7,277	4.2	65.4%
Sección 12	6,867	5.4	12,115	6.9	76.4%
Sección 13	3,963	3.1	9,422	5.4	137.7%
Sección 14	3,254	2.6	4,666	2.7	43.4%
Sección 15	4,392	3.5	4,802	2.7	9.3%
Sección 16	2,585	2.0	3,211	1.8	24.2%
Total de la zona	45,438	35.8	68,499	39.1	50.8%
Total Cuartel X	126,786	100	175,051	100	38.1%

Fuente: Elaboración propia con base en los Censos Generales de Población

La evidencia sugiere que la zona de estudio es de suma importancia para el Cuartel X, pues en diez años, su población con respecto al total aumentó alrededor de 13,000 habitantes. La Sección 13 fue la que mejor comportamiento tuvo de esta zona, pues de acuerdo con su tasa de variación, su población se duplica en el periodo, mientras que su porcentaje con respecto al total del Cuartel X pasó de 3.1 a 5.4%, con lo que en 1960 se ubica como la tercera sección con mayor número de habitantes, sólo por debajo de las secciones 3 y 12, correspondientes a las colonias Nápoles y Tlacoquemécatl Del Valle.

El notable aumento poblacional de la Sección 13 se puede explicar por las siguientes razones: 1) la disponibilidad de terrenos dado que el proyecto de la Ciudad de los Deportes no se concretó en su totalidad; 2) la atracción que representaba vivir en un fraccionamiento cercano a dos

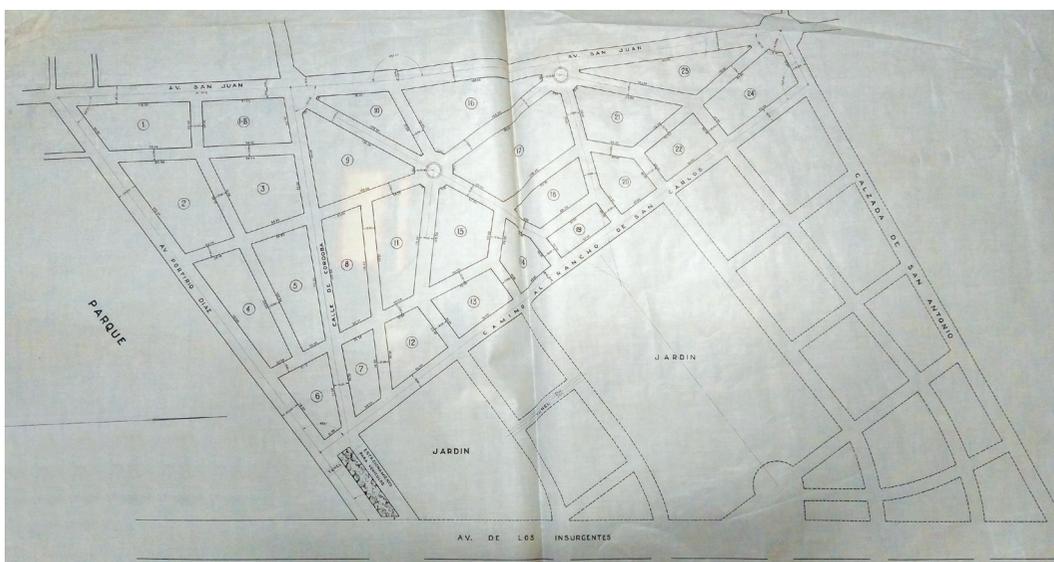
equipamientos plenamente concurrencios; 3) el relleno de los embudos que dejó la Ladrillera Nochebuena por parte de la construcción de los recintos deportivos y el suministro de servicios básicos.

En los siguientes dos apartados se detalla la relación que guardan las colonias de la Sección 13, así como las colonias del resto de las secciones de la zona de estudio, en cuanto a su fraccionamiento y poblamiento con la construcción de los equipamientos deportivos.

3.3.1 Sección 13: Nochebuena y Ciudad de los Deportes

La Compañía Ladrillera Nochebuena funcionó durante la segunda mitad del siglo XIX en la municipalidad de Mixcoac, al aprovechar la arcilla y el suelo para la elaboración del ladrillo, por lo cual, se cavaron profundos hoyos, donde a la posterioridad se construyeron los equipamientos deportivos de estudio y el Parque Hundido. La reorganización de la administración del Distrito Federal y el ritmo acelerado de crecimiento poblacional a partir de la década de los 30 del siglo XX trajo consigo la planificación urbana y el Plan Maestro de organización de la expansión urbana de la Ciudad de México por medio del trazo de las avenidas y calles y del fraccionamiento de lotes próximos al Departamento Central, donde los costos de administración de servicios urbanos fueran los mínimos. En el Plan Maestro surgieron una variedad de planes y fraccionamientos que se le integraron, pero que nunca se completaron y cuyos proyectos se perdieron en la burocracia del DDF (De Antuñano, 2017). Entre estos planes se encontró el Fraccionamiento Porfirio Díaz-Insurgentes-Mixcoac (ver mapas 12 y 13).

Mapa 12: Fraccionamiento Porfirio Díaz-Insurgentes-Mixcoac 1932



Fuente: AHCM, Sección Planoteca, Módulo 4, Planero 8, Fajilla 64.

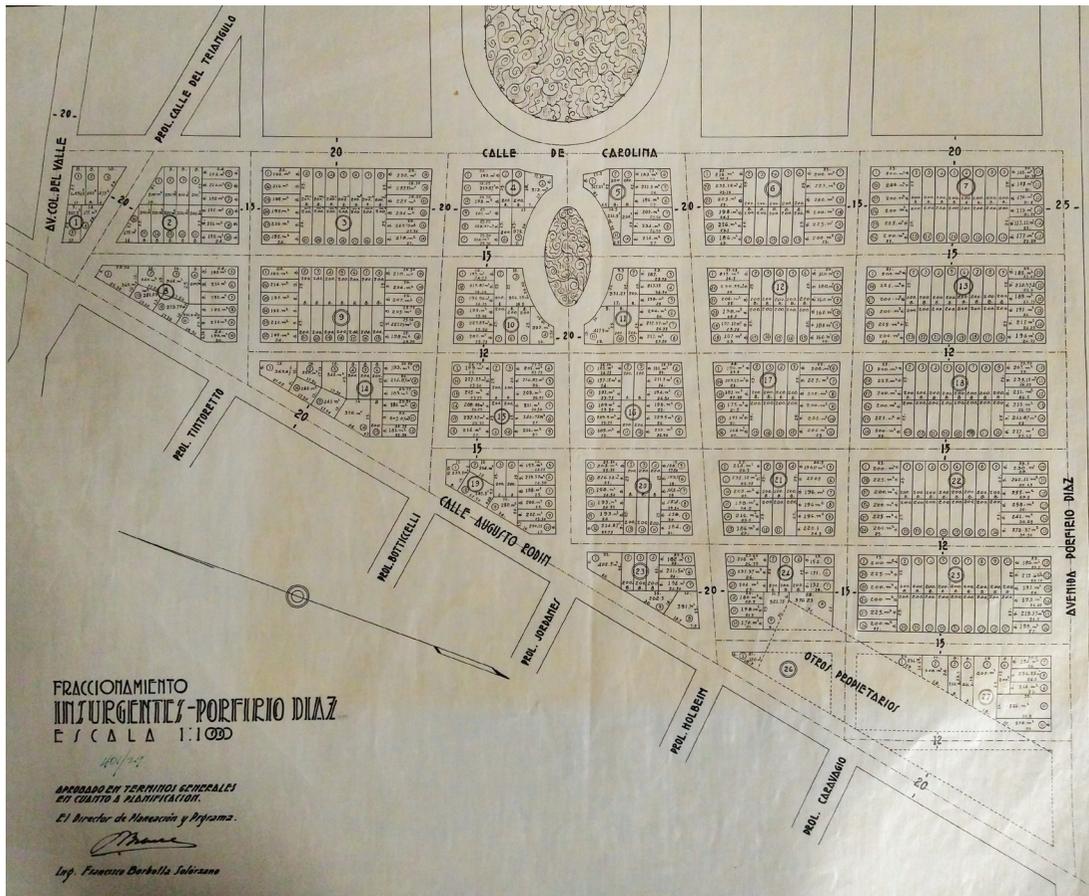
La ampliación de Insurgentes hacia el sur en 1925 posibilitó la lotificación de los terrenos desocupados aledaños al paso de la avenida, así como la habitación de las colonias ya fraccionadas, pero aún poco ocupadas. La zona de Mixcoac no fue la excepción en este proceso de expansión y mejora urbana a partir de la construcción y ampliación de avenidas por medio de la planificación de nuevos fraccionamientos con servicios urbanos, como parte del Plan Maestro; tal es el caso de las actuales colonias de San Juan y Nonoalco que deben parte de su desarrollo a su ubicación paralela con avenida Revolución (Pensado Leglise & Correa Etchegaray, 1996).

La Nochebuena era una zona atractiva para los planificadores debido a su ubicación adjunta a Insurgentes, que sirve de límite administrativo con la colonia Del Valle y cuyo fraccionamiento se pensó para la habitación de las clases privilegiadas¹³². La planificación de la Nochebuena se insertó dentro del Plan Maestro e incluyó espacios para la recreación, como el Parque Hundido, paralelo a la avenida Porfirio Díaz, sin embargo, el proyecto se modificó con el devenir de los años en la traza de avenidas, el nombre de las calles y en su fraccionamiento (ver mapa 12).

El mapa 13 muestra la planeación del Fraccionamiento Insurgentes-Porfirio Díaz y se observa la traza de las calles de la Nochebuena con los nombres que aún persisten, pero cuya conformación y ensanche se modificaría años más tardes con la construcción de la Ciudad de los Deportes y de los ejes viales de Holbein y San Antonio. En el mapa 12 se aprecia que el espacio que hoy ocupa la Plaza México (entre las calles de Augusto Rodin, Holbein y Carolina) era planeado para albergar lotes de vivienda, mientras que en el lugar del Estadio de la Ciudad de los Deportes (al norte de Carolina) se ideó un jardín. Sin embargo, la profundidad de los embudos y el tipo de suelo que dejó la Compañía Ladrillera Nochebuena dificultaron la construcción del Fraccionamiento Insurgentes-Porfirio Díaz, debido a que estos planes que se concibieron requerían el relleno y la mejora del suelo urbano, lo cual, resultaría demasiado costoso para las compañías fraccionadoras, por lo que este espacio resultó atractivo para la habitación hasta que se construyeron los equipamientos deportivos con técnicas innovadoras de ingeniería que aprovecharon las condiciones del terreno y las dotaron de un peculiar estilo arquitectónico en forma de embudo (Rolland C., 2015).

132 "Solicitud de Jacinto Pimentel de construir una colonia campestre" (4 de enero de 1909), en: AHCM, Fondo AGDF, Sección CSGDF, Ramo colonias, Volumen 592, Expediente 22

Mapa 13: Fraccionamiento Insurgentes-Porfirio Díaz



Fuente: AHCM, Sección Planoteca, Módulo 4, Planero 8, Fajilla 65.

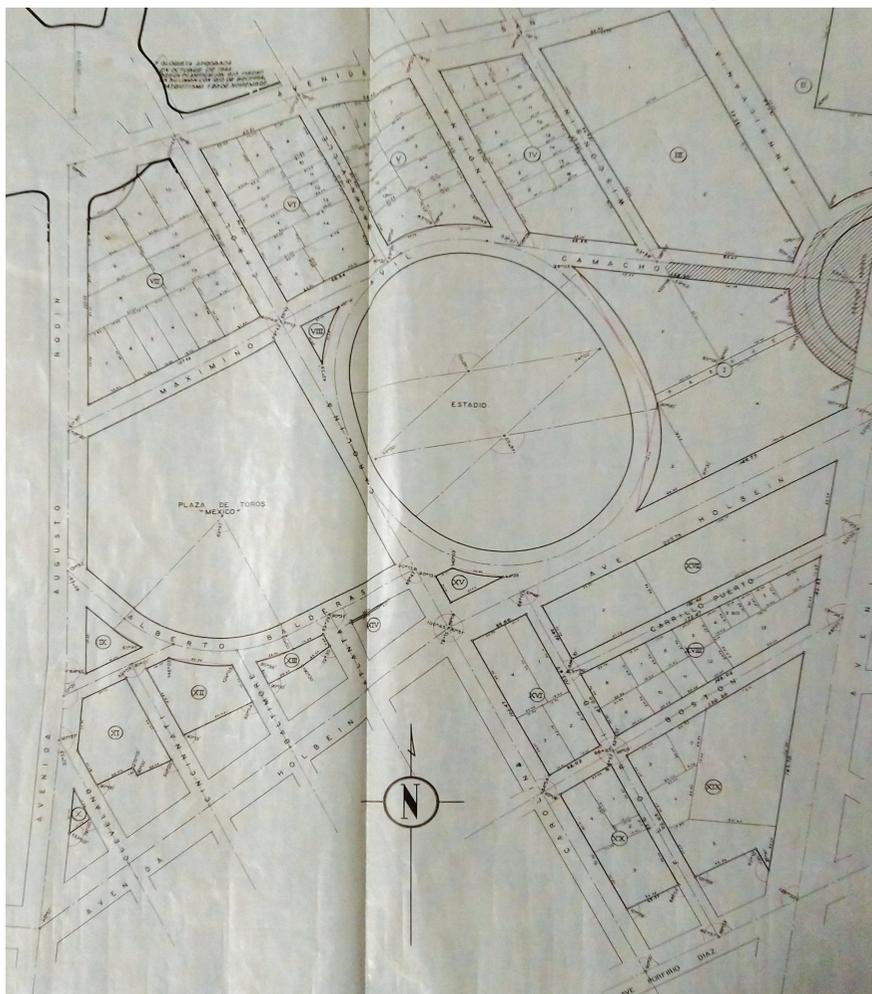
La venta de la Ciudad de los Deportes en noviembre de 1946 trajo consigo el dilema sobre el aprovechamiento de los terrenos aledaños donde se ubicarían los inmuebles deportivos que en un principio se concibieron pero que no se ejecutaron (Lugo, 2019b). Aunque se conservaron los espacios para el estacionamiento en sus primeros años de funcionamiento, esto provocó una constante disputa entre la empresa encargada de los equipamientos deportivos y el gobierno del Departamento del Distrito Federal por el pago de cuota de estacionamiento ¹³³. Aún en la actualidad, la falta de un amplio estacionamiento o de mayores espacios para dejar el automóvil de forma segura, es un problema frecuente para los asistentes a los eventos que ahí se desarrollan.

El mapa 14 muestra los planes concebidos para los terrenos aledaños a la Ciudad de los Deportes un mes antes de que se oficializara su venta, pero con la certidumbre de que el proyecto íntegro no se realizaría, por lo que la ocupación de esta superficie, con un gran valor por su

¹³³ “Libran a la Ciudad de los Deportes del pago de 10 millones”, *Excélsior* (24 de octubre de 1955) en: BMLT, Fondo AE, Sección Ciudad de los Deportes, I11001

ubicación en la Ciudad y su vecindad con los dos inmuebles deportivos, hacía que resultase atractivo para las compañías fraccionadoras ofrecer estos terrenos para la población de una clase media-alta, que pudiese adquirir un terreno con estas características. En dicho mapa, se aprecia una traza similar a la que prevalece hoy en día, tanto en el nombre de las calles, como en la construcción de éstas, puesto que en el proyecto original (ver mapa 2) no se contempla la ampliación de las calles de Brownsville y Wisconsin, porque en su lugar se concibió un estacionamiento y una arena de box, pero sí se pensó en la calle de Indiana como la que dividiría a estas dos obras; y en la calle de Carolina, que en la actualidad separa a la plaza de toros del estadio de fútbol. Las modificaciones a esta traza urbana vendrían años posteriores con la construcción de los ejes viales y con el ensanchamiento de la avenida Holbein que corre en paralelo a la calle de Alberto Balderas, como parte del eje vial 6 sur.

Mapa 14: Proyecto de lotificación del fraccionamiento de la Ciudad de los Deportes. Octubre 1946



Fuente: AHCM, Sección Planoteca, Módulo 3, Planero 7, Fajilla 150.

La lotificación de terrenos para viviendas cercanas a importantes avenidas que comunicaran a la colonia en cuestión con la Ciudad de México, así como el suministro de servicios básicos de drenaje, alumbrado y de transporte público, propició que dichos lotes sólo los adquirieran las clases privilegiadas que buscaron una vivienda amplia y cercana al centro de la ciudad, lo que imposibilitó a los inmigrantes y a las clases populares acceder a este espacio urbano, y los llevó a asentarse en otro tipo de superficies con carencias urbanas (Sánchez-Mejorada Fernández, 2005). Además, la vecindad de dos grandes inmuebles deportivos facilitó que la colonización y desarrollo de la Nochebuena y la Ciudad de los Deportes fuese accesible sólo a un estrato socioeconómico medio y alto.

En suma, el proyecto de la Ciudad de los Deportes incidió en el desarrollo urbano de las actuales colonias Nochebuena y Ciudad de los Deportes, pero la construcción y ampliación de calles y avenidas lo hizo de manera más significativa tanto en estas colonias, cuanto en las aledañas. Si bien, este proyecto no se concluyó, sí permitió el relleno de los embudos con la construcción de los equipamientos deportivos, y con ello, que este espacio urbano se pudiera fraccionar, lotificar y habitar. La habitación de estos terrenos sólo fue accesible para clases privilegiadas por las características del suelo urbano, el suministro de servicios y lo atractivo que resulta la vecindad de dos grandes colosos deportivos, en donde se desarrollan dos actividades deportivas populares en aquellos años: la fiesta brava y el fútbol.

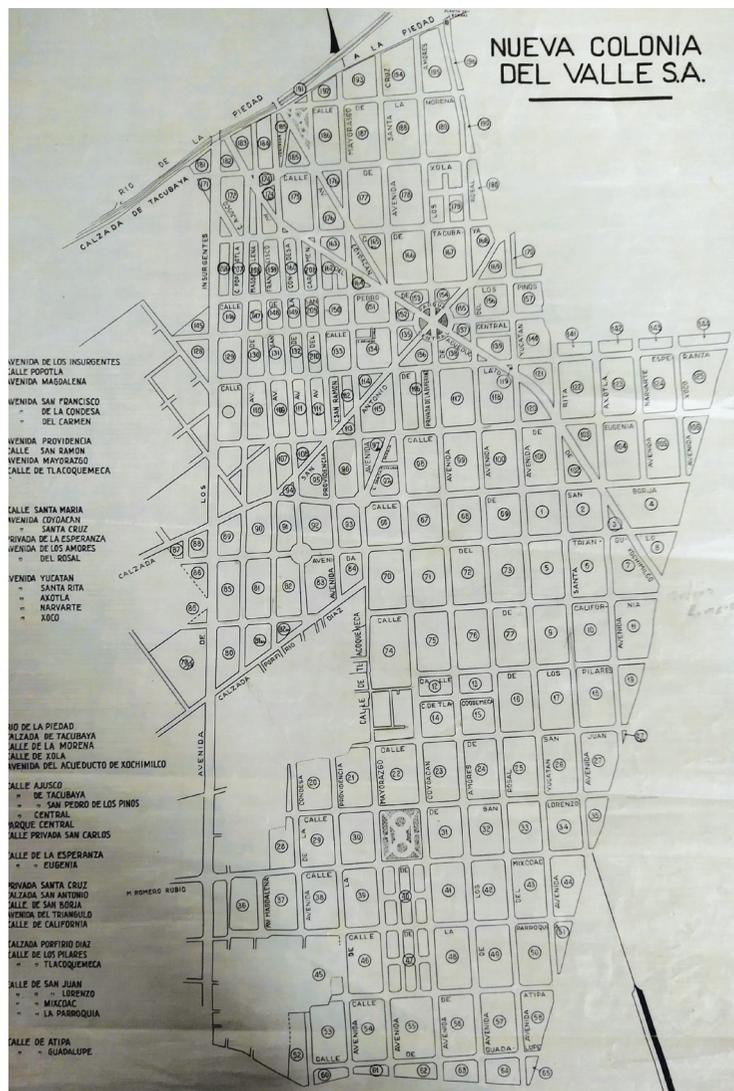
3.3.2 Secciones aledañas a la Ciudad de los Deportes

La dinámica de desarrollo urbano de las colonias cercanas a la Ciudad de los Deportes obedece a la ampliación y construcción de calles y avenidas y no tanto a la construcción de Ciudad de los Deportes. Tradicionalmente la zona de estudio se consideró como parte de la municipalidad de Mixcoac, pero con la reforma política del Distrito Federal de 1928, se incorporó al Departamento Central de la Ciudad de México, por lo que el devenir del pueblo de Tlacoquemécatl se explica por su relación e interacción con este municipio, y posteriormente con la colonia Del Valle, la cual le rodea y delimita su frontera (Montes de Oca Icaza, 2010). En el caso de Nonoalco y San Juan, cuya cercanía con la avenida Mixcoac y el paso del tranvía demuestra que su crecimiento se debió más a este medio de transporte, como lugares de parada previa antes del arribo al mercado de Mixcoac, que marca el punto central de la municipalidad (Pensado Leglise & Correa Etchegaray, 1996).

El particular caso de la Del Valle se planeó desde 1908 como una colonia con población no densa, con lotes de gran extensión para residencias de campo en la periferia de la Ciudad de México, con calles pavimentadas y con los servicios de alumbrado, drenaje, así como espacios públicos para

La extensión de las obras sanitarias, de comunicación y de transporte de la colonia Del Valle desarrolló gran parte del cuartel X del Departamento Central. El ensanche de la Del Valle y la rápida comunicación hacia la Ciudad de México dictaminó su dinámica urbana, la cual absorbió y condicionó la de pueblos cercanos como Tlacoquemécatl y San Lorenzo Xochimanca, con tradiciones y costumbres propias, que al paso del tiempo se modificaron por un estilo de vida ciudadano (Montes de Oca Icaza, 2010). La ampliación de Insurgentes en 1925 modificó la lotificación de la Del Valle (ver mapa 16), pero con las características ya descritas en el proyecto original, lo que consolidó su peculiaridad de fraccionamiento destinado hacia las clases privilegiadas que deseaban una vida tranquila y similar a la de un pueblo, y con la certeza de una accesibilidad pronta e inmediata al centro de la ciudad.

Mapa 16: Nueva Colonia del Valle 1941



Fuente: AHCM, Sección Planoteca, Módulo 4, Planero 7, Fajilla 52.

La ampliación de Insurgentes y la disponibilidad de terrenos pertenecientes a antiguos ranchos, haciendas o fábricas hizo atractivo la continuación de proyectos de fraccionamiento de nuevas colonias similares a la Del Valle, pero con menor extensión, entre las que destacan, Nápoles y Ampliación Nápoles. La Nápoles se incorpora al catastro de la Ciudad de México en 1929, pero con un desarrollo edilicio a partir de la década de los 40. Esta colonia goza de una traza planeada y cuyos límites se encuentran perfectamente establecidos con la avenida Insurgentes, el Viaducto Miguel Alemán, así como el Eje 5 Sur, lo que favoreció que con el paso de los años, se albergara progresivamente comercios y oficinas públicas y privadas de servicios tradicionales y financieros (Duhau & Giglia, 2008).

La colonia Extremadura Insurgentes siguió el modelo anteriormente descrito, sólo con la peculiaridad que sus terrenos en algún momento fueron parte de la Compañía Ladrillera Nochebuena. La diferencia entre Extremadura y la Nochebuena es que el relleno de su embudo fue para la conclusión del proyecto de construcción del Jardín de la Noche Buena, actualmente conocido como Parque Hundido (ver mapa 17), lo que dotó de un espacio público para el encuentro y recreación de los habitantes de las colonias de estudio y en general de la zona sur poniente de la Ciudad de México. Esta obra condicionó que la lotificación de la Extremadura Insurgentes se cumpliera acorde al Plan Maestro, con una traza planeada y con espacios habitacionales que orbitan alrededor del emblemático parque (De Antuñano, 2017)

Mapa 17: Proyecto de jardín en el lote denominado Noche Buena situado en la Calzada Insurgentes. Octubre 1931



Fuente: AHCM, Sección Planoteca, Módulo 1, Planero 2, Fajilla 18.

En suma, el desarrollo urbano de las colonias analizadas en este apartado se debe: 1) la ampliación de Insurgentes y la traza de calles y avenidas; 2) el fraccionamiento y suministro de servicios urbanos que permitió que los mismos fuesen accesibles únicamente a las clases privilegiadas; 3) la construcción de equipamientos urbanos cercanos, entre ellos la Ciudad de los Deportes, que hicieron atractiva su habitación.

La relación que guardan estas colonias con la construcción de la Ciudad de los Deportes es indirecta, como un espacio deportivo y recreacional cercano al lugar donde habitan. Sin embargo, con el devenir de los años, la carencia de espacios de estacionamiento para los asistentes los afecta propiamente debido a la búsqueda de los espectadores de un lugar donde dejar su automóvil y que se encuentra disponible en estas colonias aledañas.

IV.

Reflexiones finales.

Pasado-Presente de la Ciudad de los Deportes

La construcción de la Ciudad de los Deportes fue posible en un contexto de apertura a las inversiones privadas en obras que promovieron la industrialización y obras de infraestructura que demostraran la modernidad lograda como nación. Agentes urbanos de la clase media y alta del país participaron en la gestión de la ciudad por medio de los mecanismos de corporativismo y clientelares del partido oficial. La política de industrialización y de mostrar a la capital como un espacio urbano moderno y vanguardista, aunado a la necesidad de grandes espacios deportivos acordes al proceso de expansión y crecimiento urbano (Sánchez-Mejorada Fernández, 2005).

El proceso de expansión urbana tuvo como directriz un Plan Maestro basado en el Plano Regulador del Distrito Federal, desarrollado principalmente por Carlos Contreras, y ejecutado por la Comisión de Planificación. Este plan contempló la creación de fraccionamientos y zonificación acorde con las actividades y servicios económicos, así como la ampliación y construcción de calles y avenidas que unieran a los pueblos y delegaciones con el centro. Los espacios para la recreación y el deporte eran fundamentales en el diseño urbano de los planificadores, por lo que si bien, no se menciona en específico la construcción de un estadio o una plaza de toros de gran capacidad, tampoco es un interés que se contraponga con los de la planificación (Sánchez Ruiz, 1999, 2002).

El Plan Maestro no se ejecutó a cabalidad por la aparición de planificadores, proyectos y construcciones locales que no se encontraban en la misma sintonía que el Plano Regulador, por lo que las funciones de la Comisión de Planificación se centraron en la adecuación de calles que se unieran a las principales avenidas y ejes conectores. El proyecto de la Ciudad de los Deportes no se completó por falta de recursos y la mala planeación en los costos estimados de la obra, y al igual que el Plan Maestro, su ejecución se adaptó a las condiciones y necesidades locales. Sin embargo, la adecuación de suelo y el relleno de los embudos que dejó la Compañía Ladrillera Nochebuena posibilitó el fraccionamiento y habitación de un terreno que incluía servicios básicos de saneamiento (De Antuñano, 2017).

El acelerado crecimiento de la población del Distrito Federal se acompaña por la construcción de infraestructura urbana acorde a la demanda de bienes y servicios urbanos. Los espacios deportivos previos a la Ciudad de los Deportes resultaban insuficientes para atender la demanda de espectáculos deportivos ante el gusto popular de la fiesta brava y el incremento de la afición al fútbol. El Estadio Nacional, el Toreo de la Condesa y el Parque Asturias eran los espacios deportivos emblemáticos de la Ciudad de México, pero con una capacidad limitada ante los nuevos y modernos equipamientos deportivos que se construían en las principales ciudades de Europa y América. La construcción de nuevos equipamientos deportivos en la Ciudad de México obedeció a la necesidad de esta competencia intrínseca con otras ciudades de atraer grandes eventos deportivos que posibilitaran la atracción de inversores en reproducir su capital, pero también de reflejar la modernidad presente en la capital del país como un logro de la Revolución Mexicana al contar con grandes inmuebles deportivos acordes al tamaño de su población.

Los primeros años de la Ciudad de los Deportes no se entiende sin la relación de interdependencia que guardaron con el Toreo de la Condesa y el Parque Asturias. El primero como propiedad de la Secretaría de Salubridad y Asistencia Pública, dependencia encargada de organizar los espectáculos taurinos en la Ciudad de México en aquellos años, por lo que la gestión de una nueva plaza de toros y la celebración de corridas se dio en el marco de una negociación constante que terminó con la venta y fraccionamiento del Toreo; y el pago de una concesión taurina por parte de la administración de la Plaza México. El Parque Asturias como el recinto futbolístico por excelencia de la Ciudad de México en la transición de la era amateur a la profesional del fútbol mexicano era un estadio del agrado de los aficionados y de los equipos capitalinos, que prefirieron usarlo sobre la Ciudad de los Deportes; la cual se limitaría a los encuentros de gran expectativa como las definiciones de campeonato o las giras internacionales de equipos extranjeros. El deterioro y falta de mantenimiento del Asturias, hizo que gradualmente los clubes capitalinos se mudaran al estadio de Insurgentes.

La Ciudad de los Deportes se localizó en la zona de Mixcoac correspondiente al cuartel X del Departamento Central, en los límites de la Ciudad de México. Su construcción fue con técnicas innovadoras de ingeniería, sobretodo, en el relleno de los embudos prevalecientes en el suelo. Su inauguración y posterior funcionamiento trajo consigo diversos problemas en el espacio urbano. La convivencia de automóviles, tranvías, camiones y taxis los días de espectáculos deportivos transformó la cotidianidad de un pueblo como Mixcoac y colonias campestres adyacentes, que vieron interrumpida la tranquilidad y el orden que les brindaba vivir en un suburbio cercano a la ciudad, pero alejado del bullicio de las grandes aglomeraciones.

El transporte fue un conflicto para los aficionados que acudían a la Ciudad de los Deportes: 1) la fiesta brava usualmente asociada con las clases privilegiadas encontró escasez en los espacios de estacionamiento y de abuso en las tarifas de los ruleteros; 2) el fútbol asociado a las clases medias y populares por la lejanía del estadio de los núcleos poblacionales lo que llevó a un mayor gasto en el traslado, por lo que prefirieron asistir al Parque Asturias, cuya localización era cercana a los núcleos poblacionales del centro de la ciudad.

El proyecto de la Ciudad de los Deportes incluyó amplios espacios para el estacionamiento. La no conclusión del proyecto llevó a que su concepción suburbial en los límites de la ciudad con promoción al uso del automóvil se adaptara a las nuevas condiciones del espacio urbano, por lo que la falta de espacio para el estacionamiento provocó grandes problemas y conflictos de la administración de los inmuebles con los vecinos de las colonias aledañas; así como con el gobierno del DDF. En la actualidad persiste este problema para los habitantes de esta zona.

La construcción posibilitó la adecuación del suelo que dejó la ladrillera Nochebuena para el fraccionamiento. Tal es así, que los datos de los censos poblacionales correspondientes al Cuartel X de la Ciudad de México muestran un incremento poblacional en la sección correspondiente a la Ciudad de los Deportes. El desarrollo urbano de colonias aledañas como Nápoles y Del Valle obedeció a las condiciones ofrecidas al momento de su fraccionamiento y edificación, más no a la presencia de grandes equipamientos deportivos, sin embargo, a la posterioridad se vieron afectadas debido a la asistencia multitudinaria de aficionados de toda la ciudad a los espectáculos deportivos, lo que interrumpió el estilo de vida deseado.

4.1 La Ciudad de los Deportes y el desarrollo urbano

La pregunta que motivó la investigación: ¿En qué medida la construcción de la Ciudad de los Deportes incide en el desarrollo de su espacio urbano? Se responde que no incidió directamente en el desarrollo urbano del espacio urbano donde se localiza, pero sí en el tipo de población que habitó las colonias Ciudad de los Deportes y Nochebuena; y su funcionamiento impacta indirectamente en la cotidianidad urbana de las colonias Del Valle, Nápoles, San Juan, Nonoalco, Extremadura y Tlacoquemécatl.

El proceso de crecimiento y expansión urbana requiere la proyección y construcción de infraestructura urbana. Su planificación requiere de calles y avenidas que las comuniquen con otros núcleos de poblaciones, así como los principales centros de actividades y servicios económicos. Por lo que el desarrollo urbano de las colonias y de los equipamientos deportivos está condicionado por

la existencia de calzadas, avenidas y calles que posibiliten la llegada y el desahogo de la población que se desplaza en esa zona. El desarrollo de las colonias Ciudad de los Deportes y Nochebuena, al igual que la zona donde se encuentra, se determinó por la ampliación de la avenida Insurgentes, así como de avenida Revolución, y posteriormente, la construcción de Patriotismo y Periférico, lo que facilitó su comunicación con el centro; y posibilitó el fraccionamiento y edificación de equipamientos urbanos que satisficiera la demanda de espacios para la habitación y servicios.

La infraestructura vial es importante para la comunicación de los equipamientos deportivos de la ciudad, tanto para el arribo y desalojo de los espectadores, cuanto para las actividades económicas y el tipo de poblamiento que se desarrolla en sus alrededores. Sin embargo, los atributos del suelo y la localización de los equipamientos urbanos condicionan el diseño y traza de las calles y avenidas.

Los embudos que dejó la Ladrillera Nochebuena condicionaron la infraestructura vial de esta zona que debía contemplar el tipo de suelo. Su relleno con la construcción de la Ciudad de los Deportes posibilitó una traza urbana que trazó una infraestructura vial que se conectó con Insurgentes, avenida que se amplió en 1925 hasta San Ángel y con ello, una rápida comunicación de este pueblo y Mixcoac con el centro de la Ciudad de México. Por lo tanto, la existencia de calzadas, avenidas y calles se supedita a los atributos del tipo de suelo donde se proyecta su levantamiento, pero a su vez, guarda una relación de interdependencia con el tipo de equipamientos urbanos que ahí se localizan.

La Ciudad de los Deportes incidió en el tipo de poblamiento que habitó principalmente la colonia que lleva su nombre y Nochebuena porque la construcción de los inmuebles deportivos requirió la adecuación del suelo que dejó la Ladrillera Nochebuena, además de la introducción de servicios de sanidad en los alrededores donde en primer momento se proyectó construir más equipamientos deportivos. Ante la no conclusión del proyecto de la Ciudad de los Deportes, los terrenos quedaron disponibles para su uso habitacional; con la adecuación de su suelo y la introducción de servicios urbanos; su planificación y fraccionamiento; y la atracción de vivir cerca de dos inmuebles deportivos, trajo consigo que la venta y habitación de este lugar fuese accesible únicamente a clases privilegiadas.

La construcción de las colonias Nápoles y Del Valle obedeció a crear fraccionamientos amplios, con un ritmo de vida campestre en los límites de la ciudad, y como parte del ensanche de los pueblos circunvecinos de Mixcoac, Tlacoquemécatl, San Lorenzo Xochimanca y San Pedro de los Pinos. Su habitación se orientó a clases privilegiadas que tuvieran el ingreso suficiente para adquirir un terreno en este lugar. Se podría sugerir que la presencia de estas colonias pudo incidir en

el desarrollo y tipo de población que posteriormente habitó las colonias Ciudad de los Deportes y Nochebuena, sin embargo, como ya se mencionó, los terrenos de estas colonias no eran aptos para tales fines por la presencia de los embudos que dejó la ladrillera. La construcción de los inmuebles deportivos posibilitó su relleno y el fraccionamiento habitacional.

La carencia de espacios para el estacionamiento en la Ciudad de los Deportes es un conflicto urbano que afecta principalmente a esta colonia y a Nochebuena, en los días de espectáculos deportivos, y que se extiende principalmente hacia Del Valle, Nápoles, Extremadura, Mixcoac Nonoalco, San Juan, Tlacoquemécatl y San Pedro de los Pinos en la búsqueda de un lugar seguro para guardar el automóvil, lo cual afecta la tranquilidad y vida cotidiana de sus colonos.

En suma, la incidencia de la Ciudad de los Deportes en el espacio urbano no termina con su construcción, los conflictos urbanos prevalecientes durante sus primeros años de funcionamiento y durante el proceso de expansión urbana de la Ciudad de México durante la década de 1950 y 1960, sino que en la actualidad prevalece por la carencia de espacios para el estacionamiento, los cortes viales y los operativos policiales y de logística para la concentración masiva de personas alrededor de un espectáculo deportivos.

4.2 La importancia de la Ciudad de los Deportes para la Ciudad de México

La Ciudad de los Deportes en la actualidad es un espacio público de recreación y deporte para la Ciudad de México. Su planificación fue en los límites de la Ciudad de México en un suburbio que concentrara la actividad deportiva profesional, con amplios espacios para el estacionamiento y bajo el modelo de construcción de equipamientos deportivos norteamericano, en el que se privilegió el uso del automóvil para su llegada y desalojo, por medio de carreteras que lo unen con el centro de la ciudad. La carencia de espacios para el estacionamiento tras no concluirse el proyecto trajo los problemas de traslado ya descritos, y las afectaciones para las colonias aledañas. El proceso de expansión urbana durante la segunda mitad del siglo XX provocó que la zona de Mixcoac se incorporara a la mancha urbana de la Ciudad de México, por lo que la Ciudad de los Deportes pasó de localizarse en los límites de la ciudad, a formar parte de ella.

La construcción o ampliación de las vías de comunicación hacia la Ciudad de los Deportes se conforma de la siguiente manera: los ejes viales 5 y 6 sur a de oriente a poniente y viceversa. La ampliación de avenida Revolución y Patriotismo posibilita una rápida conexión hacia el norte y sur, lo que libra de la presión vehicular a Insurgentes. El Anillo Periférico rodea a la ciudad y en

su momento, marcó los nuevos límites de la Ciudad; su paso por San Antonio permite un mejor desplazamiento hacia la Ciudad de los Deportes. A las vías de comunicación se le suma el incremento de unidades de camiones y medios de transporte que usan estas vialidades, y cuya ruta ya no parte exclusivamente del centro de la ciudad hacia la periferia, sino que la mayoría lo rodea. Por último, la inauguración del Sistema de Transporte Colectivo Metro a partir de 1969 facilitó la comunicación de una ciudad en constante expansión, en específico, la ampliación de la Línea 7 hacia Barranca del Muerto en 1985, y con una estación en San Antonio, agilizó el traslado hacia la Ciudad de los Deportes desde cualquier punto de la capital.

La construcción y ampliación de avenidas, pero sobretodo, el aumento del transporte público, en específico del Metro, hacia la zona de Mixcoac trajo más alternativas de arribo y desalojo de los aficionados que concurrían hacia la Ciudad de los Deportes. El transporte público cubrió la demanda de trasladar más de 30 mil aficionados en un día de espectáculo deportivo. Los equipamientos deportivos alguna vez concebidos bajo un modelo norteamericano terminaron a la usanza del modelo europeo, ubicados en un barrio de clases medias y altas, donde las alternativas de transporte son suficientes para la llegada y desalojo de las multitudes. Aunque el uso del automóvil aún se emplea y los conflictos por el espacio del estacionamiento todavía persisten; sin embargo, la variedad de transporte público hacia la Ciudad de los Deportes, la convirtió en una zona perfectamente comunicada con cualquier punto de la ciudad.

Ilustración 19: Corrida 67° aniversario de la Plaza México. 5 de febrero 2013



Fuente: *Colección propia*

En cuanto al funcionamiento de los equipamientos deportivos: la Plaza México aún es el recinto taurino más importante del país y la más grande del mundo. Sin embargo, la popularidad y el gusto por la fiesta brava disminuyó considerablemente. Lejos quedaron las tardes dominicales donde se llenaba a su aforo máximo, ya sea para su temporada de novilleros o la temporada grande. En años recientes, las corridas inaugurales o de aniversario presentan buenas entradas, pero no a su máxima capacidad (ver ilustración 19). Por otro lado, la plaza de Insurgentes también se emplea para otros espectáculos deportivos como peleas box, funciones de lucha libre, exhibiciones de tenis, así como para conciertos y mítines políticos.

El estadio alternó por muchos años partidos de fútbol y fútbol americano. El retorno del Atlante en los años 80 regresó el esplendor del fútbol de primera división al recinto de la Ciudad de los Deportes, que fue remodelado y decorado de los colores azulgrana por ese entonces. En 1996 habría un intercambio en la localía de los equipos capitalinos: el Atlante pasó a jugar en el Estadio Azteca; y el Cruz Azul usaría a la Ciudad de los Deportes como su sede por 22 años consecutivos hasta el verano del 2018 (ver ilustración 20). Durante estos años, el estadio sería remodelado en iluminación, servicios y fue retirado el enrejado que separa al público del césped de juego. La creciente y consolidada popularidad del fútbol llevó a que el estadio presentara buenas entradas en sus partidos de local y aforo al máximo de su capacidad en encuentros de gran expectativa; en contraste con la Plaza México.

Ilustración 20: Partido Cruz Azul vs Veracruz. 18 de noviembre 2017



Fuente: *Colección propia*

4.3 La muerte del espacio público

El espacio público de las ciudades es un espacio asignado a uso del público, es decir, no está reservado a un alguien en particular, ya sea individuos, grupos o clases sociales específicas. El espacio público puede ser: 1) de libre acceso como calles, parques y plazas públicas; 2) con una cuota de entrada -como estadios, teatros, cines, etc.- donde quien la cubra, guarda su condición de anonimato ante un conglomerado, y se presenta en igualdad de condiciones en la diferencia del prójimo, para el disfrute de un espectáculo público. En el espacio público todos tienen derecho a estar presentes y ser respetados en su integridad, intimidad y anonimato independientemente de sus características físicas, sexo, edad, raza o religión, por lo que se convierte en un espacio de convivencia pacífica e igualitaria con otros ciudadanos (Duhau & Giglia, 2008).

La muerte del espacio público se refiere a la desaparición, privatización o especificación de este tipo de espacios, en favor de equipamientos que se presentan como públicos. Estos equipamientos de uso público, pero de propiedad privada guardan ciertas reglamentaciones, controles, vigilancia y cierres que alteran la condición de anonimato e igualdad. Asimismo, posee barreras de entrada en donde se puede discriminar su acceso por características físicas, sexo, edad, raza o religión. Este tipo de equipamientos de uso público generalmente están asociados al surgimiento de centros comerciales, donde se privilegia la práctica del consumo y no de convivencia social (Duhau & Giglia, 2008).

La Ciudad de los Deportes puede estar ante un caso de muerte del espacio público. Si bien, su propiedad es de la familia descendiente de Moisés Cosío, sus características lo constituyen como un espacio público con cuota de entrada, donde el anonimato y la igualdad se garantizan para el disfrute de un espectáculo deportivo. El término del contrato de arrendamiento del equipo Cruz Azul del estadio y su partida al Estadio Azteca en 2018, trajo consigo rumores y especulaciones sobre el futuro de este espacio, entre ellos, su demolición para dar paso a un lujoso centro comercial¹³⁸, con una localización privilegiada flanqueado por avenida Insurgentes, como parte del eje de desarrollo inversiones inmobiliarias y servicios especializados (Terrazas Revilla, 1995).

El estadio y plaza son dos equipamientos deportivos con 75 años de existencia. La modernidad que presentaron en su inauguración quedó rebasada ante la construcción de nuevos estadios deportivos en las principales ciudades del mundo; así como los que presentan algunos equipos de la liga mexicana de fútbol. Las especulaciones sobre una renovación de este espacio público

138 “Estadio Azul evoluciona a centro comercial de lujo”, consultado el 20 de mayo de 2021 en: <https://inmobiliare.com/estadio-azul-evolucion-a-centro-comercial-de-lujo/>

es algo que se tiene presente y se vislumbra como una necesidad. En febrero de 2008, el Diario Deportivo Récord publicó en su portada una nota sobre las intenciones del Cruz Azul de demoler el estadio para construir uno nuevo, con los estándares de modernidad, capacidad, tecnología y lujo que ahora se presentan (ver ilustración 21). La propiedad del estadio sería compartida entre la familia Cosío y el equipo de fútbol; e implicaría una renovación del espacio público de la colonia de la Ciudad de los Deportes, porque el proyecto sería acompañado por la construcción de un estacionamiento subterráneo, áreas verdes, comerciales y espacios para la recreación en la avenida Maximino Ávila Camacho, que pasaría ser peatonal¹³⁹.

Ilustración 21: Proyecto de un nuevo estadio en la Ciudad de los Deportes.



Fuente: *Diario Deportivo Récord* (6 de febrero de 2008)

139 “Tendrán nueva casa”, *Diario Deportivo Récord* (6 de febrero de 2008)

El proyecto no se ejecutó y se pensaría que la nota fue parte del sensacionalismo editorial de la prensa deportiva en México; sin embargo, en 2016, el entonces presidente de la Cooperativa Cruz Azul y del equipo de fútbol, Guillermo Álvarez, reconoció que en 2008 el equipo tuvo los permisos y autorización necesaria para derrumbar el Estadio Azul y construir uno nuevo, que sería propiedad del club, pero contratiempos económicos le impidieron hacerlo¹⁴⁰.

En cuanto a la Plaza México, no se comenta sobre una posible venta o demolición, ya sea para renovarla o construir otro equipamiento urbano. Sin embargo, el aumento de la protesta social en contra del maltrato animal y la pérdida progresiva de popularidad en la Ciudad de México sugiere que aumente el debate sobre la prohibición de las corridas de toros en la capital. Si en el futuro, estas manifestaciones se intensifican y se llegase a dictaminar la prohibición de espectáculos taurinos, se cerraría la plaza para la fiesta brava, más no así para otros espectáculos. En este fatalista escenario, la manutención de un equipamiento de esta magnitud sería complicado para sus propietarios.

Hoy en día, el Cruz Azul regresó al Estadio Azteca a jugar como local; y el Atlante, ahora equipo de la Liga de Expansión, retornó a la Ciudad de México en 2020 para jugar de nuevo en la Ciudad de los Deportes. El Atlante se presentó a jugar sin público en su año de retorno por la contingencia sanitaria de Covid-19, sin embargo, recientes remodelaciones al estadio lo presentan con una fisionomía azulgrana (ver ilustración 22).

La Ciudad de los Deportes es un espacio representativo para la Ciudad de México, tanto por los espectáculos deportivos que ahí se presentan, cuanto por el espacio urbano construido a su alrededor, sin dejar de lado las crónicas e historias inertes a ella. Su renovación es algo que se sugiere para que atienda su demanda como un espacio público deportivo y su preservación resulta fundamental como espacio para el deporte y la recreación ciudadana. La posible demolición del estadio para construir un centro comercial quedó como una amenaza que no se concretó, pero quizá en un futuro cercano, se presente la latente posibilidad de que eso suceda, y con ello, se presencie la muerte de uno de los espacios públicos deportivos más importantes del país.

140 “En 2008, Cruz Azul tuvo licencia para demoler y renovar el Azul”, consultado el 20 de mayo de 2021 en: <https://www.mediotiempo.com/futbol/liga-mx/2008-cruz-azul-licencia-demoler-renovar-azul>

Ilustración 22: La Ciudad de los Deportes. Abril 2021



Fuente: Estadios de México, *Twitter*, consultado en:

<https://twitter.com/MXESTADIOS/status/1386348480604504067>

Apéndice

Cuadro 7: Temporada inaugural de la Plaza México 1946

Corrida	Fecha	Cartel	Ganadería
1a	Martes 5 de febrero	Luis Castro "El soldado" - Manuel Rodríguez "Manolete" - Luis Procuna	6 toros de San Mateo
2a	Sábado 16 de febrero	Silverio - Manolete	6 toros de Torrecilla
3a	Martes 26 de febrero	Manolete - Luis Procuna - Rafael Perea "Boni"	6 toros de Torrecilla
4a	Sábado 2 de marzo*	Manolete - El Soldado - Silverio - Pepe Luis Vázquez	8 toros de San Mateo
4a	Sábado 9 de marzo	Cagancho - Silverio - El Soldado	6 toros de San Mateo

*Suspendida

Fuente: Elaboración propia con base en los periódicos consultados

Cuadro 8: 2a Temporada de la Plaza México 1946-1947

Corrida	Fecha	Cartel	Ganadería
1a	Domingo 10 de noviembre	Domingo Ortega - Armillita - Antonio Velázquez	6 toros de Rancho Seco
2a	Domingo 17 de noviembre	Morenito de Talavera - El Soldado - Fermin Rivera	6 toros de Coaxamalucan
3a	Domingo 24 de noviembre	Silverio - Domingo Ortega - Ricardo Torres	6 toros de Matancillas
4a	Domingo 1 de diciembre	Lorenzo Garza - Manolo Escudero - Gregorio Garza	6 toros de La Laguna
5a	Domingo 8 de diciembre	Manolete - Silverio - Guerrita	6 toros de La Punta
6a	Miércoles 11 de diciembre	Lorenzo Garza - Manolete - Leopoldo Ramos "el ahijado"	6 toros de Pasteje
7a	Domingo 15 de diciembre	Armillita - Manolete - Calesero	6 toros de Zacatepec
8a	Domingo 22 de diciembre	Álvaro Domecq - Silverio - Gitanillo de Triana - Antonio Toscano	7 toros de Zacatepec
9a	Domingo 29 de diciembre	Lorenzo Garza - Jaime Marco - Félix Briones	6 toros de Zotoluca
10a	Domingo 5 de enero	Álvaro Domecq - Armillita - Lorenzo Garza - Manuel Escudero	7 toros de Xajay
11a	Domingo 12 de enero	Domingo Ortega - Silverio - Manolete - Fermín Rivera	8 toros de La Punta
12a	Domingo 19 de enero	Lorenzo Garza - Manolete - Antonio Vizcaino	6 toros de San Mateo
13a	Domingo 26 de enero*	Jesús Solórzano - Gregorio García - Morenito de Talavera - Jaime Marco	8 toros de La Laguna
14a	Domingo 2 de febrero	Álvaro Domecq - Manolete - Silverio - David Liceaga	7 toros de Coaxamalucan
15a	Miércoles 5 de febrero	Cagancho - Jesús Solórzano - Morenito de Talavera - Gregorio García	8 toros de La Laguna
16a	Domingo 9 de febrero	Domingo Ortega - Armillita - Ricardo Torres	6 toros de Pasteje
17a	Domingo 16 de febrero	Lorenzo Garza - Fermín Rivera - Gregorio García	6 toros de Carlos Cuevas
18a	Domingo 23 de febrero	Armillita - Lorenzo Garza - El soldado	6 toros de Xajay
19a	Domingo 2 de marzo	El soldado - El calesero - Félix Briones	6 toros de Coaxamalucan
20a	Jueves 6 de marzo	Armillita - Lorenzo Garza - El soldado - Fermín Rivera - Silverio - Félix Briones	6 toros de La Punta
21a	Domingo 9 de marzo	Armillita - Juan Estrada - Félix Briones	6 toros de Santín
22a	Domingo 16 de marzo	Lorenzo Garza - Silverio	6 toros de Zotoluca
23a	Domingo 23 de marzo	Antonio Toscano - Armillita - El soldado	6 toros de Juan Aguirre

*Suspendida

Fuente: Elaboración propia con base en los periódicos consultados

Cuadro 9: Partidos de Fútbol Americano en la temporada inaugural de la Ciudad de los Deportes 1946

Fecha	Partido	Marcador
Domingo 6 de octubre	Universidad vs Colegio Militar	45 - 0
Domingo 13 de octubre	Educación vs Piccolino	9 - 7
Jueves 17 de octubre	Wanchara vs Colegio Militar	6 - 0
Domingo 20 de octubre	Universidad vs CAS	64 - 6
Jueves 24 de octubre	Politécnico vs Educación	56 - 0
Sábado 26 de octubre	Arizona Vets vs Wanchara	38 - 13
Jueves 31 de octubre	Universidad vs México Y	7 - 0
Sábado 2 de noviembre	Colegio Militar vs CAS	6 - 2
Jueves 7 de noviembre	Universidad vs Wanchara	36 - 6
Sábado 9 de noviembre	Colegio Militar vs Educación	7 - 6
Martes 12 de noviembre	CAS vs Piccolino	13 - 6
Sábado 16 de noviembre	Politécnico vs Colegio Militar	41 - 7
Miércoles 20 de noviembre	México Y vs Piccolino	50 - 0
Sábado 23 de noviembre	Politécnico vs Wanchara	55 - 0
Martes 26 de noviembre	Universidad vs Educación	52 - 0
Sábado 30 de noviembre	Bowie (Texas) vs México Y	26 - 0
Miércoles 4 de diciembre	Wanchara vs CAS	19 - 13
Sábado 7 de diciembre	México Y vs Educación	27 - 0
Sábado 14 de diciembre	Universidad vs Politécnico	29 - 13
Sábado 28 de diciembre	Mississippi College vs Universidad	43 - 7

Fuente: Elaboración propia con base en los periódicos consultados

**Cuadro 10: Partidos de la Liga Mayor de Fútbol jugados
en el Estadio de la Ciudad de los Deportes 1947-1948**

Torneo	Fecha	Partido	Marcador
Liga Mayor 1946-1947	Domingo 4 de mayo de 1947	*Atlante vs Veracruz	5 - 1
Liga Mayor 1946-1947	Domingo 1 de junio de 1947	**León vs Atlante	0 - 0
Copa México 1947	Domingo 15 de junio de 1947	América vs Atlante	3 - 4
Amistoso	Jueves 19 de junio de 1947	Selección Nacional vs León	2 - 3
Copa México 1947	Jueves 3 de julio de 1947	**Moctezuma vs Oro	4 - 3
Campeón de Campeones 1946-1947	Domingo 6 de julio de 1947	**Atlante vs Moctezuma	0 - 3
Liga Mayor 1947-1948	Domingo 21 de septiembre	*Atlante vs León	1 - 10
Trofeo Casas Alemán	Domingo 25 de abril de 1948	León vs Combinado España-Asturias	3 - 2
Liga Mayor 1947-1948	Domingo 2 de mayo de 1948	América vs Guadalajara	4 - 3
Liga Mayor 1947-1948	Domingo 9 de mayo de 1948	Marte vs Asturias	1 - 1
Liga Mayor 1947-1948	Jueves 13 de mayo de 1948	América vs ADO	4 - 4
Liga Mayor 1947-1948	Domingo 30 de mayo de 1948	Atlante vs Veracruz	6 - 2
Liga Mayor 1947-1948	Domingo 6 de junio de 1948	Marte vs Atlas	3 - 4
Liga Mayor 1947-1948	Jueves 10 de junio de 1948	América vs España	1 - 1
Liga Mayor 1947-1948	Domingo 27 de junio de 1948	**León vs Oro	0 - 0
Liga Mayor 1947-1948	Martes 29 de junio de 1948	**León vs Oro	2 - 0
Copa México 1948	Domingo 18 de julio de 1948	Marte vs Veracruz	1 - 2
Copa México 1948	Domingo 25 de julio de 1948	**Veracruz vs Guadalajara	3 - 1
Campeón de Campeones 1947-1948	Domingo 5 de septiembre de 1948	**León vs Veracruz	1 - 0

* Encuentro de gran expectativa

** Definición de un campeonato

Fuente: Elaboración propia con base en los periódicos consultados

Cuadro 11: Gira del Racing Club en la Ciudad de los Deportes 1947

Fecha	Partido	Marcador
Domingo 5 de enero	Veracruz vs Racing	2 - 1
Domingo 12 de enero	Atlas vs Racing	1 - 3
Jueves 16 de enero	Combinado España-Asturias vs Racing	0 - 1
Domingo 19 de enero	Atlante vs Racing	0 - 2
Jueves 23 de enero	Puebla vs Racing	2 - 2
Domingo 26 de enero	Combinado Liga Mayor vs Racing	2 - 4
Domingo 2 de febrero	Atlante vs Racing	1 - 3
Recaudación total de la gira: \$ 1,300,000		

Fuente: Elaboración propia con base en los periódicos consultados

Cuadro 12: Gira del Ferencvárosi en la Ciudad de los Deportes 1947

Fecha	Partido	Marcador
Domingo 20 de julio	Veracruz vs Ferencvarosi	3 - 2
Domingo 27 de julio	Moctezuma vs Ferencvarosi	1 - 5
Domingo 3 de agosto	Selección Nacional vs Ferencvarosi	3 - 3
Domingo 10 de agosto	Atlante vs Ferencvarosi	2 - 3
Domingo 17 de agosto	Selección Nacional vs Ferencvarosi	4 - 3
Recaudación total de la gira: \$ 1,144,000		

Fuente: Elaboración propia con base en los periódicos consultados

Cuadro 13: Gira del Independiente en la Ciudad de los Deportes 1948

Fecha	Partido	Marcador
Domingo 4 de enero	Atlante vs Independiente	3 - 3
Domingo 11 de enero	León vs Independiente	1 - 1
Jueves 15 de enero	Combinado España-Asturias vs Independiente	3 - 2
Domingo 18 de enero	Selección Veracruzana vs Independiente	2 - 7
Jueves 22 de enero	Oro vs Independiente	1 - 1
Domingo 25 de enero	Selección Mexicana vs Independiente	1 - 5
Domingo 1 de febrero	León vs Independiente	4 - 0
Jueves 5 de febrero	Guadalajara vs Independiente	0 - 3
Domingo 8 de febrero	Selección Mexicana vs Independiente	0 - 3
Recaudación total de la gira: \$1,723,000		

Fuente: Elaboración propia con base en los periódicos consultados

Cuadro 14: Gira del Bratislava en la Ciudad de los Deportes 1948

Fecha	Partido	Marcador
Domingo 1 de agosto	Atlante vs Bratislava	0 - 2
Domingo 8 de agosto	Veracruz vs Bratislava	3 - 5
Jueves 12 de agosto	Oro vs Bratislava	0 - 0
Domingo 15 de agosto	Atlas vs Bratislava	2 - 0
Domingo 22 de agosto	Marte vs Bratislava	2 - 4
Miércoles 25 de agosto	Combinado España-Asturias vs Bratislava	5 - 0
Domingo 29 de agosto	León vs Bratislava	2 - 2
Recaudación total de la gira: \$1,170,000		

Fuente: Elaboración propia con base en los periódicos consultados

Cuadro 15: Gira del Vasco de Gama en la Ciudad de los Deportes 1949

Fecha	Partido	Marcador
Domingo 9 de enero	América vs Vasco de Gama	3 - 4
Domingo 16 de enero	Atlas vs Vasco de Gama	3 - 4
Domingo 23 de enero	Atlante vs Vasco de Gama	0 - 8
Jueves 27 de enero	Combinado España-Asturias vs Vasco de Gama	0 - 2
Domingo 30 de enero	Veracruz vs Vasco de Gama	1 - 2
Jueves 3 de febrero	Oro vs Vasco de Gama	2 - 2
Domingo 6 de febrero	León vs Vasco de Gama	2 - 3
Jueves 10 de febrero	Atlas vs Vasco de Gama	0 - 4
Domingo 13 de febrero	Combinado España-Asturias vs Vasco de Gama	0 - 0
Recaudación total de la gira: \$1,742,200		

Fuente: Elaboración propia con base en los periódicos consultados

Cuadro 16: 2a Copa de Naciones de la Confederación Norteamericana de Fútbol 1949

Fecha	Partido	Marcador
Domingo 4 de septiembre	México vs EUA	6 - 0
Domingo 11 de septiembre	México vs Cuba	2 - 0
Miércoles 14 de septiembre	Cuba vs EUA	1 - 1
Domingo 18 de septiembre	México vs EUA	6 - 2
Miércoles 21 de septiembre	Cuba vs EUA	2 - 5
Domingo 25 de septiembre	México vs Cuba	3 - 0

Fuente: Elaboración propia con base en los periódicos consultados

Cuadro 17: Gira del River Plate en la Ciudad de los Deportes 1950

Fecha	Partido	Marcador
Domingo 15 de enero	Atlante vs River Plate	0 - 6
Domingo 22 de enero	América vs River Plate	2 - 8
Domingo 29 de enero	Veracruz vs River Plate	1 - 4
Jueves 2 de febrero	Combinado España-Asturias vs River Plate	0 - 1
Domingo 5 de febrero	León vs River Plate	1 - 1
Jueves 9 de febrero	Combinado España-Asturias vs River Plate	0 - 0
Domingo 12 de febrero	León vs River Plate	2 - 2
Jueves 16 de febrero	Oro vs River Plate	1 - 3
Domingo 19 de febrero	Selección Nacional vs River Plate	2 - 0

Fuente: Elaboración propia con base en los periódicos consultados

Cuadro 18: Gira del Boca Juniors en la Ciudad de los Deportes 1951

Fecha	Partido	Marcador
Domingo 7 de enero	Veracruz vs Boca Juniors	2 - 3
Domingo 14 de enero	Atlante vs Boca Juniors	1 - 4
Jueves 18 de enero	Atlas vs Boca Juniors	3 - 2
Domingo 21 de enero	Necaxa vs Boca Juniors	0 - 2
Jueves 25 de enero	Marte vs Boca Juniors	2 - 3
Domingo 28 de enero	León vs Boca Juniors	2 - 2

Fuente: Elaboración propia con base en los periódicos consultados

Fuentes

ARCHIVOS

Archivo Histórico de la Ciudad de México (AHCM)

Fondo Ayuntamiento del Gobierno del Distrito Federal (AGDF)

Sección Consejo Superior Del Gobierno del Distrito Federal (CSGDF)

Planoteca

Archivo General de la Nación (AGN)

Fondo Manuel Ávila Camacho (MAC)

Fondo Miguel Alemán Valdés (MAV)

Biblioteca Miguel Lerdo de Tejada (BMLT)

Archivos Económicos (AE)

Sección Ciudad de los Deportes

Sección Estadios

Sección Estadios Construcciones

Sección Fernando Casas Alemán

Sección Fútbol

Sección Javier Rojo Gómez

Sección Plaza de Toros

Sección Plaza de Toros Historia

Sección Plaza de Toros Impuestos

AUDIOVISUAL

Manrique, Alfonso (s/f). *Hazaña monumental. La Ciudad de los Deportes*, consultado en:
<https://www.youtube.com/watch?v=xjhngQnDoAU>

Galindo, Alejandro (1948), *Esquina bajan*, México, Rodríguez Hermanos, 115 min.

Historias de nuestra ciudad (2018), *La historia del Toreo de Cuatro Caminos*, consultado en:
<https://www.youtube.com/watch?v=CwCj7MmQz1s>

Pardavé, Joaquín (1944), *Los hijos de don Venancio*, México, Filmex, 100 min.

PERIÓDICOS

Diario Deportivo Récord

Excélsior

El Nacional

Novedades

La Prensa

El Universal

PÁGINAS WEB

Biblioteca Virtual de la Cámara de Diputados. (s/f). *Teatro Estadio Nacional*, consultado en:
http://www.diputados.gob.mx/sedia/biblio/virtual/dip/recicam/23_estadio.pdf

Lugo, Erik Francisco (2019), “La historia del fútbol mexicano a través de los números. Estadio Olímpico de la Ciudad de los Deportes”, consultado en:
<http://historiafutmx.blogspot.com/2019/01/>, septiembre 2020

Lugo, Erik Francisco (2019a), “La historia del fútbol mexicano a través de los números. El Parque Asturias”, consultado en:
<http://historiafutmx.blogspot.com/2019/09/>, septiembre 2020

La Ciudad de México en el tiempo, *Facebook*, consultado en:
<https://www.facebook.com/laciudaddemexicoeneltiempo/>

Estadios de México, *Facebook*, consultado en:
<https://www.facebook.com/EstadiosDeMexico/>

Estadios de México, *Twitter*, consultado en:
<https://twitter.com/MXESTADIOS>

Mi México Antiguo, *Facebook*, consultado en:
<https://www.facebook.com/MiMexicoAntiguo/>

BIBLIOGRAFÍA

Carrión Fernando y Rodríguez, María José (2014) (comp.), *Luchas urbanas alrededor del fútbol*, Quito, 5ª avenida editores.

Cisneros Sosa, Armando (1993), *La ciudad que construimos. Registro de la expansión de la Ciudad de México (1928-1976)*, México, UAM-Iztapalapa, 228 p.

Commons de la Rosa, Aurea (1971) “Análisis Comparativo de la población de la Ciudad de México según censo de población 1930-1950-1970” en: *Investigaciones Geográficas*, 4, 39–47.

Contreras, Carlos (1933), *Plano regulador del Distrito Federal*, México, Talleres Gráficos de la Nación

De Antuñano, Emilio (2017), *Planning a “Mass City”: the politics of planning in Mexico City, 1930-1960*, A dissertation submitted t\candidacy for the degree of Doctor of Philosophy, University of Chicago, 298 p.

- Delgado, Javier (1988), “El patrón de ocupación territorial de la Ciudad de México al año 2000”, en: Terrazas, Oscar y Preciat, Eduardo, *La estructural territorial de la Ciudad de México*, México, Plaza y Valdés Editores, p. 253.
- Duhau, Emilio y Giglia, Ángela (2008) *Las reglas del desorden. Habitar la metrópoli*, México, Siglo XXI Editores y Universidad Autónoma Metropolitana - Unidad Azcapotzalco, 576 p.
- Escudero, Alejandrina (2011), “Carlos Contreras: la ciudad deseada” en: *Bitácora arquitectura*, 12, verano, pp. 16-23
- Escudero, Alejandrina (2012), “La ciudad posrevolucionaria en tres planos” en *Anales del Instituto de Investigaciones Estéticas*, 30(93), 103.
- Escudero, Alejandrina (2017), “Los inicios de la planificación en México: 1925-1938” en: Ayala Alonso, Enrique; Vargas Sánchez, Concepción; Álvarez Montes, G. (comp.), *La construcción de México siglos XIX y XX. Barrios, colonias y fraccionamientos*, México, Universidad Autónoma Metropolitana, 270 p.
- Figueroa, Óscar, y Figueroa, Martín (2014) “El fútbol y la ciudad, la ciudad y el fútbol: simetrías en América Latina” en: Carrión, Fernando y Rodríguez, María José (comp.), *Luchas urbanas alrededor del fútbol*, Quito, 5ª avenida editores, pp. 517-544.
- García Ayala, José Antonio y Alcántara Villanueva, Jeshván (2010), “La Ciudad Deportiva. Materialización de una ciudad deseable en tres épocas de la capital mexicana” en: *Esencia y espacio*, julio-diciembre, consultado en:
<http://repositoriodigital.ipn.mx/handle/123456789/25265>
- García Parra, Araceli (2006), *Valoración de los proyectos de geometría en la generación, permanencia y adaptabilidad de algunas tramas urbanas en forma de ensanche: el caso de la Colonia San Miguel Chapultepec en la ciudad de México*, Tesis doctoral, Barcelona, Universitat Politècnica de Catalunya, 527 p.
- Gorbea Soto, Alfonso (1962). *Tlacoquemecatli: Una villa condenada a muerte*, Xalapa, Universidad Veracruzana, (Cuadernos de la Facultad de Filosofía y Letras 11).
- Harvey, David (2007), *Espacios del capital. Hacia una geografía crítica*, Madrid, Akal, 445 p

- Leidenberger, Georg (2011), *La historia viaja en tranvía. El transporte público y la cultura política de la Ciudad de México*, México, Universidad Autónoma Metropolitana, 185 p.
- Lettieri, Michael. Joseph (2014), *Wheels of Government: The Alianza de Camioneros and the Political Culture of P.R.I. Rule, 1929-1981*, A dissertation submitted in partial satisfaction of the requirements for the degree Doctor of Philosophy, San Diego, University of California, 335 p
- Mendoza Ruiz, Joel (2018), “Modesto C. Rolland y el primer libro sobre el municipio libre mexicano” en: Carlos Reta Martínez (Coord.), *Municipalistas y municipalismo en México*, México, Colección INAP
- Medina, Luis (1978), *Historia de la revolución mexicana 1940-1952. Del cardenismo al avilacamachismo*, México, El Colegio de México, 410 p.
- Montes de Oca Icaza, Claudia Ximena (2010), *La transformación del espacio de los pueblos de Tlacoquemécatl y San Lorenzo Xochimanca entre 1854-1928*, Tesis para obtener el grado de Maestra en Historia, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 143 p
- Pensado Leglise, Patricia y Correa Etchegaray, Leonor (1996), *Mixcoac, un barrio en la memoria*, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 94 p.
- Pensado Leglise, Patricia y Real García Figueroa, María de Jesús (coord.) (2003), *Historia oral de San Pedro de los Pinos. Conformación y transformación del espacio urbano en el siglo XX*, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 110 p.
- Puig Casauranc, José Manuel (1930), *Atlas general del Distrito Federal México*, México, Talleres Gráficos de la Nación, 2 t.
- Puig Casauranc, José Manuel (1992), *Atlas general del Distrito Federal México*, México, Centro de Estudios de Historia de México Condumex, 2 t.
- Reyna, María del Carmen (1992), *Formación y desintegración de la Hacienda de San Francisco de Borja*, México, INAH, (Colección Divulgación), 173 p

- Rodríguez Kuri, Ariel (2012), “La ciudad oficial, 1930-1970” en: *Historia política de la Ciudad de México*. Desde su fundación hasta al año 2000, México, El Colegio De México
- Rodríguez Kuri, Ariel (2019), *Museo del Universo. Los juegos olímpicos y el movimiento estudiantil de 1968*, México, El Colegio de México, 457 p.
- Rolland C, Jorge M. (2015), “Ingeniero Modesto C. Rolland. Pionero del uso de prefabricado de cemento armado en México”, en *Construcción y Tecnología en Concreto*, febrero de 2015, pp. 36-41, consultado en:
<http://www.revistacyt.com.mx/pdf/febrero2015/historico.pdf>
- Rolland C, Jorge M. (2016), “La Monumental Plaza de Toros México. Setenta años de un portento arquitectónico” en: *Relatos e historias en México*, núm. 93, mayo.
- Rolland, Modesto C. (1939), *El desastre municipal en la República Mexicana*, 2a ed., México, 190 p.
- Ronda, Stephanie y Ugalde, Vicente (2008), “Planeación urbana en la ciudad de México en los cincuenta: controversias y debates en la Comisión de Planificación del Distrito Federal” en: *Secuencia*, 70, enero-abril, 69-100
- Sánchez-Mejorada Fernández, Ma. Cristina. (2005). *Rezagos de la modernidad: Memorias de una ciudad presente*, México, Universidad Autónoma Metropolitana
- Sánchez Michel, Valeria (2014), *Construcción de una utopía: Ciudad Universitaria, 1928-1952*, Tesis para obtener el grado de Doctora en Historia, El Colegio de México.
- Sánchez Ruiz, Gerardo (1999), *La Ciudad de México en el periodo de las regencias 1929-1997. Dinámica social, política estatal y producción urbano-arquitectónica*, México, Universidad Autónoma Metropolitana
- Sánchez Ruiz, Gerardo (2002), *Planificación y urbanismo de la Revolución Mexicana. Los sustentos de una nueva modernidad en la Ciudad de México 1917-1940*, México, Universidad Autónoma Metropolitana, 412 p.

- Sánchez Ruiz, Gerardo (2002), “Precusores de la planificación y el urbanismo y la construcción de las bases para el desenvolvimiento de la Ciudad de México del siglo XX” en: *Anuario de espacios urbanos, historia, cultura y diseño*, 9 (enero-diciembre), 117–145.
- Sánchez Ruiz, Gerardo (2006), “La modernidad urbana en México. Fuentes teóricas y prácticas de la primera mitad del siglo XX” en: *Secuencia*, 64(enero-abril), 81–100.
- Sánchez Ruiz, Gerardo (2008), *Planeación moderna de las ciudades*, México, Trillas, Universidad Autónoma Metropolitana, 304 p.
- Schteingart, Martha e Ibarra, Valentín (2016), *Desarrollo urbano-ambiental y movilidad en la Ciudad de México. Evaluación histórica, cambios recientes y políticas públicas*, México, El Colegio de México, 290 p.
- Terrazas Revilla, Óscar (1995), “Los ejes de la metropolización” en: *Anuario de espacios urbanos, historia, cultura y diseño*, 2(enero-diciembre), 317–339.
- Terrazas Revilla, Óscar (2000), “Las nociones de centro en la ciudad global” en: *Anuario de espacios urbanos, historia, cultura y diseño*, 7(enero-diciembre), 126–142.
- Terrazas Revilla, Óscar (2003), “Centralidad y globalización en la Ciudad de México” en: *Anuario de espacios urbanos, historia, cultura y diseño*, 10(enero-diciembre), 85–98.
- Torres Ramírez, Blanca (1984), *Historia de la Revolución Mexicana 1940-1942. Hacia la utopía industrial*, México, El Colegio de México, 331 p.
- Unikel, Luis, Ruiz, Crescencio, y Garza Gustavo (1976), *El desarrollo urbano de México, Diagnóstico e implicaciones futuras*, México, El Colegio de México, 464 p.

