



Participación de los Caminos en el crecimiento de la Ciudad de México hasta 1929

Resumen

El propósito de este trabajo es conocer las características de la forma urbana de la Ciudad de México en el primer tercio del siglo XX. Para 1929, la mancha urbana, había tomado una figura irregular que evidencia la incidencia de vialidades que articulaban nuevas áreas a la ciudad central. Tomando como punto de partida la información cartográfica existente, se argumenta la manera como los caminos de llegada y salida de la ciudad o más bien algunos de esos caminos, participaron en distintos momentos en la expansión de la ciudad, y como otros se construyeron para apoyar puntualmente desarrollos inmobiliarios. Para tal objeto, se revisa la cartografía existente sobre la ciudad con el fin de identificar las calzadas desde la época prehispánica, su permanencia a lo largo de toda la colonia y la manera como soportan la expansión de la ciudad desde mediados del siglo XIX, cuando aparecen las primeras colonias, hasta el inicio del siglo XX, cuando la ciudad comienza su gran crecimiento de manera sostenida.

El trabajo propone una tipología de "caminos" que apoya la opinión de ser estos un elemento fundamental para entender la expansión de la ciudad y sostiene que existen variantes que no alteran la idea central.

Abstract

The aim of this work is to get acquainted with the urban characteristics of Mexico City during the first third of the XXth century. The urban spot in the 1929 had an irregular shape due to the different avenues that articulated the colonies to the central city. Considering the initial cartographic information, some of the entrance and exit roads of the city are understood, and it is stated that they took part in the different stages of the city's expansion and some others were fundamental in the real estate development. With that objective, the existent cartography was revised with the aim of identifying the prehispanic avenues that continued through out the colonial times. And the way this avenues supported the city's expansion since the middle XIXth century, when the first neighborhoods appeared, to the beginning of the XXth century, time when the sustained growth of the city began. This work proposes a classification of roads that supports the idea that they are fundamental in the understanding the city's expansion and also considers variations that do not change the central theory. The expansion uses previous roads or builds new ones in order to give access to house developments. With time this new roads will intertwine and originate new entrances and exits of the city.

Manuel Sánchez de Carmona

Profesor Investigador de la Universidad
Autónoma Metropolitana-Azcapotzalco

Participación de los Caminos en el crecimiento de la Ciudad de México hasta 1929.

El propósito de este trabajo es conocer las características de la forma urbana de la Ciudad de México en el primer tercio del siglo XX. La mancha urbana, como se puede apreciar en el plano de la Dirección de Catastro del Distrito Federal de 1929, había tomado una figura irregular que evidencia la incidencia de vialidades que articulaban nuevas áreas a la ciudad central. (Fig 1) Tomando como punto de partida la información cartográfica existente, se argumenta la manera como los caminos de llegada y salida de la ciudad o más bien algunos de esos caminos, participaron en distintos momentos en la expansión de la ciudad, y como otros, se construyeron para apoyar puntualmente desarrollos inmobiliarios.

Si bien los "caminos" a Tacuba y a la Villa desde el siglo XVI guiaron el crecimiento de la ciudad, existieron otros que no propiciaron crecimiento alguno, pero al cabo del tiempo, fueron sostén del desarrollo en los alrededores de la ciudad, y hubo unos terceros, ya en el siglo XX, que se formaron conforme a requerimientos puntuales y necesidades de los urbanizadores. Al paso del tiempo acabaron siendo también estos últimos, entradas y salidas importantes de la ciudad. Establecer esta tipología será tema de este trabajo.

En 1929, se acababan de suprimir los municipios y quedaba constituida la ciudad por el Departamento del Distrito Federal integrado por

Tacubaya, Tacuba, Mixcoac y partes de Ixtapalapa, Guadalupe Hidalgo y Azcapotzalco, y 13 delegaciones: General Anaya, Azcapotzalco, Guadalupe Hidalgo, Ixtacalco, Coyoacan, San Ángel, La Magdalena Contreras, Cuajimalpa, Tlalpan, Ixtapalapa, Xochimilco, Milpa Alta y Tlahuac.

La ciudad había crecido de manera importante al crearse nuevas colonias. De 1850 a 1900 se



Fig. 1.- Plano de la Dirección de Catastro del Departamento del Distrito Federal de 1929.

formaron 27, y de 1901 a 1926, 64 colonias. (Berra 1982: 89). En 1850 la población de la ciudad alcanzaba 200.000 hab. Para 1910 había crecido a 471.000 hab.

Durante el período 1853 a 1883 se formaron las siguientes colonias. Hacia el norponiente las colonias Barroso, Santa María (clase media) y Guerrero (obreros). Hacia el poniente la colonia de los Arquitectos (quintas con amplios espacios verdes) y hacia el noreste la colonia Violante a un lado de Tepito.

De 1884-1900 hacia el noreste, se formaron colonias para obreros y para personas de escasos recursos; Morelos, La Bolsa, Díaz de León, Maza, Rastro y Valle Gómez propiciada por la construcción de la Penitenciería, de El Rastro, de la estación Hidalgo y las vías de ferrocarril Guadalupe. Hacia el poniente San Rafael (clase media), y Santa Julia (popular) cruzada por vías de ferrocarril. Hacia el sur Limantour, Hidalgo e Indianilla.

De 1900-1910 hubo un gran crecimiento al poniente para clases altas; colonias de la Teja, Roma, Condesa. Al este para la clase obrera las colonias Scheibe y Romero Rubio (Morales 1978:190)

La ciudad en 1910 continuaba teniendo una forma mas o menos compacta anunciando una tendencia de crecimiento hacia el sur y hacia el poniente. La Calzada México Tacuba que inicialmente le daba accesibilidad a San Rafael y a la colonia Guerrero, para estos años lo hacia a la

San Rafael, a la Santa Julia así como la San Álvaro y El Imparcial contiguas a Tacuba y de esta forma Tacuba quedaba conurbada. Las Calzadas de la Reforma, Chapultepec, Tacubaya, La Piedad, Niño Perdido y San Antonio Abad apoyaban el proceso de la expansión hacia el sur conurbada a su vez la ciudad con Tacubaya.



Fig 2.- Esquema de Caminos y crecimiento urbano hasta 1910.

La Calzada a Tacuba fue la primera que tuvo crecimiento urbano fuera de los límites de la traza de la ciudad española. El cabildo permitió que se construyera en sus bordes con la condición que se hiciera sin dejar espacios entre casa y casa para, de esta manera, formar una vía de escape en caso de emergencia. Además enlazaba al pueblo de Tacuba y Azcapotzalco.

La segunda calzada que tuvo desarrollo en sus bordes fue la Calzada a la Villa, inicialmente en su tramo contiguo a Tlaltelolco. En 1910 le daba accesibilidad a las colonias Maza, Rastro, Valle Gómez y Peralvillo.

Las calzadas del sur, de la Piedad, Niño Perdido y la de Tlalpan comunicaban con poblaciones, ranchos y haciendas cercanas a la ciudad desde antes de la Independencia como puede apreciarse en el plano mandado hacer por Lorenzo Zavala. (Fig. 2). Estas calzadas existían desde el inicio del México independiente siguiendo ejes de origen prehispánico como más adelante se verá. (Fig 3)



Fig. 3.- Lorenzo Zavala, 1830 "Plano topográfico de la ciudad de México".

De 1910 a 1929 la ciudad aceleró su crecimiento. Se consolidaron las colonias alrededor de la ciudad histórica pero con la variante de crecimientos lineales apoyado por las calzadas de la Piedad, la de Niño Perdido y la de Tlalpan. Al poniente se prolonga el Paseo de la Reforma para dar acceso a Las Lomas de Chapultepec que surge aislada y se mantiene por muchos años separada de la mancha urbana, constituyendo un suburbio

a la manera de los que se hacían principalmente en norte américa.

Al oriente la calzada a Puebla posibilita el desarrollo de las colonias Romero Rubio y Federal. (Fig. 4)



Fig 4.- Esquema de caminos de expansión urbana hasta 1929.

La población de la Ciudad de México se había mantenido hasta el último cuarto del siglo XIX en alrededor de los 200,000 habitantes. Para 1910 ya había crecido a 471,000 habitantes, o sea, en treinta años había duplicado su población y el área urbana era de 40 kilómetros cuadrados. En los siguientes veinte años llegó a un millón de personas.

Los primeros años después de la Revolución, el ritmo de formación de nuevas colonias disminuyó considerablemente, pero a partir de 1920 se reanuda el proceso con gran vigor. De 1920 a 1928 se formaron 32 colonias para diversos grupos sociales: para obreros la Buenos Aires y la

Obrera en el sur, La Excelsior, la Ex Hipódromo de Peralvillo, la Verónica y Ahuehuetes en Tacuba y la Moctezuma al oriente, para Campesinos la San Simón y la Agrícola Oriental al sur., para la clase media y alta la Del Valle, Algarín, Moderna, Escalongo, Observatorio, Roma, Álamos, Nativitas y Portales al sur, para burócratas la Federal, la Alfonso XIII y la Postal también en el sur y Residenciales la ampliación Condesa, Chapultepec Heights, J.G. de la Loma, Anzures y Lebríja al poniente. (Cruz 1994) (Berra 1982)

La Ciudad de México tenía del orden de 4 kilómetros cuadrados hasta mediados del siglo XIX. Para fin de siglo había duplicado su extensión. Para 1929 tenía 54 kilómetros cuadrados. (Espinosa 2003:101)

Este tipo de poblamiento estuvo apoyado por la aparición y crecimiento del número de automóviles. En 1869 se importaron los primeros modelos. Para 1906 había 800 llegando a 18,310 en 1930. (Espinosa 2003:135)

La ciudad había roto los límites propuestos por Ignacio Castera en 1793, proyecto que perduró casi siglo y medio, pues en 1840 todavía constituía un documento oficial que normaba alineamientos y disposición de las calles. (Herrera 1982:128). El plano de Castera surgió de la necesidad de mejorar el resguardo aduanal, política relevante para las administraciones Borbónicas, que había comenzado por eliminar el control que tenía el Consulado de Comerciantes de la Ciudad de México en 1754. A partir de ese momento se

intentaron mejorar el sistema de garitas procurando reducir el perímetro a controlar, pues los guardas tenían serios problemas para hacerlo. La ciudad estaba limitada por una línea con un sinnúmero de quiebres y muchas garitas.

Los documentos que se elaboraron por este motivo resultan interesantes para este estudio pues describen puntualmente las calzadas que llegaban a la ciudad y los proyectos para reducir los puntos de acceso.

Un primer documento fue el plano de Juan José Altamirano de 1777, proponía un cerco mas regular para el resguardo de la ciudad. (Fig. 5) En el se detallan las garitas que nos indican las calzadas mas importantes de entrada y salida de la ciudad siendo estas: Peralvillo, Santiago, No-noalco, San Cosme, Calvario, nueva de Romita, o vieja de Belén, de la Piedad, San Antonio Abad, de la Candelaria, de la Viga, de Coyoaca, de San Lázaro y Tepito.

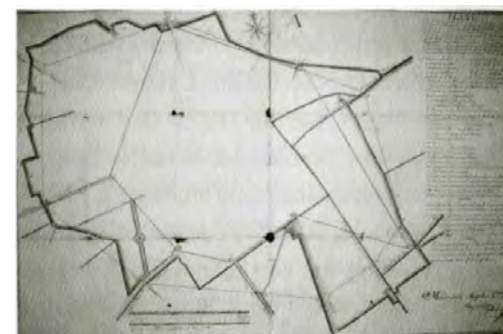


Fig 5.- 1777 . Altamirano, Juan José. "Plano que demuestra la linea actual de las Acequias o Sanjas de que se compone el resguardo material de México..y la nueva cerca más regular..".

Los proyectos que se hicieron en el siglo XVIII para simplificar el perímetro de la ciudad incluyó uno que envolvía la ciudad con una forma elíptica. (Fig. 6)



Fig.-6 Propuesta de contorno de la ciudad por la Dirección de Aduanas.

Pocos años después, en 1793, Castera (Fig. 7) ofrece un proyecto cuidadoso para reducir las entradas y salidas de la ciudad y facilitar el control de las alcabalas en el cual se enumeran las calzadas principales de la ciudad: Guadalupe, Vallejo, Nonoalco, San Cosme, Calvario, Chapultepec. La Piedad, San Agustín de las Cuevas, la Viga, a Chalco y Texcoco por el Peñón. Propuso un perímetro cuadrado como límite de la ciudad, formado por una zanja, y redujo el número de garitas. Había garitas en el perímetro de la zanja, y sobre las calzadas a varias leguas de la ciudad. Las internas fueron: por el lado norte, Peralvillo sobre la calzada a Guadalupe, Santiago o Vallejo, por el poniente San Cosme o Tlaxpana, Calvario,

Belén o Paseo Nuevo al término del Paseo de Bucareli, por el sur Piedad, Candelaria, San Antonio Abad, La Viga sobre la acequia Real que venía de Chalco y por el norte Coyuca y San Lázaro sobre el camino que iba a Chalco y Puebla y Tepito sobre el camino a San Cristóbal. Las externas fueron. Mexicalzingo, sobre la compuerta del mismo nombre a unas tres leguas al suroriente, Santa Ursula sobre el camino a San Agustín de las Cuevas Tlalpan a cuatro leguas al sur, Santa Mónica, sobre el camino que daba a la calzada de San Cosme a tres leguas al Poniente, Barriendo cerca de las garitas de Santiago y Nonoalco a dos leguas hacia el norponiente y Guadalupe al término de la calzada de Guadalupe en la entrada a la villa a una legua al norte. Esta circunstancia administrativa concentró en unos puntos la entrada de caminos a la ciudad consolidándose algunos de ellos como ejes del crecimiento de la ciudad durante el siglo XIX y principios del XX

El área cuadrada que propuso Castera seguía

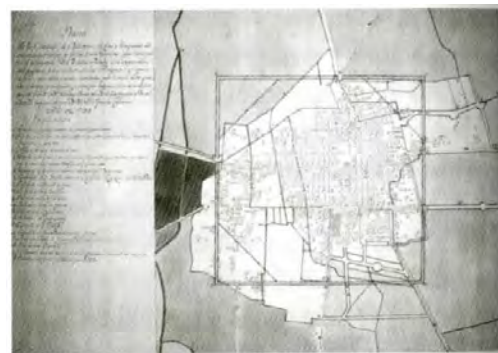


Fig 7- 1793 Castera. Proyecto de la Zanja cuadrada.

la misma figura de la traza inicial pero al ampliarla permitió absorber los crecimientos perimetrales que había tenido la ciudad en casi tres siglos de existencia. Su planteamiento fue suficiente para absorber la expansión que tuvo los siguientes años, hasta mediados del siglo XIX, cuando empiezan a surgir las primeras colonias como la de Los Arquitectos, la Santa María y la Guerrero.

Muchas de estas calzadas existieron desde época prehispánica como se puede observar en el plano preparado por el arquitecto González Aparicio donde identifica como las calzadas mas importantes la Calzada de Tenayuca, considerada por él como la que quizá fue la calzada inicial en cruzar el Lago. (González 1973:41) Destaca también la Calzada de Nonoalco o de Azcapotzalco que salía en diagonal a la calzada de Camarones a Azcapotzalco desde Xochimanco y otra recta a Tacuba. Desde este punto también había conexión a la de Tlacopan a través de la isla de Nextitlan. Continúa enumerando las más importantes; La Calzada de Tlacopan, Calzada de Ixtapalapa (Tenochtitlan a Xochimilco) de la cual en el punto llamado Xoloc salía una calzada directa a Coyoacan y un poco mas adelante la de Ixtapalapa. Además la Calzada de Tepeyac que considera corresponde a la de los Misterios más que a la de Guadalupe. Por último la Calzada acueducto de Chapultepec que conectaba con Tacubaya. (Fig. 8)

Ángel Palerm en su libro sobre las obras hidráulicas prehispánicas, hace un recuento de



Fig 8.- Plano México Tenochtitlan de González Aparicio

las calzadas principales integrando información de diversas fuentes. Según Cortes, Bernal Díaz y Gomara las principales eran las de Ixtapalapa, Tepeyac y Tacuba así como la que se desprendía de la de Ixtapalapa a Coyoacan, la de Santa Catarina Tlahuac a Xochimilco y la del Acueducto de Chapultepec. Otras fuentes, según Palerm, también citan la de Tlatelolco a Tenayuca, ahora corresponde a Vallejo, la de Azcapotzalco a Tlatelolco, ahora Camarones y Nonoalco. Las calzadas que llegaban a la ciudad eran calzadas diques que por medio de compuertas regulaban el nivel del

agua de la laguna. (Palerm 1973)

Los planos que hicieron los Norteamericanos con motivo de la guerra con México, son importantes por la precisión de sus datos necesarios para el movimiento de sus tropas, como es el caso del elaborado en 1847 por Mc Clellan y Hardcastle "Battles of México". (Fig. 9). En el se aprecia la calzada a Puebla, el Paseo de la Viga con conexión a Magdalena y a la calzada a Tlalpan. Las conexiones de este a Ixtacalco, y a Coyoacan, a la de Niño Perdido, que a su vez comunicaba a Coyoacan y a un punto intermedio entre éste y San Ángel.

La calzada de la Piedad terminaba práctica-



Fig 9. Mc Clellan y Hardcastle "Battles of México" 1847.

mente en el pueblo por donde pasaba una transversal que unía la de Tlalpan, Niño Perdido, y Tacubaya, Por la calzada de Chapultepec y la Verónica se llegaba a Tacubaya y de allí salía la carretera a Santa Fe y Toluca y hacia el sur comunicaba con Mixcoac.

Un plano muy importante de las calzadas que llegaban a la ciudad es el de F. de P. Herrera de 1869 (Fig. 10), que hizo a partir del plano de Zavala de 1830 antes mencionado.



Fig. 10.- 1869 Herrera F. de P., Plano Topográfico de las calzadas de la capital.

En el se observa: al norte: calzada de Ahuehuetes camarones hoy Vallejo, calzada de Guadalupe, al oriente calzada del Peñón y a Puebla, calzada de San Lázaro a Balbuena y a Magdalena y a Candelaria. Al sur Paseo de la Viga a Jamaica la Viga y Santa Anita. La de San Antonio Abad se llamaba de la Candelaria que comunicaba a Ixtacalco, la de Niño Perdido llamada también de

Nativitas pues llegaba al pueblo de Nativitas y después se unía a la de Tlalpan llamada también camino a Cuernavaca, poco antes de Nativitas se desprendía en diagonal el camino a San Ángel que llegaba primero cerca de Coyoacan, la calzada de la Piedad que llegaba al pueblo por el que pasaba una transversal que unía la de Tacubaya, en un punto llamado Xola, de la Piedad, la de Niño Perdido y la de Tlalpan, que ahora corresponde a Baja California. Al Poniente estaba la calzada Degollado, ahora Reforma, la de Arcos de Belén, ahora Chapultepec, la de Tacuba y la Verónica que comunicaba esta con el Castillo, la de Nonoalco que pasaba por Camarones y llegaba a Azcapotzalco. También aparece una calzadilla en el trazo que después fue Insurgentes que iba desde más allá de la Calzada de Chapultepec hasta Nonoalco.

En este período surgen dos nuevas vialidades que constituyen un patrón diferente a las hasta ahora mencionadas: Reforma e Insurgentes. Ambas se inician no como caminos de entrada y salida a la ciudad sino se fueron construyendo con diferentes objetivos, teniendo de común denominador el apoyo de los desarrollos inmobiliarios. Al paso del tiempo terminaron como caminos que articulan la ciudad con las ciudades que la rodean: Cuernavaca, Pachuca y Toluca.

Paseo de la Reforma

El primer tramo del actual Eje Reforma se iniciaba donde también comenzaba el Paseo de

Bucareli, remate de la actual avenida Juárez, y terminaba en el Castillo. Lo mando hacer Maximiliano y tuvo como único objetivo, el de tener un acceso directo y espectacular a la residencia de los Emperadores. Cuando llegan los liberales comienza un proceso de transformación. Lo convierte primero Sebastián Lerdo de Tejada y después Porfirio Díaz en un paseo. Lerdo comenzó por hacerlo más ancho y empezó a plantarle árboles. Díaz lo siguió mejorando y construyó monumentos; el de Colón, el de Cuauhtémoc y la Columna de la Independencia que fue el detonante para el desarrollo de las colonias Juárez y Cuauhtémoc.

El proyecto para fraccionar esta porción de la hacienda de la Teja llevaba muchos años. Hay proyectos desde 1880, (Fig. 11) que se repiten hasta fines de siglo, donde curiosamente tenían un trazo en que las calles transversales no desembocaban en las glorietas.

El trazo definitivo y su comercialización, comienza ya en este siglo y todavía por los años

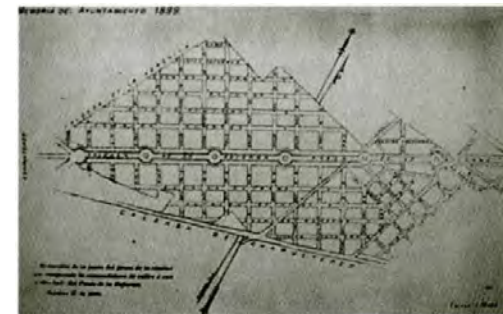


Fig. 11.- Proyecto colonias Cuauhtémoc y Juárez.

treintas del siglo XX, estaban muchas calles de la colonia Cuauhtémoc sin trazar. (Fig. 22)

En la fotografía aérea de 1932 (Fig 12) se observa que el Paseo de la Reforma cuenta con arboledas frondosas pero en la Cuauhtémoc solo están pavimentadas Río Tiber en sus primeras tres cuadras, del Paseo de la Reforma hasta Nazas, Río Guadalquivir de la Reforma hasta Río Pánuco y Río Pánuco de Río Niágara a Río Rhin. Trazadas Río Lerma y Danubio hasta Río Balsas.



Fig. 12.- La Cuauhtémoc en 1932 y en 1934.

Resulta interesante comparar las fotografías de 1932 y 1934 donde se aprecia un rápido crecimiento de construcciones aunque las calles siguen prácticamente igual.

El segundo tramo del Paseo de la Reforma lo hizo la Compañía Chapultepec Heights, promotora de Las Lomas de Chapultepec. Consiguió autorización para ampliar la Calzada de la Exposición y continuarla hasta el acceso de la nueva colonia. Este tránsito por el bosque requirió permiso específico del Presidente Obregón para abrirlo a la libre circulación sin horario. De esta forma este tramo fue, por años, un camino sólo a Las Lomas de Chapultepec. El destino era la colonia y solamente la colonia. (fig. 13)



Fig. 13.- Inserción de publicidad inicio de ventas.

El trazo de Las Lomas fue concebido para tener una sola entrada pues Reforma, Palmas y Avenida del Castillo constituían un circuito, con acceso en el punto que hoy ocupa el Monumento de Petróleos y que por muchos años existió ahí una gasolinera. Este trazo queda manifiesto en el plano de regulador de Contreras de 1933 (Fig. 14),

donde se puede apreciar la intención de que Reforma terminara en la entrada a la colonia.



Fig. 14.- Plan director del Arq. Contreras 1933.

Esta segunda porción del eje fue fundamental para que se empezaran a desarrollar Anzures y Polanco, iniciando la lotificación con una sección que se llamó Bosque de Chapultepec, que es la zona pegada al bosque limitado por avenida Rubén Darío y Mazarik actuales.

Polanco continuó su crecimiento fraccionando de Mazarik a Campos Elíseos que era el río de Los Morales. (Fig.15) Años después, en los cincuentas, se urbanizó la zona alrededor del casco de la hacienda llamándose esta sección Los Morales.

Para finales de los cuarentas, al terminarse la urbanización de Las Lomas y quedar enlazada la de Reforma con Palmas, se cambió el criterio y se sacó una conexión a la carretera de Toluca. De



Fig. 15.- Polanco en 1936

esta forma el tercer tramo de este eje lo forma la Reforma en el tramo que cruza la colonia Lomas de Chapultepec y con ello la colonia termina su condición de aislamiento de la mancha urbana como aparecía en el plano de Contreras.

Este tramo del eje no terminaba en un punto como los dos primeros, sino se unía al "camino" a Toluca. Este hecho inmediatamente permitió desarrollar Lomas Altas (Fig.16) con acceso también por Constituyentes y, del otro lado de la Reforma, el fraccionamiento Lomas Reforma y unos años más tarde, al final de los sesentas, Bosques de Las Lomas que doblaba en superficie a las Lomas de Chapultepec.

Al terminar su gestión el regente Uruchurtu, se permitió abrir el puente de Monte Líbano y con ello quedó unido Lomas de Tecamachalco en el Estado de México.

El cuarto tramo del eje, articuló Cuajimalpa a la ciudad a través de la carretera libre a Toluca



Fig.16.- Reforma en primer término, Lomas Altas está trazada. Constituyentes a la derecha.

y en el camino a la colonia Lomas de Vista Hermosa.

Un quinto y último tramo fue el tramo de acceso a la ciudad de la carretera de cuota a Toluca donde se desarrolló Santa Fe, hoy en día poderoso centro comercial, de negocios y residencial.

En síntesis Reforma se hace exclusivamente como vía de acceso al Castillo y permanece como tal más de cincuenta años. Los fraccionadores de la Hacienda de la Teja lo aprovechan como eje



Fig. 17.- Tramos del Eje Reforma.

para las colonias Cuauhtémoc y Juárez que tardan en consolidarse hasta los años cuarenta.

En 1923 la Compañía Chapultepec Heights consigue que le permitan utilizar una calzada del Bosque de Chapultepec que se llamaba Calzada de la Exposición, que llegaba hasta el cruce actual de Reforma y Arquimides, para ampliarla y prolongarla hasta la entrada de la nueva colonia Lomas de Chapultepec.

Este segundo tramo tuvo nuevamente como objetivo lograr un acceso a la colonia y no constituirse en un camino que se continuara al poniente. Así se mantuvo hasta 1945, cuando al terminarse de urbanizar la parte alta de la colonia, se decidió sacar una comunicación a la carretera de Toluca, que terminó con el concepto de ser un camino exclusivo para la colonia.

Al conectarse primero con la carretera libre a Toluca y después en los años ochenta con la de cuota, se convirtió la Reforma en un "camino" de entrada y salida de la ciudad y en un eje de desarrollo inmobiliario de primer nivel. (Fig. 17)

Insurgentes

La Avenida de los Insurgentes constituye un segundo caso de ser una vialidad construida a principios del siglo XX haciéndose por tramos apoyando los desarrollos inmobiliarios.

La primera referencia cartográfica de lo que llegaría a ser el otro eje de desarrollo inmobiliario más importante de la ciudad, es en el plano de 1857 que tiene como título "Proyecto de cir-

cunvalación para la Ciudad de México, trazo de la línea que seguirá el dique" donde aparece un trazo de una zanja que limitaba la colonia Santa Maria de la Ribera hasta San Cosme, misma que se continuaba hasta la actual avenida Chapultepec. Este trazo años después sería utilizado por Insurgentes.

Pasando la actual calle de Ejido, el tren utilizó el trazo antes referido, atravesando la "calzada Imperial", hoy Reforma, continuando hasta Avenida Chapultepec. El trazo de esta vía férrea que iba a Tacubaya, se convertiría en otro tramo de Insurgentes.(Fig 18)

En el plano de 1869 de Herrera antes mencionado, (Fig. 10) aparece un trazo continuo de una calzadilla que después fue Insurgentes que iba des-

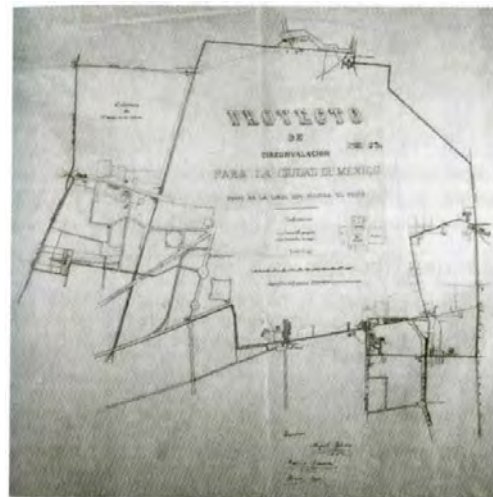


Fig. 18.- plano de 1857 " Proyecto de circunvalación para la ciudad de México. Trazo de la línea que seguirá el dique".

de más allá del pueblo de la Piedad a Nonoalco.

A partir de 1900 se cuenta con una serie de planos sobre la ciudad y su infraestructura .



Fig. 19. Pavimentos en General de las calles 1900.

Se observa en ellos, que Santa Maria de la Ribera esta limitada por el este, por una diagonal formada por la colindancia con la estación de ferrocarril por la calle 20 norte, actualmente la calle de Eucalipto y la calle 22, en diagonal terminando en la actual Héroes Ferrocarrileros, limite de los patios de la estación. En este punto hacia en bayoneta para continuar sobre el trazo actual de Insurgentes, cruzaba San Cosme y terminaba en la siguiente cuadra en la actual Gómez Farias. (Fig. 19 y 20)

En el plano hecho por Luís de la Barra en 1900, (Fig. 21) se observa que el centro de esta manzana entre Sadi Carnot , Gómez Farias , Ezequiel Montes y Antonio Caso lo ocupaban un patio ferrocarrilero del tren que salía de ese punto



Fig. 20.- Plano General de la Ciudad de México hecho por Robert Gayol en 1900.

a Tacubaya siguiendo lo que en el futuro sería Insurgentes hasta la Avenida Chapultepec donde se desviaba por la actual calle de Oaxaca para pasar por la Condesa antes de llegar a su destino.

En el plano de Miguel Ángel de Quevedo y Emilio Benítez de 1902, (Fig. 22) se ve Insurgentes desde San Cosme hasta Río de la Piedad señalando la apertura entre Gómez Farías y Antonio Caso.

En 1907 se ve Insurgentes continuo desde Río de la Piedad hasta la Calle de Héroes bloqueada por la estación Buenavista según aparece en el plano elaborado por Puga. (Fig. 23)

En el Plano de 1909 de C.S. Hammond & Company B.Y. (Fig. 24) aparece también continua pero con el nombre de Avenida Veracruz en el tramo de Avenida Chapultepec a Río de la Piedad y por el norte, bordeando la estación Buenavista continuaba como Encino acabando en la



Fig. 21. Luis De La Barra en 1900, detalle del plano titulado "Plano General de la Ciudad de México con indicación de diversos puentes, canales y zanjas que existen" p. 136

Calzada a Nonoalco.

En el plano de la Nueva Colonia del Valle de 1910 ca (Fig. 25) se observa que la actual Insurgentes, después de atravesar la colonia Condesa, termina en el Río de la Piedad, hoy Viaducto, y su paso por la nueva colonia queda interrumpido por terrenos del Rancho de la Providencia; continúa un par de calles y vuelve a ser interrumpido por el Rancho de la Esperanza, continúa tres ca-



Fig. 23.- 1907 Guillermo Puga.



Fig. 24. 1909 de C.S. Hammond & Company B.Y.

y Av. Coyoacan, así como la avenida Colonia del Valle cruzándose con las primeras en la gran Glorieta de Mariscal Sucre. Todo esto sucedía muy lejano a la importancia que años después tuvo Insurgentes.

En un plano anónimo. de la colonia Calzada Vallejo 1917 (Fig. 26) se ve cruzada por la línea de transmisión eléctrica de Encasa, futuro trazo



Fig. 25.- 1910, Nueva Colonia del Valle 1910 ca.

de Insurgentes Norte

En el plano de Ruiz del Moral 1926 aparece ya como avenida importante por su sección Insurgentes a partir de la Avenida Jalisco, hoy Álvaro Obregón, hasta una cuadra después de la calle de Aguascalientes (Fig. 27)



Fig 26. anónimo. Plano general de la colonia Calzada Vallejo 1917.



Fig 27 Ruiz del Moral 1926 "Sección Insurgentes Hipódromo".

En el de Palacios 192 -1929 (Fig.2) aparece Insurgentes hasta la Glorieta de Insurgentes y aunque la calle esta trazada para continuar, el dibujo sugiere que en la Glorieta tuerce la vialidad principal tomando Chilpancingo, pues por ahí iba el tranvía.

De la Reforma al Norte se llama ya Ramón Guzmán hasta Héroes Ferrocarrileros, que es el límite de la Estación de Buenavista. Bordea la calle la estación con el nombre de Encino y cruzando la Calzada Nonoalco aparece nuevamente llamada Insurgentes para terminar en Río Consulado.

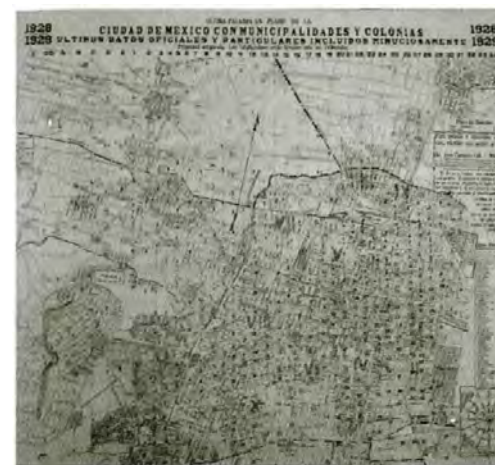


Fig. 28. 1928 1929 Palacios , Efrén. Plano de la Ciudad de México con municipalidades.

En los planos de Puig Casauranc de 1929 se aprecian las nuevas colonias de Aragón e Industrial articulados por la calzada a Guadalupe, todavía sin aparecer Insurgentes y en el de San Ángel se ve que Insurgentes se había prolonga-

do hasta la calle del Arenal o avenida de la Paz. Contiguo al Automóvil Club ya estaba trazada la colonia Guadalupe Inn entre Revolución e Insurgentes. También ya estaba la colonia San Ángel Inn al final de Altavista así como la colonia Huerta del Carmen junto a Chimalistac.(Puig 1929) (Fig 29).



Fig . 29.- 1929 Puig Casauranc Guadalupe Hidalgo y San Ángel.

Conclusión

En la Ciudad de México, la expansión urbana se hizo por la creación de colonias que se ubicaron a lo largo de las vialidades, que en su mayoría existían desde la época prehispánica o al menos desde la colonia. En el siglo veinte apareció una variante que fue que las vialidades que articulaban las nuevas colonias con la ciudad se construyeron conforme los desarrollos inmobiliarios las iba requiriendo. De esta forma se distinguen tres grupos de caminos: Los que jugaron desde la fundación española un papel importante, que fueron

la calzada a Tacuba y la del Tepeyac, las calzadas que existieron para comunicar la ciudad con poblados, ranchos y haciendas que empezaron a intervenir en la expansión hasta después de mediados del siglo XIX, como es el caso de las calzadas a Chapultepec, a la Piedad, Niño Perdido, Tlalpan y la del Peñón, y las que se construyeron por tramos apoyando los desarrollos inmobiliarios como fueron los casos de Reforma e Insurgentes. Estas últimas con el tiempo se convirtieron en caminos de entrada y salida de la ciudad. (Fig. 30)



Fig 30.- Tipología de Caminos de la Ciudad

Terrazas ha expuesto en diversos textos (Terrazas, 2005) que el esquema planteado por Burgess del crecimiento de las ciudades por anillos concéntricos, no da respuesta cabal a lo que sucede en muchas ciudades y entre ellas a la ciudad de México. Insiste en ello porque aun recientemente, muchos estudios parten de una manera u otra en esta tesis, algunas veces transformada en la explicación del crecimiento de la ciudad por

contornos.

Considera que hay evidencias que muestran que “los cambios en el interior de las ciudades ocurren siguiendo un patrón de ejes y nodos en forma de telaraña, y que la expansión ocurre a lo largo de las vías de entrada y salida mas importantes de la ciudad; es decir, siguiendo un sistema territorial de ejes” (Terrazas, 2005: 20)

Este trabajo pretende contribuir a destacar el papel de los caminos y considera que no varía la tesis principal si los caminos que guían la expansión son anteriores al establecimiento de las colonias o se construyen al mismo tiempo que ellas.

Bibliografía

- Berra Sttopa, Erica 1982. *La Expansión de la Ciudad de México y posconflictos Urbanos 1900-1936*, Centro de Estudios Históricos. *El Colegio de México, México*
- Burgess, Ernest W. 1925. “The Growth of the City ” en R. E. Park et al, *The City*. University of Chicago Press, Chicago
- Cruz Rodríguez, Ma. Soledad 1994. *Crecimiento Urbano y Procesos Sociales en el Distrito Federal 1920-1928*. UAM AZC, Depto. Sociología, México.
- Espinosa López, Enrique 2003. González Apa-

ricio, Luís. 1973, “Plano Reconstructivo de México Tenochtitlan”, México.

- González Aparicio, Luis 1973. *Plano reconstructivo de la región de Tenochtitlan*. INAH, Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología, Cámara de Diputados. México
- Herrera, Ethel y de Ita, Concepción, (1982) 500 *Planos de la Ciudad de México 1325-1933* , SAHOP, México.
- Linné, S. 1988. *El Valle y la Ciudad de México en 1550*. SEDUE y Museo Etnográfico de Estocolmo Suecia. Primera edición 1948, segunda 1988. Estocolmo y México.
- Lombardo de Ruiz, Sonia.1997. *Atlas Histórico de la Ciudad de México*. Smurffit, 1997, México.
- Morales, Dolores 1978. “Ciudad de México en el siglo XIX: el caso de los fraccionamientos” en Moreno Toscano, Alejandra, *Ciudad de México, Ensayo de Construcción de una Historia*, INAH, Colección Científica.
- Palerm, Ángel. 1973. *Obras Hidráulicas perhispánicas*. Sep INAH. México
- Puig Causaranc, José Manuel. 1929. *Atlas Geográfico del Distrito Federal*, reimpresión 1991. Centro de Estudios de Historia de México, CONDUMEX, México.
- Terrazas Revilla, Oscar. 2005. *La ciudad de los caminos*. UAM Azcapotzalco, México

Imágene

- Fig. 1.- Plano de la Dirección de Catastro del Departamento del Distrito Federal de 1929
- Fig. 2.- Esquema de Caminos y crecimiento urbano hasta 1910
- Fig. 3.- Lorenzo Zavala, 1830 “Plano topográfico de la ciudad de México”
- Fig. 4.- Esquema de caminos de expansión urbana hasta 1929
- Fig. 5.- 1777 Altamirano, Juan José. Plano que demuestra la lignea actual de las Acequias o Sanjas de que se compone el resguardo material de México..y la nueva cerca más regular.. en Lombardo de Ruiz, Sonia. *Atlas Histórico de la Ciudad de México* Smurffit, 1997, México p 11
- Fig.6.- Propuesta de la Dirección de Aduanas. *Atlas Histórico de la Ciudad de México*
- Fig. 7.- 1793 Castera. “ Plano de la Ciudad de México de las acequias....” .. en Lombardo de Ruiz, Sonia. *Atlas Histórico de la Ciudad de México* Smurffit, 1997, México p 11 At-las p 17 y también en Herrera, Ethel y de Ita, Concepción, 500 *Planos de la Ciudad de México 1325-1933* 1982, SAHOP, México p 127 Castera 1793 “Plano de la ciudad de México, de las acequias, de su circunferencia y de las trece garitas que tiene para el resguardo de las Rentas Reales con expresión del proyecto para reducir dichas acequias a figura regular con solo cuatro entradas por tierra a

los cuatro vientos principales y una por agua dispuesto por el excelentísimo Virrey Conde de Revillagigedo."

Fig 8.- González Aparicio, Luís. "Plano Reconstructivo de México Tenochtitlan", 1973, México

Fig 9.-Mc Clellan y Hardcastle "Battles of México" 1847.. en Lombardo de Ruiz, Sonia. Atlas Histórico de la Ciudad de México Smurffit, 1997, México p 425

Fig.10.- 1869 Herrera F de P Plano Topográfico de las calzadas de la capital.. en Lombardo de Ruiz, Sonia Atlas Histórico de la Ciudad de México Smurffit, 1997, México

Fig. 11.- 1881, Proyecto colonias Cuauhtémoc y Juárez .. en Lombardo de Ruiz, Sonia. Atlas Histórico de la Ciudad de México Smurffit, 1997, México p 71

Fig. 12.- La Cuauhtémoc en 1932 y en 1934. Compañía Mexicana de Aerofoto

Fig. 13.- 1921 Inserción de publicidad inicio de ventas.. en Lombardo de Ruiz, Sonia. Atlas Histórico de la Ciudad de México Smurffit, 1997, México p 399

Fig. 14.- Plan director del Arq.Contreras 1933 en Architectural Record enero 1937

Fig. 15.- Polanco en 1936 Compañía Mexicana de Aerofoto

Fig. 16.- Reforma en primer término, Lomas Altas está trazada. Constituyentes a la derecha Compañía Mexicana de Aerofoto

Fig. 17.- Tramos del Eje Reforma

Fig.18- plano de 1857 " Proyecto de circunvalación para la ciudad de México. Trazo de la línea que seguira el dique" .. en Lombardo de Ruiz, Sonia Atlas Histórico de la Ciudad de México. Smurffit, 1997, México p. 123

Fig. 19 .- Pavimentos en General de las calles 1900

Fig 20.- Plano General de la Ciudad de México hecho por Robert Gayol en 1900. Atlas Histórico de la Ciudad de México

Fig 21. Luis de la Barra en 1900, titulado "Plano General de la Ciudad de México con indicación de diversos puentes, canales y zanjas que existen" .. en Lombardo de Ruiz, Sonia. Atlas Histórico de la Ciudad de México Smurffit, 1997, México p 136,

Misma información se observa en los planos de Antonio Torres Torrijos de 1902 . 141 publicados también en 500 planos de la Ciudad de México SAHOP p 302 a 307 y 312 a 318

Fig. 22.- Miguel Ángel de Quevedo y Emilio Benítez 1902 "Plano del Cuartel VIII de la Ciudad de México que contiene las Colonias Condesa y Roma en Herrera, Ethel y de Ita, Concepción, 500 Planos de la Ciudad de México 1325-1933 1982, SAHOP, México p319

Fig. 23.-1907 Guillermo Puga "Plano de la Ciudad de México formado y publicada por la Compañía Litográfica y Tipográfica S.A. con los últimos datos oficiales de la Dirección General de Obras Públicas" .. en Lombardo

de Ruiz, Sonia. Atlas Histórico de la Ciudad de México Smurffit, 1997, México p 463

Fig. 24.- 1909 de C.S. Hammond & Company B.Y. .. en Lombardo de Ruiz, Sonia. Atlas Histórico de la Ciudad de México Smurffit, 1997, México p 465)

Fig. 25.- 1910, Nueva Colonia del Valle SA .. en Lombardo de Ruiz, Sonia Atlas Histórico de la Ciudad de México Smurffit, 1997, México p385

Fig. 26.- anónimo. Plano general de la colonia Calzada Vallejo 1917 .. en Lombardo de Ruiz, Sonia. Atlas Histórico de la Ciudad de México" Smurffit, 1997, México p 397

Fig. 27.- Ruiz del Moral 1926 "Sección Insurgentes Hipódromo" .. en Lombardo de Ruiz, Sonia. Atlas Histórico de la Ciudad de México Smurffit, 1997, México p 409

Fig. 28.- 1928 1929 Palacios , Efrén "Ultima palabra en plano de la Ciudad de México con municipalidades y colonias" .. en Lombardo de Ruiz, Sonia Atlas Histórico de la Ciudad de México Smurffit, 1997, México p 421

Fig. 29.- 1929, Puig Casauranc "Guadalupe Hidalgo. Zona Urbana" y "San Ángel,. Zona Urbana" . Herrera, Ethel y de Ita, Concepción, 500 Planos de la Ciudad de México 1325-1933. ,1982, SAHOP, México p 355 y 359

Fig. 30.- Tipología de Caminos de la Ciudad