

MARÍA BUSTAMANTE HARFUSH

La reciente demolición de la fábrica Chrysler de México

ESTAMOS SIENDO TESTIGOS de la demolición cotidiana de algunas de las fábricas construidas durante lo que podríamos calificar como la época de oro de la industrialización del valle de México, es decir, entre 1920 y 1960, que, lejos de ser tan sólo chatarra torcida y concreto bruto, son en realidad ejemplo de una filosofía y una estética arquitectónica que debe valorarse.

Existen diversas razones por las que varias fábricas están siendo demolidas. Por una parte, se han reubicado en varios estados debido a los índices contaminantes que tiene ya la ciudad de México; otras se han cerrado debido a la fuerza cambiante del mercado y a las nuevas tecnologías que hacen obsoletos los antiguos procesos de producción; finalmente, existen las que, debido a su ubicación, han sido reemplazadas por intereses inmobiliarios impulsados por las recientes tendencias urbanas de regeneración y densificación de las zonas céntricas de la ciudad de México.

Las causas anteriores han sentenciado a muerte estas máquinas colosales, ejemplos de la arquitectura y la ingeniería funcionalista más pura y utilitaria de la cual nos habla ya Reyner Banham en *La Atlántida de hormigón*. En ese sentido, se ha iniciado —y cada vez toma mayor fuerza— el interés sobre las fábricas de la ciudad de México, como en el caso del libro *La arqueología industrial* de la arquitecta Gigliola Carozzi, publicado en 1991 por la Universidad Iberoamericana, y de unas cuantas obras monográficas.

Sin embargo, es urgente hacer un inventario completo de las fábricas dentro de la ciudad de México, aun de las que ya no operan, pues no existe

ningún registro de fábricas dentro de los catálogos de monumentos arquitectónicos e históricos de nuestra ciudad. Este inventario sería de gran utilidad para fomentar una conciencia de rescate y regeneración de esta tipología arquitectónica, como lo hicieron las imágenes captadas por Bernd y Hilla Becher de silos y tanques de agua, de los cuales —de no ser por ese registro gráfico— no conoceríamos ya muchos de ellos.

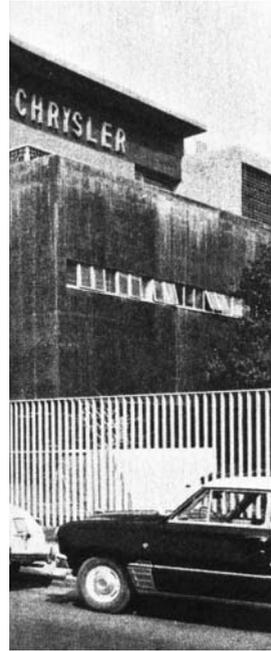
Para algunos, la obsolescencia funcional que les ven a los espacios que fueron diseñados específicamente para otro uso y los extensos metros cuadrados sin uso específico darían la impresión de una ausencia de rentabilidad económica. Aunado a lo anterior, y pese al número cada vez mayor de intervenciones exitosas en zonas fabriles del mundo, en México hay una gran carencia de sensibilización hacia el tratamiento del patrimonio y más aún del industrial, el cual ha sido considerado más por su valor utilitario y productivo que por su valor “estético e histórico”, tanto por parte de sus dueños como de la misma sociedad. La carencia y la diversidad de criterios a la hora de plantear su conservación o derribo han dejado mucho que desear en la realización de verdaderos proyectos de reciclaje capaces de regenerar zonas enteras.

Sin embargo, pocos han sido los casos de regeneración de fábricas por cuestiones de memoria e identidad o por un afán conservador de mantener las construcciones y los elementos históricos; más bien, ha sido posible gracias al gran potencial del mismo predio al aprovechar el gran capital edificado. Tal es el caso de la regeneración integral del edificio *OXO*¹ en Londres, reestructurado y rehabilitado para usos mixtos, en donde se alojaron viviendas de interés social combinadas con talleres artesanales y tiendas, así como restaurantes, logrando un proyecto integral y autosustentable.

Haciendo una muy breve historia, las primeras fábricas en México se establecieron en la segunda mitad del siglo XIX, tales como La Hormiga, Loreto y Buen Tono. Sin embargo, en 1920, cuando todavía la ciudad era predominantemente agrícola, se inicia la industrialización masiva del Distrito Federal.

Ya en los años treinta, la ciudad de México se encontraba en una efervescencia constructiva de fábricas monumentales para la producción de jabones, telas, aceites y ensamble de automóviles, las cuales se establecieron en las zonas industriales todavía alejadas de la ciudad, como Vallejo, Legaria y

1. Kenneth Powell, *Architecture Reborn: The Conversion and Reconstruction of Old Buildings*. Londres, Laurence King Publishing, 1999, p. 124.



ra y 1b. La fábrica de automóviles Chrysler, edificada en 1953 por los arquitectos Guillermo Rosell y Lorenzo Carrasco. Su fachada ostenta un gran altorrelieve del pintor David Alfaro Siqueiros. Imagen tomada de: *México, ciudad majestuosa*, dirección de Octavio Colmenares Vargas, México, Excélsior, 1961.

Cuautitlán, áreas que pronto se vieron invadidas por una urbanización invencible. La Palmolive, Aceitera Mexicana, Bacardí,² Aceros de México y Ford son tan sólo algunos ejemplos de las primeras fábricas establecidas entre 1920 y 1960.

Para la década de los cuarenta, “los requerimientos del desarrollo industrial de la época, propiciaron la construcción de nuevas fábricas sobre amplias extensiones de tierra sin urbanizar, y en virtud de que las normas de planeación entonces recién aprobadas señalaban las zonas convenientes para la localización de la industria, se formó un arco en torno al casco antiguo de

2. Uno de los ejemplos más significativos en Tultitlán es la embotelladora Bacardí, localizada sobre la autopista México-Querétaro, ya que el proyecto de las oficinas es del afamado arquitecto Ludwig Mies van der Rohe y el proyecto de la planta embotelladora estuvo a cargo de Félix Candela. Ninguna de estas construcciones está catalogada por las instituciones encargadas de hacerlo; sin embargo, sí están catalogadas dentro de algunas guías de arquitectura del siglo xx.

la ciudad que coincidía con el trazo del sistema ferroviario”.³ En esa forma, la vocación industrial de las delegaciones Azcapotzalco, Gustavo A. Madero, Álvaro Obregón, y de la actual Miguel Hidalgo, se intensificó gracias a la disponibilidad de suelo y sobre todo a las vías de ferrocarril existentes.

La refinería de petróleo “18 de marzo” en Azcapotzalco, la planta Ford Motor Company —la ensambladora de automóviles más antigua de la república mexicana— en la Delegación Gustavo A. Madero, hoy convertida en un centro comercial en donde se aprovechó su estructura; la Cervecería Modelo en la delegación Miguel Hidalgo y la Tolteca en la Álvaro Obregón son tan sólo ejemplos representativos de esa etapa de desarrollo.

Asimismo, la Calzada de Tlalpan se convirtió en una de las avenidas de la ciudad con el mayor establecimiento de diversas fábricas y laboratorios, diseñados en su mayoría por importantes arquitectos de la época y artistas, los cuales desarrollaron prácticos, funcionales y hermosos espacios específicamente destinados para la industria. Tal es el caso de Upjohn de México, la Unión Química Belga en América Latina y CIBA de México —hoy Novartis, en la salida del Metro General Anaya.

En el caso específico de la actual delegación Miguel Hidalgo, se permitió el establecimiento de diversas empresas a los costados de las vías del ferrocarril a Cuernavaca, entre las que destacan la fábrica de Bayer, Harinas Elizondo y dos plantas armadoras de automóviles: la General Motors y la Chrysler.

De estas dos últimas plantas, la General Motors de México —ubicada entre la Av. Ejército Nacional y Cervantes Saavedra— fue durante años la planta automotriz más grande del país. Para los años sesenta ocupaba ya un área total de 160 000 metros cuadrados. Su capacidad de producción en esa época era “de más de 100 vehículos diarios en turnos de ocho horas. Fabricando el Opel, Vauxhall, Chevrolet, Pontiac, Oldsmobile y Buick y los camiones Chevrolet y GMC”.⁴ Además de eso, fabricaba diversos productos, tales como acumuladores Delco, bujías AC, muelles GM y refrigeradores Frigidaire. Se dice que en su Casa de Fuerza se generaban 2 500 kilovatios, suficientes para abastecer a una ciudad de 20 000 habitantes. En los años noventa fue completamente demolida para construir en parte de su terreno su nuevo corporativo y lo demás está a la espera de algún desarrollo inmobiliario.

3. www.conapo.gob.mx

4. Octavio Colmenares Vargas (dir.), *México, ciudad majestuosa*, México, Excélsior, 1961, p. 76.



2. Lo que queda todavía por demoler de la antigua fábrica Chrysler. El gran mural de Siqueiros está oculto tras esa gran lona. Se dice que el altorrelieve será lo único que se conservará de toda la fábrica al entregarlo al Instituto Nacional de Bellas Artes, que quizás no encuentre mejor lugar dónde ponerlo que éste, el sitio para el cual fue diseñado. Foto: María Bustamante Harfush, abril de 2004.

Por otra parte, la fábrica Auto-Mex, mejor conocida como la Chrysler, fue fundada en 1939 por un grupo de hombres de negocios, encabezados por don Gastón Sagarraga Vidaurreta, con la intención de armar los productos de dicha marca provenientes de Estados Unidos. “La planta inaugurada en aquel entonces ocupó un área total construida de 8169 metros cuadrados, y tenía capacidad para 120 unidades mensuales. Para 1960 ocupaba ya una superficie construida de 64183 metros cuadrados y producía 1200 unidades al mes, teniendo capacidad para armar hasta 1870.”⁵

La producción y la demanda habían crecido tanto, que para 1953 se encargó a los arquitectos Guillermo Rosell y Lorenzo Carrasco el proyecto de la nueva planta en el número 320 de Lago Alberto, en donde, según describen, “se halla esta modernísima planta, que es modelo entre las de su género”. En su fachada exterior se colocó un altorrelieve, obra del pintor David Alfaro Siqueiros.

5. *Ibid.*, p. 236.

A principios del año 2004, se comenzó la acelerada demolición de la fábrica Chrysler, al parecer, para dar lugar a un gran complejo mixto de vivienda de interés medio alto y servicios desarrollados en diversas torres de 30 niveles, que aparentemente es un proyecto del arquitecto Teodoro González de León. Lo anterior es resultado de los recientes Programas Parciales de Desarrollo Urbano realizados para la ciudad y que refuerzan la idea de densificar el centro, al permitir una alta densidad en predios junto a importantes vialidades, como la de Marina Nacional.

La demolición total de esta importante fábrica es muestra fehaciente de la transformación que sufrirá toda esta inmensa zona de predios dentro de la ciudad de México. Asimismo, colonias proletarias como la Anáhuac, en donde se encontraban casas de obreros, bodegas y almacenes, se están transformando rápidamente en bloques de interés medio, disfrazados de interés social. Es decir, los extensos predios, prácticamente abandonados dentro de zonas netamente industriales, los han ido comprando empresas constructoras de vivienda “social” como Baita y SHF —algunos apoyados por créditos de Infonavit—, aprovechando los bajos costos que implica comprar viejos almacenes cuando todavía el equipamiento y la infraestructura no están preparados para el cambio.

Ahora bien, desde hace más de siete años me he interesado en las construcciones fabriles, debido a su importancia arquitectónica dentro del espacio urbano de la ciudad. De ese tiempo al actual, he visto cómo en cuestión de días se desmantelan colosales edificaciones industriales, reduciéndose a escombros de hierro vendido por kilo y metros cuadrados de tierra vendida en 10 mil o 15 mil pesos el metro cuadrado (mil o mil quinientos dólares) dentro de la vorágine inmobiliaria que existe por obtener suelo dentro de aquellas delegaciones inscritas en el bando dos,⁶ amenazando con esto la permanencia de las fábricas que se encuentran dentro de tales zonas.

La falta de territorio en dónde construir y la limitante de densificar el centro ha provocado que los ojos de inversionistas se vuelquen hacia el interior, recayendo en ocasiones sobre extensas superficies de terrenos fabriles que han tenido la posibilidad de cambiar su uso industrial por habitacional. Lo anterior ha provocado que se demuelan completamente industrias en co-

6. Bando recién instaurado en el gobierno local de Andrés Manuel López Obrador, el cual limita a edificar vivienda dentro de las cuatro delegaciones centrales: Miguel Hidalgo, Gustavo A. Madero, Benito Juárez y Cuauhtémoc.



3. La acelerada destrucción de la fábrica de automóviles Chrysler, ubicada en la colonia Anáhuac, en donde los programas recientes de desarrollo urbano permiten una densidad de construcción de 19 a 30 niveles, lo cual propicia la demolición total de extensas áreas industriales. Foto: María Bustamante Harfush, abril de 2004.

lonias como la Irrigación o la Anáhuac; en varios casos se trataba de simples bodegones sin gran importancia constructiva, arquitectónica o histórica, pero en otros casos se corre el riesgo de demoler joyas de la arquitectura industrial del siglo xx.

Todos estos desarrolladores comerciales en búsqueda de sitios industriales a buen precio de venta, una vez que obtienen un predio, generalmente no tienen la obligación ni el deseo de asesorarse sobre el significado cultural e histórico de la zona cuando diseñan nuevos esquemas. Si la ciudad y sus instituciones encargadas de la protección del patrimonio cultural inmueble —como lo son el Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH), el Instituto Nacional de Bellas Artes (INBA) y la Dirección de Sitios Patrimoniales y Monumentos— no se dan abasto para brindar protección cotidiana a gran cantidad de edificios de valor arquitectónico, artístico e histórico como las casas de la colonia Polanco —las cuales se han estado demoliendo constantemente en lo que va del reciente siglo XXI—, no habrá ojos vigilantes del patrimonio industrial. Por lo anterior, hay que instaurar nuevos mecanismos —que tendrán que ir más rápido que las tendencias— para la captura y la

declaratoria de zonas históricas y patrimoniales a fin de que no sea demasiado tarde cuando se tenga conciencia de lo que teníamos.

Por otra parte, al dar inicio a nuevos usos, y más aún si se trata de la edificación de viviendas en terrenos de fábricas, debería considerarse la construcción de nuevos equipamientos para la zona, tales como parques, deportivos, colegios, institutos y centros de salud que den sustento a la zona recién transformada.

De acuerdo con Oriol Bohigas, “En nuestras ciudades casi no sería necesario construir nada nuevo: hay en ellas arquitectura suficiente para incluir todas las necesidades posibles, si queremos conservar todo cuanto es testimonio utilizable de la historia. Hay arquitectura suficiente para la residencia, para los museos, para los servicios colectivos, para las escuelas [...] e incluso para regenerar los lugares de producción —las fábricas, ¿por qué no?— y, por tanto, para conseguir la homogeneización social y funcional de la ciudad.”⁷

Los procesos de transformación de áreas industriales que han sufrido algunas ciudades como Londres y Los Ángeles, que Frederic Jameson llamó “mutaciones urbanas”,⁸ han logrado no sólo cambios en la morfología urbana de áreas como Culver City o South Bank en nuevos desarrollos comerciales, culturales y de vivienda cambiando por completo su antigua situación de abandono y deterioro social. Se reconstruye la ciudad sobre lo existente. Los edificios cambian sus usos. Las fábricas se convierten en viviendas, los almacenes en nuevos corporativos. El paisaje urbano se adapta y reconoce la silueta industrial como un nuevo paisaje ciudadano.

En el caso de la ciudad de México, el lanzamiento de megaproyectos, la promulgación de leyes, planes y programas, los polígonos de actuación en áreas factibles de renovación urbana, la revisión de nuevos usos e intensidades al suelo urbano no parecen considerar hasta el momento la regeneración de zonas fabriles, por lo que deberán formularse planes de conservación adecuados para las áreas industriales. La participación del gobierno local debe tener mayor incidencia y dirección sobre el futuro crecimiento de la ciudad y de la región, y ejercer la de los ciudadanos en la toma de decisiones y la capacidad que éstos pueden tener en la definición del futuro uso de los espacios. Inclusive, debería poner en marcha proyectos especulativos de ciudad en

7. Oriol Bohigas, *Los barrios viejos y la periferia en la reconstrucción de Barcelona*, Madrid, Mopu, 1986, pp. 25-54.

8. Frederic Jameson, *Ensayos sobre posmodernismo*, Buenos Aires, Imago Mundi, 1992, p. 65.

A diferencia de Gran Bretaña, considerado uno de los países en donde el patrimonio industrial está completamente ligado con la identidad nacional debido a la industrialización —siendo éste un motivo de orgullo—, en México el patrimonio industrial aún debe ser revalorado. El esfuerzo que debemos hacer como académicos, investigadores y profesionales —interesados y preocupados en este tema—, debiera estar encaminado a generar conciencia de la importancia de estos sitios que están en peligro de extinción y del gran poder de reutilización que tienen. Al respecto, el Instituto de Investigaciones Estéticas de la UNAM organizó en abril de 2004, el XII Coloquio del Seminario de Estudio y Conservación del Patrimonio con el tema “La revolución industrial y su patrimonio”, en la ciudad de Córdoba, Veracruz, y en él se compartieron nuevos conocimientos en torno al tema de la arquitectura Industrial, a los que dará forma de libro la arquitecta Louise Noelle para publicarlo próximamente.

Algunos ejemplos presentados nos muestran todo lo que se ha perdido hasta ahora y nos incitan a sugerir cuán importante es implementar estrategias para el futuro de las fábricas del pasado.

Las grandes construcciones se convierten en hitos y los hitos en ciudades. Su identidad emerge buscando cobijo en buenos usos para mejorar la calidad de vida de sus habitantes. ❀

Bibliografía

- Bohigas, Oriol, *Los barrios viejos y la periferia en la reconstrucción de Barcelona*, Madrid, Mopu, 1986.
- Capel, Horacio, *El turismo industrial y patrimonio histórico de la electricidad*, Sevilla, Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico, 1996.
- Colmenares Vargas, Octavio (dir.), *México, ciudad majestuosa*, México, Excélsior, 1961.
- Hudson, Kenneth, *Industrial Archaeology: An Introduction*, Londres, Cambridge University Press, 1963.
- Jameson, Fredric, *Ensayos sobre posmodernismo*, Buenos Aires, Imago Mundi, 1992.
- Powell, Kenneth, *Architecture Reborn: the Conversion and Reconstruction of Old Buildings*, Londres, Laurence King Publishing, 1999.