

# **Identificación de hechos urbanos en la traza e inmuebles patrimonio cultural de las colonias Martín Carrera, Vallejo e Industrial**

## **Identification of urban facts in the layout and real estate cultural heritage of the Martín Carrera, Vallejo and Industrial neighborhoods**

**Hilda Melisa Díaz Gutiérrez**

*Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad  
Azcapotzalco, Ciudad de México, México*

DOI: <https://doi.org/10.24275/ZOGO2362>

Fecha de recepción: 15 de febrero de 2018

Fecha de aceptación: 25 de mayo de 2018

Fecha de publicación: 12 de diciembre de 2018

## Resumen

La Delegación Gustavo A. Madero (GAM) en la Ciudad de México, en su antecedente fue conformada por islotes dispersos y asentamientos en el lomerío, conectados por medio de calzadas en el norte de la zona lacustre del Valle de México; la GAM ha tenido un propio desarrollo urbano muy peculiar como resultado de las apariciones de la virgen de Guadalupe, en el que se estableció un punto de destino en el siglo XVI; posteriormente, se emplazaron áreas habitacionales, medios de transporte en las antiguas calzadas y áreas industriales desde el último cuarto del siglo XIX y la primera mitad del XX.

Los vestigios de los periodos históricos son reconocidos y protegidos por normativas, catalogando y definiendo áreas de protección. Sin embargo, parecieran insuficientes para detener los deterioros urbanos resultantes de las intervenciones que han modificado y destruido la traza histórica, los antiguos caminos, las áreas públicas y el patrimonio cultural inmueble.

El crecimiento de las ciudades implica la eventual incorporación de las poblaciones aledañas, que podría representar un riesgo a los pueblos, barrios o colonias históricas. Podrían existir inconsistencias en las leyes de protección del patrimonio que le aplican en la GAM, que han priorizado en la movilidad destruyendo elementos del patrimonio cultural. En el presente artículo se muestra el progreso que ha tenido la investigación que analiza los periodos históricos del estado original en la traza histórica y tipologías, estudiando las permanencias formales, los planteamientos y la reglamentación de usos de suelo, sistemas de transporte y la incidencia del patrimonio cultural inmueble para establecer los momentos de equilibrio en los que se conservaban sus elementos.

**Palabra clave:** Normativas de zonificación de uso del suelo, sistemas de transporte, traza urbana, estado original de patrimonio cultural inmueble.

## Abstract

Originally formed by small populations on scattered islands and low hills areas which were connected by roads that allowed to travel across the Mexico Valley northern lake system, Gustavo A. Madero (GAM), a Mexico City district, has had a special urban development, primarily as a result of the Marian apparitions generated a place of destination since the 16th century, followed by housing development, transportation system and industrial areas in 19th century and the first half 20th century.

Some historical vestiges of those periods have been recognized and protected by laws and regulations listing and defining heritage conservation areas. However, heritage and planning guidelines have not been enough to stop urban damages as a result of many interventions that disrupt urban layouts, roadways, public areas, cultural heritage and the built environment.

The growth of cities entails the future nearby towns incorporation, which could imply a threaten to historic towns. A lack well-defined urban regulation could be inconsistency when deciding whether or not destroy cultural heritage to give priority to mobility, this problem is what has been happening in GAM. In the following article is shown, a research progress analysing the original urban design state that identifies a time frame where were located those built heritage significant typologies in historical periods applying historical or propelling permanence, permanent forms and planning laws review explaining those turning balance points among land use and zoning planning, transportation system and cultural built environment incidence.

**Keywords:** zoning planning guidelines, transportation system, urban layout, original state of cultural built environment.



## Resumo

A subprefeitura Gustavo A. Madero (GAM) na Cidade do México, foi conformada por ilhotas espalhadas e assentamentos nos morros ligados por meio de calçadas no norte da zona lacustre do Vale do México, a GAM teve um desenvolvimento urbano peculiar resultado das aparições da Virgem de Guadalupe no qual se estreleceu um ponto de destino século XVI, mais tarde, foram assentados áreas habitacionais, transporte nas antigas calçadas e áreas industriais desde o último quarto do século XIX e na primeira metade do século XX.

Os vestígios de períodos históricos são reconhecidos e protegidos por normas, catalogando e definindo áreas de proteção. No entanto, foram insuficientes para deter as deteriorações urbanas resultantes de intervenções que modificaram e destruíram os vestígios históricos, caminhos antigos, áreas públicas e patrimônio cultural.

O crescimento das cidades implica a eventual incorporação das populações vizinhas que poderia representar um perigo para as povoados, bairros ou colônias históricas. Pode haver inconsistências nas leis de proteção do patrimônio que se aplicam na GAM que priorizaram a mobilidade destruindo elementos do patrimônio cultural. O presente artigo mostra o progresso da pesquisa que analisa os períodos históricos do estado original no traço histórico e nas tipologias estudando as permanências formais, as abordagens e a regulação dos usos

e solo, os sistemas de transporte e a incidência do patrimônio cultural imobiliário para estabelecer os momentos de equilíbrio da preservação de seus elementos.

**Palavras-chave:** Regulamentação do zoneamento para uso do solo, sistemas de transporte, traça urbana, estado original do patrimônio cultural imóvel.

## Introducción

Desde el último cuarto del siglo XIX, la antigua Municipalidad de Guadalupe, actualmente Delegación Gustavo A. Madero (DGAM), inició el propio proceso de urbanización a partir de los antiguos caminos, como las calzadas, la traza existente y la integración de las rutas de los primeros sistemas de transporte. A partir del siglo XX se fueron produciendo cambios en el medio físico, que agilizaron por una parte la oferta de vivienda y, por otra, el establecimiento de la industria, con lo cual la traza original, principalmente de las calzadas, se fue interviniendo a medida que los nuevos asentamientos fueron requiriendo permeabilidad en los sistemas de transporte y suministro de la infraestructura.

Actualmente, el territorio de la DGAM está urbanizado casi en su totalidad, a excepción del área de reserva de la Sierra de Guadalupe. Los antiguos pueblos y barrios han sido modificados con criterios ajenos a su estructura urbana original, como el trazo y la ampliación de manzanas ortogonales, la integración de infraestructuras viales y de servicios. Las primeras colonias, algunas emplazadas en centros de población con antecedentes históricos, que fueron precursoras de otras colonias y fraccionamientos, se fueron interviniendo de acuerdo con los planteamientos de los lineamientos de los sistemas viales y de transporte, de alcance local, regional y

nacional, por lo que han sido fragmentadas desde la década de 1960, provocando deterioros y cambios en los inmuebles, que son testigos de los periodos históricos, y en el uso de suelo.

Tanto la traza como los inmuebles son elementos determinantes para el entendimiento del desarrollo de las ciudades y fundamentos para el establecimiento de perímetros de conservación patrimonial. En el territorio de la DGAM se han identificado 768 Inmuebles de valor histórico, artístico y cultural de acuerdo con el Programa de Desarrollo Delegacional de la DGAM 2010 (SEDUVI:2010:155-180). La fragmentación ocasionada por los planteamientos de ordenación territorial, medios de transporte colectivo, la ampliación de vías de comunicación y demanda de cambios en el uso de suelo, ha dividido los emplazamientos originales de las colonias, dispuesto de la traza, de elementos del patrimonio cultural inmueble y del espacio público. Las transformaciones urbanas de la DGAM se deben a los modificadores de la estructura urbana, como la evolución de las prácticas sociales, la incorporación de nuevas estructuras físicas, la habilitación o destrucción de lo existente para nuevos usos y las diversas versiones de lineamientos para el uso del espacio urbano (Borja, 1974:15-23).

Para el entendimiento de la problemática del proyecto de investigación, que analiza las intervenciones, el deterioro en el patrimonio cultural inmueble y la traza de las colonias Martín Carrera, Vallejo e Industrial, se han estudiado los hechos urbanos (Rossi, 1995:64-102) de periodos constructivos significativos. Como elementos fundamentales de los hechos urbanos se han considerado: los monumentos, que son puntos fijos de la dinámica urbana; las tipologías de los hechos arquitectónicos que respondían a las actividades dominantes con funciones plasmadas en los elementos del estilo arquitectónico de una época histórica en la esfera pública y la esfera privada; los elementos del paisaje urbano,

como la calle y los inmuebles; la territorialidad urbana, aspectos económicos y las influencias histórico sociales; los elementos que permanecen en los ejes de desarrollo, y la conservación de la traza que contienen el valor constructivo de la memoria urbana.

La ubicación de las permanencias del patrimonio cultural inmueble y traza inicialmente se han proyectado en un sistema espacial de arquitectura y geografía. El sistema espacial ha requerido de diversos procesos de comprensión de cartografía, utilizando extensiones de archivos vectoriales en el *software* AutoCAD 3DMAP de las manzanas de la DGAM, y las Delegaciones Cuauhtémoc, Azcapotzalco y Venustiano Carranza. Las capas de información se han depositado en el sistema de coordenadas universal transversal mercator (UTM) WGS84, el cual permite proyectar en escala 1:1 en el modelo espacial del *software*. A partir de estas proyecciones se han interpretado, analizado e identificado los centros de población, las calzadas, los caminos y la traza, considerando la ubicación geográfica de los inmuebles de valor histórico, artístico y cultural. La interpretación de los mapas, planos y archivos históricos, fotografías históricas y planos reguladores de la DGAM de diversos periodos ha permitido tener un panorama de los emplazamientos originales y sus intervenciones en las antiguas calzadas y la traza de las colonias. También, como parte de la búsqueda de momentos trascendentales, se ha consultado información de fuentes primarias, como archivos históricos, leyes, reglamentos, decretos, información estadística, etcétera, relacionados con el fundamento y crecimiento urbano de la DGAM para el método de descripción de hechos urbanos.

En este artículo se presenta el progreso de la investigación, en donde se han identificado momentos clave en los que la delegación, anteriormente municipalidad, tenía puntos de equilibrio en la distribución de usos de suelo, zonificación, caminos y

vialidades, medios de transporte y las intervenciones. El primero es el virreinal, en el cual se mostrará el estado original de las antiguas calzadas, los centros de población, los medios de producción agrícola, el significado de la traza y sus elementos permanentes. El segundo momento muestra la importancia de la integración de los medios de transporte como parte de un sistema de rutas que llegaban a la ciudad y al destino religioso del santuario. En el tercero se expondrá el proceso de urbanización de la DGAM hasta la década de 1940, con el estudio del estado original de las colonias en la traza y sus elementos de estructura urbana, así como la integración de otras colonias y la consolidación de la zona industrial del oriente a partir de un plano regulador. Finalmente, se han identificado las intervenciones que formaron parte del desarrollo de los sistemas de transporte en los que se ha dispuesto de las vialidades, del área pública, de la traza y de los inmuebles de las colonias para su desarrollo, desde la década de 1960 hasta lo que va del siglo XXI.

### Periodo virreinal

En los centros de población prehispánicos existentes, como el segundo islote de Tlatelolco y el lomerío, se fueron construyendo templos en los antiguos basamentos. Los nativos se trasladaban del lomerío a Santiago Tlatelolco para recibir la evangelización, y debido a la afluencia de fieles y las manifestaciones de la virgen de Guadalupe, eventualmente se establecieron lugares de culto a petición de lo revelado en las apariciones y por iniciativa de los religiosos. Fray Juan de Zumárraga sería uno de los que fervientemente realizaría peticiones para construir un santuario en el lugar de la aparición, por lo que posteriormente se construirían ermitas en el lugar de los eventos, que iniciarían con el desarrollo de asentamientos en la zona.

En ese mismo año de 1527, fue propuesto a la Santa Sede para primer obispo de México, adonde llegó, ya electo, el 6 de diciembre de 1528. Distinguióse desde luego por su ardiente celo apostólico y como defensor de los indios. Tres años más tarde, en 1531, se obraba el prodigio de la aparición de Santa María de Guadalupe en la tosca tilma del indio Juan Diego. Fray Juan, mudo de asombro, tomó las flores del milagro, que aún estaban frescas, y desprendió del cuello del indio la tilma preciosa, para colocarla en su oratorio (Pompa, 1938:28).

En la zona había referencias de adoración y rutas de peregrinación, anteriores a las apariciones de la virgen, las cuales serían sustituidas por las cristianas, con la devoción a la virgen de Guadalupe, acompañado de otros métodos constructivos, adoptando proporciones y tipologías europeas, que por varios siglos fue un detonante del desarrollo de asentamientos, y por su ubicación también sería parte de un conjunto de peregrinaciones desde el camino de tierra caliente hasta la llegada a la Ciudad de México.

Debido a las limitantes del medio físico, como las variables que se experimentaban en el nivel del agua de algunas lagunas que eran alimentadas de los ríos del poniente, la antigua Villa se mantuvo por algunos siglos en el límite del río Guadalupe, que colindaba al sur. A partir del siglo XVI se incrementarían la población en aquellos lugares consolidando los pueblos y barrios dispersos en los islotes y el lomerío. Inicialmente se llevó a cabo la reducción de indios a los de San Lorenzo, San Bartolomé de las Salinas y pueblos subalternos, como Santiago Atzacolco o Zacualco, San Pedro Zacatenco, Santa Isabel Tola y San Juan Ixhuatepec o San Juanico.

La reducción ocupaba un pequeño llano comprendido entre la serranía y el río Guadalupe. Aquí se había fun-

dado a mediados del siglo XVI, un pueblo que recibió el nombre de San Lorenzo. Después sin que sepamos exactamente la fecha, los naturales de la parcialidad de Tlatelolco que trabajaban en las salinas pertenecientes a esta, situadas al oriente del santuario, fueron a establecerse en ellas. Debía haber sido a fines del siglo XVIII cuando se llevó a cabo la reducción de los indios de ambos pueblos, que quedaron, en esta forma, convertidos en los barrios de San Lorenzo y San Bartolomé de las Salinas, también llamado Tlatelolco (López, 1957:17).

Uno de los accesos a la Ciudad de México era la calzada de piedra, que era la continuación del camino a tierra caliente hacia Puebla y Veracruz. Por cuatro siglos sería el camino principal por el que se trasladaban viajeros y productos, siendo también una constante referencia en los viajes de virreyes, realizando paradas de peregrinaje en los templos de las poblaciones del trayecto.

En el siglo XVII la calzada sería intervenida para mejorar los trayectos. Se incluyeron elementos como puentes, acequias, una rotonda, muros perimetrales y fosos, arbolado, pavimento y arcadas. Como elemento excepcional, la calzada tendría no solamente la utilidad de ser medio de traslados, sino también se enriquecería con el significado religioso de los misterios del Rosario, por medio de los monumentos votivos en forma de torreones que se colocarían de manera rítmica a lo largo de toda la calzada, y la influencia religiosa en los puentes con la incorporación de capillas.

La calzada es una de las cinco que unían el islote de Tenochtitlan con los márgenes de los lagos. En 1665 fue reconstruida por fray Juan de Torquemada, recibiendo las dimensiones definitivas: dos varas de altura (aprox. 1.60) y 16 varas de ancho (aprox. 13 metros). Al final un puente sobre el río Guadalupe.

El padre Francisco de Siles imaginó desde antes de 1670 la idea de construir unas capillas a lo largo

de la calzada, destinadas a los misterios del Rosario, para que los peregrinos pudieran rezar en el camino al santuario de la Virgen de Guadalupe (CNMH, MDM, 1931: Legajo II).

En 1733 se tuvo la iniciativa de separar la reducción de indios del Barrio de San Lorenzo y de Santiago, por lo que se le solicitó al rey de España, Felipe V, que el asentamiento, que ya contaba con inmuebles de uso religioso, habitacional y de centros de producción agrícola, se elevara a villa. A pesar de existir inconvenientes por no contar con los requisitos de población para el nombramiento, además de la prohibición de separar la reducción de indios de su propia cabecera, el nombramiento se justificó con el argumento del establecimiento de la colegiata o colegio seminario, concediéndole el título de insigne, por ser la primera fundada en las indias, y además la elevación de villa.

[...]el 28 de diciembre de 1733 dio facultades al virrey marqués de Casafuerte a fin de que declarase villa a la población española de Guadalupe e independizarse a la reducción de indios de la parcialidad de Santiago Tlatelolco (López, 1957:33).

Algunos sistemas para la desecación del lago que se fueron adoptando, provocaron que la cantidad de agua que llegaba del poniente disminuyera, lo cual permitió que se establecieran otras tipologías de uso agrario, como las haciendas. La más importante y antigua sería la de Aragón, al oriente de la calzada de piedra, que se extendía hacia todo aquel terreno que podía ser cultivado. Del lado poniente, hacia el camino real de tierra adentro, también se establecieron haciendas que posiblemente por la misma situación de la hacienda de Aragón encontraron territorios que paulatinamente se adecuaron para la siembra, construyendo un sistema de canales y ríos. Estas nuevas tipologías ofrecerían ocupaciones a parte de la población.

No era muy numerosa la población de Guadalupe. Hacia 1740 existían en ella noventa y siete familias, que se componían de quinientas setenta y cinco personas, cuyos miembros se ocupaban como salineros en los cercanos ranchos de hacer sal, como labradores en la mencionada hacienda Santa Ana y como pescadores de la laguna de Texcoco (López, 1957:18).

La antigua villa fue considerada para realizar proyectos que pretendían ordenar los nuevos asentamientos por medio de trazas regulares, por lo que se iniciaron trabajos en los linderos del río Guadalupe, sin embargo, no prosperaron, debido a que tanto el río como los remanentes de la laguna continuarían siendo inestables, por lo que el lomerío se continuaría poblando. Un elemento importante, antecedente del espacio público, fue la plaza llamada originalmente de Guadalupe, al costado poniente de la Basílica, que se construyó en el siglo XVIII, nivelando el suelo con un terraplén, integrándosele una pendiente y replicándolo en dos plazuelas al oriente. La aprobación del proyecto fue concedida a las propuestas de Manuel Álvarez y Eduardo Herrera; la visión del fiscal del rey era de embellecer a la villa con por lo menos cuatro plazuelas, además de la considerada en el proyecto con sendas y fuentes.

Las fábricas y las casuchas que estaban en la ribera se demolieron a principios de 1753. Este año fue también terraplenada la plaza mayor y empedrada conforme a la nivelación hecha en 1751. Con el nombre de plaza de Guadalupe y, muy posteriormente, de plaza Hidalgo, continuó siendo ésta la principal de la villa hasta 1951 (López, 1957:47).

Las medidas de la plaza debían ser de doscientas varas por cada costado; de ella partirían todas las líneas para el arreglo de las calles y las cuadras, y en su centro su construiría la fuente principal (López, 1957:49).



**Figura 1.** Emplazamiento de los asentamientos en el siglo XVIII en la DGAM por medio del estudio de permanencias.

La villa se destacó por ser un lugar en el que muchos de los viajeros hacían paradas, ya sea para descansar del viaje y posteriormente continuar a su destino, o para visitar el santuario. Los caminos hacia el norte de la Estanzuela y Ecatepec se unieron de manera regular con la villa y la calzada de piedra. Los dos caminos reales, el de tierra adentro, al poniente, en la calzada de Vallejo, y el de Veracruz y Puebla, al oriente, nombrado de tierra caliente, se encontraban unidos por medio de la senda paralela al acueducto que pasaba por el frente de la basílica, con lo cual era posible continuar el camino hacia cualquiera de los destinos sin cruzar las garitas de la ciudad. Manuel Álvarez y don Eduardo Herrera proyectaron un camino que fuera conveniente en cualquier estación del año, por lo que decidieron llevarlo por las faldas de los cerros.

Los maestros don Manuel Álvarez y don Eduardo Herrera, buscando un lugar por donde pudiera transitarse lo mismo en tiempo de lluvias que de secas, proyectaron trazar el camino por las faldas de los cerros llamados Los Riscos, que distan una legua del santuario, hasta un camino antiguo que desembocaba en el callejón de la Esmeralda, el cual salía en derechura del portezuelo de Santa Isabel y que localizamos en el cruce del camino de San Cristóbal Ecatepec, de donde se podía salir directamente hasta la calzada de Guadalupe. La longitud de este nuevo camino sería de 5400 varas, es decir, la misma medida por el que entonces se transitaba (López, 1957:51).

Las calzadas tendrían en su perímetro acequias, que permitirían el tránsito por agua, y conexiones con los ríos, que eran librados por los puentes. Para la construcción de los canales serían retomadas las rutas prehispánicas, un ejemplo es el sistema de acequias de la calzada de piedra, que tenía conexiones con el río Consulado y posteriormente con el barrio de Tepito por medio de este sistema. Aproximadamente en la segunda mitad del siglo XVIII el abad de la colegiata, Dr. Juan Antonio de Alarcón, tuvo la iniciativa de la apertura de la acequia para ser utilizada por las canoas y el transporte de materias primas, como materiales de construcción y comestibles que se obtenían de Chalco, Mixquic y Amilpas para su intercambio accesible y sin intermedios. Después de un reconocimiento en la zona, inicialmente el ingeniero Felipe Ferigán; el alarife mayor de la Nueva España, don Manuel Álvarez, y el maestro de arquitectura, don José Eduardo de Herrera, así como otras autoridades sugirieron abrir la acequia original, que tenía un trayecto desde San Lázaro hasta Santa Ana, mejorándola en algunas secciones para que tuviera rectitud y así unirla a la acequia del Consulado hasta la orilla de la calzada de Guadalupe. Sin embargo, el virrey Revillagigedo negó la aprobación, debido a la insuficiente sol-

vencia de la zona para llevar a cabo los trabajos, pero casi treinta años después, en 1779, y debido a la insistencia de los conocedores que llevaron a cabo los recorridos y reconocimiento de la zona con demostraciones de los posibles financiamientos, se llevaría a cabo.

La acequia, que fue de acuerdo con el proyecto de Iniesta y Guerrero y Torres, a que ya aludimos, partía del puente Blanco en el paraje en que se unía con la acequia de Zorrilla, se continuaba por terrenos eriazos pertenecientes a los barrios de La Concepción y San Francisco Tepito hasta la garita de Peralvillo, y desde allí, por la parte del oriente de la calzada de Guadalupe, a la primera zanja, que recibía las aguas del manantial de Xancopinca. (López, 1957:58).

La acequia contemplaba en su diseño, a los lados, bordos de tepetate o morillos de cedro escarpados de una vara por lado, de longitud 4,620 varas, en el lecho bajo tenía 6 varas y el lecho alto 8 varas con profundidad de 3 varas, lo suficiente para que las cañas se mantuvieran a flote. Para comunicar los asentamientos se construyeron cuatro puentes en la hacienda de Santa Ana, la garita de Peralvillo, el barrio de la Concepción y el barrio de San Francisco Tepito.

[...] Todos fueron contruidos sobre dos zoclos de mampostería, resguardados también con pilotajes y elevados una vara de superficie del terreno para que no tuviesen impedimentos los toldos o cubiertas de las canoas. Cada puente tenía dos pasamanos de mampostería a los lados, y los pisos contaban con un excelente empedrado. El desembarcadero media 20 varas de latitud y 50 de longitud (López, 1957:58).

En el último cuarto del siglo XVIII se construyó una calzada anexa a la de piedra o abajo al oriente, de características similares en su alineación y algunos



criterios constructivos. Con la asignación del virrey conde de Gálvez, en 1785 se efectuaron trabajos diversos para, por una parte, adecuarla a la calzada de piedra, y, por otra, la construcción de una nueva. Desde los virreyes antecesores se acostumbraba realizar el viaje de entrada a la ciudad por el camino de tierra caliente, por medio de un peregrinaje de los templos y santuarios, desde San Cristóbal Ecatepec hasta la Villa y su santuario. De acuerdo con el análisis realizado para la restitución y adecuación de la calzada de piedra, tendría intervenciones de mantenimiento y de presupuesto considerable.

Como el tránsito del cortejo virreinal acostumbraba hacerse por la “calzada de piedra”, en ella se enfocó el mayor interés, acordándose su inmediata reparación, pues los pretiles estaban muy maltratados, el empedrado presentaba grandes hoyos y la “calzada de abajo” necesitaba levantarse por lo menos vara y media (López, 1957:68).

Como parte de un conjunto de tipologías que tenían la intención de la seguridad, control y protección, a las calzadas les corresponderían aduanas en los edificios de garitas que se localizaban en el perímetro de la Ciudad de México y en la cercanía de los centros de poblaciones, con lo cual se establecerían puntos estratégicos de control de acceso de mercancías a la ciudad. En el siglo XVIII la política económica y administrativa impuesta por los Borbones plantearían obras urbanas como iniciativa para establecer un nuevo orden y control urbano, tanto de mercancías como de población.

De acuerdo a esta política reformista, los funcionarios borbónicos plantearon dotar a la capital novohispana de una infraestructura que fuera posible introducir servicios públicos hasta entonces inexistentes —como alumbrado, empedrado, limpia de calles y acequias—

y darle una imagen de ciudad moderna, extendiendo el trazo recto de sus calles hasta las callejuelas de los suburbios; abriendo nuevos paseos a la periferia; ampliando y manteniendo un buen estado y arboladas las calzadas de acceso, y construyendo puertas de entrada a la ciudad (De la Torre, 1999: 12).



**Figura 2.** La Garitas en las calzadas en el siglo XVIII.

La ubicación de los espacios se planteó de manera estratégica con la finalidad fiscal de controlar, recaudar y obtener mayores recursos para evitar la evasión de impuestos y contrabando de productos monopolizados por la corona. Los proyectos estuvieron a cargo de arquitectos mayores de la ciudad y de funcionarios de Hacienda, que fueron propiedad y financiadas por el rey. Su construcción implicó inversión y un plan para el desarrollo de las obras, junto con el proyecto urbanístico integrado a los accesos de la ciudad. Estos elementos, como las garitas, las puertas de acceso y los fosos, significó otra imagen urbanística, que se fue incorporando a otras poblaciones novohispanas. En general, se podrían identificar dos funciones: la defensa por la ubicación periférica y la recaudación del control de mercancías y población.

En 1753 se realizó un inventario por los arquitectos Manuel Álvarez y Lorenzo Rodríguez, cuantificando 19 en las que se mencionan algunas en la zona norte.

1. Garita de Peralvillo, ubicada sobre la calzada que va a la Villa y santuario de Nuestra Señora de Guadalupe, "la primera y principal de las entradas de esta ciudad".

2. Garita de Guadalupe, situada en el puente a la entrada de La Villa, ya mencionada.

[...]

4. Garita de Santiago, emplazada en la calzada que sale del barrio de Santiago Tlatelolco y "que va al camino real que llaman de Vallejo y tierra dentro" (De la Torre, 1999:27).

La calzada de Vallejo, que también contaba con el criterio de las acequias, arbolado, puentes y rotondas, era de las más frecuentadas por los que llegaban o salían hacia tierra adentro. En ambas entradas, tanto de Peralvillo como la de Santiago o Vallejo circularían mercancías de Europa y China, así como víveres. Debido a su importancia en aquel lugar se llevaban a cabo la revisión de cargamentos y equipaje, según constaba en la Ordenanza de la Real Aduana, en donde se dedicaba la revisión exhaustiva, y si fuera el caso se quedaban a resguardo hasta que se pagara la alcabala.

El conjunto arquitectónico de las garitas, en el límite político norte de la ciudad, comprendía espacios abiertos como portales, patio y corral, áreas cerradas como las de guarda y resguardo, también se acompañaba de una zanja perimetral que venía desde las acequias de las calzadas y rodeaba la garita. Los materiales de construcción utilizados fueron: pavimentos de ladrillo, baldosa, terraplenes y empedrados, cantería en pilares, techumbres a base de vigas y tabla terrado enladrillado, verjas y herrería en vanos, entre otros.

Los documentos refieren que la piedra con la que se llevaron a cabo estas obras fue casi siempre de "tenayuca", material que se extraía del poblado de Tenayuca, al norte de la ciudad en el actual Estado de México. (De la Torre, 1999:62).

Hacia la época independiente, algunas garitas estuvieron en desuso, por lo que el control se concentró en cinco accesos a la ciudad, las dos del norte, Santiago y Peralvillo, tomaron un carácter militar, por lo tanto fueron fortificadas con murallas escarpadas y fosos.

Para rodear las garitas de Peralvillo, Vallejo, San Lázaro y La Candelaria, fueron edificados altos muros de tierra apisonada revestidos de adobe y cavados hondos fosos (De la Torre, 1999:64).

### **Las intervenciones en las calzadas por los medios de transporte**

La apertura a la inversión extranjera y nacional en los medios de transporte en el periodo independiente, republicano y porfirista, en muchos de los caminos hacia la ciudad, se incorporaron rutas de transporte por medios mecánicos. Mientras en Europa se apostaba por estos sistemas de transporte para viajeros y carga, en la Ciudad de México se experimentó con la ruta que llevaba a la costa oriente de Veracruz. La ruta utilizó la antigua calzada de piedra, por lo que ésta sufrió intervenciones que cambiaron el significado original, para dar paso a las adecuaciones del derecho de vía.

La perspectiva que se tenía del ferrocarril se ejemplificaba con la visión de Brantz Mayer con respecto a la ruta México a Veracruz en el siglo XIX, por lo rentable que significaba la inversión de una vía férrea de 350 millas de largo y los alcances en el desarrollo que traería consigo un traslado de me-

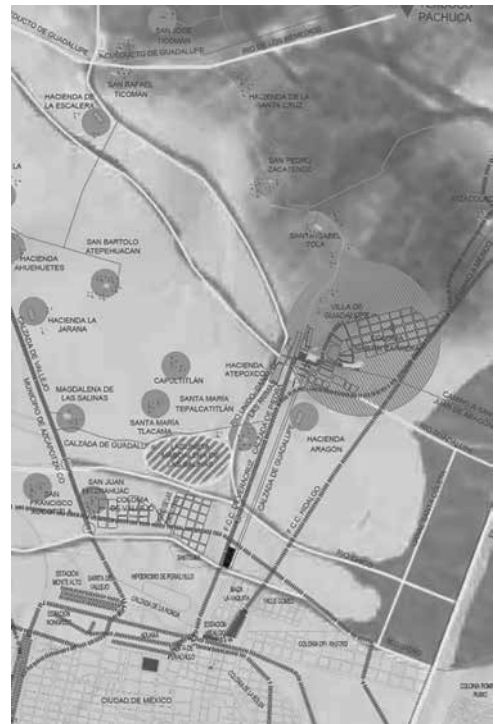
nos de 24 horas. Considerando las importaciones de alrededor de cincuenta mil toneladas anuales y comparándola con los viajes terrestres que se realizaban con carros de mulas de \$8,750,000, con esta cantidad la inversión cubriría su costo en menos de dos años, con ganancias del 30%, y el posible aumento de negocios con la creación de la ruta.

Creo que podemos afirmar con toda certeza que por la carretera de México a Veracruz pasan al año dos mil viajeros, cada uno de los cuales paga \$50 por su asiento, lo que da un total de \$100 mil. ¡Cuán grande no sería el aumento del número de viajeros, de la seguridad de las vidas y de las propiedades contra los bandoleros, el estímulo para el comercio y el incremento general de prosperidad en la República, mediante una inversión de dinero con intereses tan pingüe! (De Gortari y Hernández, 1988:274).

Se realizaron varios frentes en la construcción de la ruta México-Veracruz, la estación de conexión a la ciudad sería la de Buenavista, la cual también tendría enlaces con la Tlaxpana, Popotla, Tacuba y Guadalupe, entre otras que eventualmente se incorporarían durante los últimos treinta años del siglo XIX. Gustave Gostkowski menciona los lineamientos y el progreso del tramo de México a Guadalupe Hidalgo.

Los Sres. Mosso obtuvieron en 1845 un privilegio para construir un ferrocarril del Pacífico a San Juan; este privilegio fue cedido al Sr. Escandón en Octubre de 1856 quien construyó el tramo de México a Guadalupe, inaugurado el 1o. de julio de 1857... El ferrocarril mexicano que atraviesa el Distrito Federal y los Estados de Hidalgo, Tlaxcala, Puebla y Veracruz, principia en Buenavista el E. de la Ciudad de México (De Gortari y Hernández, 1988:277).

En 1876, S.G. Vázquez menciona en la *Guía práctica del viajero y del comerciante en México*, de finales del siglo XIX, las estaciones de ferrocarriles, las cuales tenían parte de su trayecto en la zona norte (De Gortari y Hernández, 1988:277). La estación Ferrocarril Mexicano, de la cual parten los trenes hacia Puebla, Pachuca y Veracruz, Vía Córdoba y Orizaba; la estación Peralvillo con el Ferrocarril Hidalgo y Nordeste, de donde sale el tren llamado Guadalupe, Pachuca, Tortugas, Tepa y Beristain; Ferrocarril del desagüe del Valle de México, que va a un lado de la obra del drenaje, tiene por término la estación Tequisquiatic; la estación San Lázaro con trenes a Puebla, Jalapa, Cuautla, Veracruz.



**Figura 3.** El sistema ferroviario del norte de la Ciudad de México y las calzadas como parte de los trayectos en 1904.

Hacia la última década del siglo XIX también se incorporaría el sistema de tranvías, cuyo trayecto utilizaría la antigua calzada de Guadalupe o de tierra, y en la que se instalaría la infraestructura como la alimentación de energía eléctrica que venía de Necaxa. Algunos cronistas y viajeros describirían la experiencia de los medios de transporte por medio de las guías de viajeros. En 1899 J. Figueroa D., en la publicación de la *Guía general descriptiva de la República Mexicana* (de Gortari y Hernández, 1988:257), mencionaría a la red de tranvías eléctricos y a sangre, así como los de locomoción a vapor que tenían destino en la periferia de la antigua ciudad como: Tlalpan, Guadalupe, Tacubaya, Azcapotzalco, Tacuba, Chapultepec, Santa Fe, San Ángel, Mixcoac.

En 1910 Augusto Génin, en las *Notes sur le Mexique* (de Gortari y Hernández, 1988:261), menciona el servicio urbano de los tranvías, que tenía dieciocho de tipo urbano y veintidós desde el cen-

tro de la ciudad hasta los suburbios. Las salidas de las líneas foráneas partirían de la plaza de la Constitución a circuitos en la ciudad y el área suburbana. Con destino a Guadalupe y con una duración aproximada del viaje, de la plaza Hidalgo a la plaza de la Constitución, de veintiséis minutos, con un trayecto de cuatro kilómetros en una sola vía y costo de quince centavos.

### Colonias Martín Carrera, Vallejo e Industrial y sus normativas

Posterior al último cuarto del siglo XIX, en el periodo porfirista, el gobierno federal impulsó la creación de colonias en toda la ciudad. En el caso de la DGAM, la primera colonia que se construyó fue la Martín Carrera Lardizábal, la cual se emplazó al oriente de la antigua Villa de Guadalupe Hidalgo. Después de ésta se construyó la colonia Calzada Vallejo, que en su primera etapa contaría con características si-

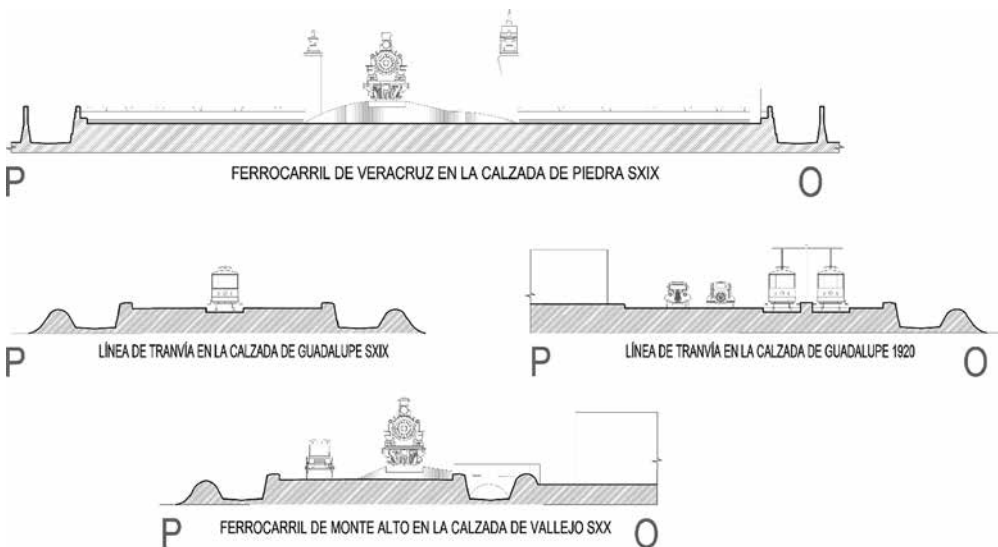


Figura 4. Cortes de los sistemas de transporte en las calzadas.

milares a la colonia Martín Carrera, como la escala y el trazo. La tercera colonia fue la Industrial, la cual conservaría algunos criterios de las anteriores y su propuesta de diseño se adaptaría a las nuevas necesidades y restricciones de los reglamentos de la segunda década del siglo XX.

Los criterios con los cuales fueron diseñadas las dos primeras colonias corresponden a los lineamientos de la época, en donde a partir de un contrato con el gobierno federal, publicado en el *Diario Oficial*, se mostraban todas las condicionantes y compromisos a cumplir por parte del propietario o desarrollador. Entre los requisitos fundamentales se establecieron la dotación de áreas nombradas plazuelas, que consistían en áreas de esparcimiento con un tipo de arbolado específico, mercados, escuelas, *boulevard*, infraestructura, traza urbana regular, lotificación, dotación de servicios públicos como saneamiento y agua potable, que se llevaban a cabo de manera compartida. Otra condicionante era la construcción de por lo menos diez casas y su incremento en años posteriores, así como los criterios de emplazamiento de los inmuebles, áreas libres y usos permitidos.

El 24 de diciembre de 1889 se publicó en el *Diario Oficial*, el Contrato celebrado entre el Ejecutivo Federal y el desarrollador de alguna colonia en 1889 (AHDF: 1890: vol.519, exp.12), en este documento, a través de un cuadernillo, se mencionan los lineamientos y las condicionantes del constructor, por ejemplo: la aprobación de la Secretaría de Fomento y Ayuntamiento de la Ciudad de México para el trazo en los planos de las calles y plazas de la colonia; donaciones de terrenos de las calles y plazas de orden público; cesión de dos lotes para escuelas y otros de utilidad pública; construir por lo menos diez casas en los primeros diez años, para por lo menos contar con cien casas a corto plazo; la casa consistía en una habitación de cinco piezas de material resistente, con cimentación conveniente, que podía ser de uno

o dos pisos; los primeros colonos tendrían derecho al exento de la contribución municipal y de portazgo por diez años; los contratos serían sometidos a la aprobación del Congreso de la Unión. Con estos lineamientos se identificaron elementos en ambas colonias que comprueban su periodo de construcción, tanto la traza como las incidencias de algunos inmuebles anteriores al siglo XX.

La Colonia Martín Carrera, emplazada al oriente de la antigua villa, se desplantaría por medio de terrazas para librar las condiciones topográficas; el trazo sería por medio de manzanas regulares, y en su límite físico del lomerío interrumpiría la traza, así como en la colindancia con el panteón de Guadalupe; la avenida Martín Carrera sería el acceso del camino hacia la costa que continuaba hacia Atzacolco y que también tendría continuidad hacia la Villa. Su escala y proporciones conservarían medidas en varas, el mapa histórico que contiene el proyecto y que se anexaba a los contratos de compra-venta sería firmado por el ingeniero Carlos Sellerier y nombrado Nueva Colonia Carrera Lardizábal en la Villa de Guadalupe Primer Fraccionamiento (Mapoteca Orozco y Berra, 1890).

En el proyecto se proponen manzanas con lotes de amplios frentes y fondos, el trazo es a partir de la modificación del antiguo camino a México de la época virreinal, el cual tenía origen desde los pueblos que colindaban al norte y que venía de tierra caliente, por medio del trazo ortogonal desde el tramo de Atzacolco a la capilla del Pocito; parte de este camino sería utilizado simultáneamente por el ferrocarril de Veracruz o Mexicano. El eje de desarrollo de la colonia, cuya dirección es de oriente a poniente, es la avenida Martín Carrera, anteriormente calle General Martín Carrera, que en el centro del trazo y referencia de la distribución de las manzanas tiene emplazada una plaza en forma de cuadrilátero, nombrada Plaza de la Independencia; las calles de la colonia serían nombradas como los

presidentes que habían tenido periodos de gobierno en México. Al norte del eje se proyectarían entre dos y tres manzanas, dependiendo de la topografía, y al sur tres manzanas o solares aproximadamente, al surponiente colindaría con el Panteón Guadalupe, que cuenta con vestigios del último tercio del siglo XIX, construido en el mismo periodo y posiblemente estaba integrado con el proyecto. Con la creación de esta colonia se duplicaría la superficie de la traza urbana en la villa, integrando en el diseño una distribución regular, infraestructura y área pública, con lo cual eventualmente la zona de la antigua villa se poblaría.

La colonia Vallejo, también tendría las características señaladas en el ejemplo del contrato que se celebraba entre el gobierno y el desarrollador mencionado anteriormente. En la primera década del siglo XX, el presidente Porfirio Díaz solicita un extenso informe de las colonias que se habían desarrollado, especialmente entre 1857 y 1908 (AHDF:1906: vol. 519, exp. 44). Por medio de un documento emitido por la Secretaría de Estado y Despacho de Hacienda y Crédito Público, con fecha 23 de octubre de 1908, se le informa de las colonias que se ubican en el norte de la ciudad, citando las siguientes: Guerrero o Buena Vista, Violante o de Tepito, Vallejo, Rastro, Valle Gómez, Maza o Vaquita y Chopo. Con respecto a la colonia Vallejo se le informa que se ubicaba cercana a la Garita, y que el 6 de julio de 1886 el Sr. Pedro Salazar había realizado la petición y propuesta del Ayuntamiento para establecer unas colonias en terrenos de su propiedad (AHDF:1886: vol. 519, exp. 9). Además de contar con antecedentes del siglo XIX, también la colonia se desplantaría en un centro de población existente, el cual se conservó. El templo de San Juan Bautista en el antiguo pueblo de San Juan Hitznahuc, construido en el siglo XVII, y algunos inmuebles se mantendrían en la propuesta. En el plano

*Colonia calzada Vallejo de 1909*, con Escala 1:2000 (AHDF:1909: caja 257, exp.2), con título Colonia Calzada Vallejo, S.A., con la dirección Gante número 12, muestra el proyecto de intervención para las líneas de alimentación eléctrica que venían desde la Planta de Necaxa por el Norte. Las manzanas serían irregulares cerca de los ríos Consulado y el Unido, que tenía como límite, y al centro serían regulares. Los ejes principales, además de las calzadas, fueron el Tramo del Camino de las Tortilleras, de norte a sur, que en el centro tenía una plaza pública con dos fuentes, una al oriente y otra al poniente. La calle por donde pasaba el Ferrocarril Industrial de oriente a poniente también se identifica como un eje principal, por ser el punto por el cual se observaba el límite de las proporciones de las manzanas de norte a sur en varas.

La tercera colonia que fue diseñada con los criterios de la normativa vigente fue la colonia Industrial, en la década de 1920, que difiere de las anteriores por la escala de los lotes, equipamientos y trazo en metros. El Reglamento de Construcciones (S.E.G.O.B:1921), publicado por el Ayuntamiento Constitucional de México y la Dirección de Obras Públicas el 10 de junio de 1921, establecería el cambio en los lineamientos anteriores, que conservaría algunos criterios, como la donación de terrenos y las plazas.

En esta reglamentación se enfatiza la autorización del Ayuntamiento y la Dirección de Obras Públicas para la apertura de calles e integración en la vía pública; las vías públicas estarían dotadas de servicios de atarjeas, pavimentación, agua potable y alumbrado; las características de las calles existentes tendrían la anchura de 12 metros para la apertura al tránsito de peatones y carruajes; para la nuevas colonias sería necesario celebrar un contrato con el Ayuntamiento, con la previa aprobación de la Dirección de Obras Públicas; las propuestas contendrían

los planos generales de alineamiento, el ancho de calles mínimo para las nuevas propuestas sería de 20 metros, el pavimento y arroyo con pendiente del centro hacia las banquetas, éstas estarían elevadas en su guarnición no más de veinte centímetros; las expropiaciones se llevarían a cabo a consecuencia de un necesario alineamiento con su correspondiente indemnización, entre otros.

Derivado de los criterios antes mencionados, la colonia Industrial cumpliría en su diseño con todos los requerimientos, además de conservar algunos otros que correspondían a las normativas de las colonias anteriores, como las áreas de donación y plazas arboladas. La colonia se desplantaría en el asentamiento de Santa María Tepalcatlán, el cual era un centro de población que tenía una capilla del siglo XVIII y asentamientos dispersos debido a la topografía. Desde la segunda década del siglo XX se acondicionó la superficie por medio del apareamiento del terreno, especialmente en la laguna que se formaba hacia el sur con el límite de río Unido. La compañía Colonia Industrial, S.A., se formaría como una empresa que realizaría las funciones de promoción y constructora de la colonia, con oficinas en la Ciudad de México y otras en la colonia. El proyecto del emplazamiento (M O y B:1930) consistió en la distribución de manzanas, continuando con el trazo de la calzada de piedra principalmente, con manzanas de forma ortogonal. En las alineaciones se consideró la integración del ferrocarril de Veracruz y el trayecto del tranvía. Para el ferrocarril la traza sería totalmente regular, por lo que le fueron asignados espacios de amortiguamiento paralelos a la vía con dos calles laterales; se consideraron zonas que absorbieron la irregularidad del trayecto del tranvía, ya que en algunos tramos se reducía la distancia entre los tranvías de dirección México o Guadalupe. Hacia el poniente se repitió el patrón de manzanas, en su mayoría de esquinas ochavadas. La escala y proporción adoptadas serían las que se establecieron por

decreto en el inicio del siglo XX con el sistema métrico, por lo que las calles, banquetas, camellones y lotes serían uniformados con este criterio.

Artículo único. Se prorroga hasta el 1° de Julio de 1891, el plazo fijado para poner en vigor en toda la República el sistema métrico decimal; hasta el 1° de Enero del mismo año el plazo señalado para el establecimiento de las oficinas verificadoras de pesos y medidas en la Capital de la República, y en las de los Estados y Territorios (AHDF:1889: caja 59, exp. 30).

Como parte del proyecto se incorporarían elementos recreativos, como lo fueron cuatro parques, uno al extremo oriente en la avenida Euskaro hacia el norte, dos que se unirían por medio de un camellón y el otro al extremo sur. Los parques, unidos por el camellón, tenían diferentes propuestas; el ubicado en el norte tenía en su distribución original una planta semicircular con calles interiores y quiosco, el del sur era de planta rectangular con esquinas redondeadas, con calles internas radiales y ortogonales y como centro una fuente. Los dos de los extremos se dotarían con áreas para frontón, fuente y calles internas. Cinco glorietas se proyectarían en algunos cruces de las calles de la Huasteca y Fundidora de Monterrey. En el centro de la colonia se proyectó el mercado, el cual consistía en una manzana con tres naves y alrededor lotes de poco frente y profundidad. Al poniente se había considerado la construcción de una escuela primaria, que ocuparía una manzana. Al poniente colindaba con el trayecto del tendido de cables de la Compañía de Luz y Fuerza, también nombrada avenida Tenochtitlan, que se alimentaba desde la planta de Necaxa hacia el distribuidor de Nonoalco y la avenida Fundidora de Monterrey. Al sur tenía como límite el canal del río Unido del ramal que venía desde Azcapotzalco y la colonia Vallejo.

## Planteamientos de orden territorial, vial y de transporte

Pocos años después de la creación de la colonia Industrial se generaron lineamientos de ordenamiento territorial y la creación de vías de comunicación para automóviles. En el ordenamiento se iniciaron planes nacionales y locales que iniciarían la zonificación por usos de suelo.

[...] el gobierno de Pascual Ortiz Rubio (1930-1932) con el objetivo de enfrentar los vaivenes económicos que afectaban al país, promulgó el 12 de julio de 1930, la primera ley de planeación denominada Ley sobre Planeación General de la República (LPGR)... (Sánchez, 1999:25).

Respecto a la planeación de 1930 (Sánchez, 1999: 25) se menciona en los artículos: 2o. la plantación de la formación del *Plano Nacional de México*, acompañado de otros documentos: 3o. los estudios de zonas como la urbana y la regional, planos reguladores del Distrito y territorios Federales, red de vías de comunicación e hidrográfica, ubicación de los puertos fluviales y marítimos, aeródromos, aprovechamiento de aguas y riego, obras de drenaje y saneamiento, reservas y reforestación, parques nacionales e inmuebles federales; 4o. la formación de la Comisión Nacional de Planeación; 9o. la constitución de la comisión para la LPGR, que dependería de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, incluyendo Comisiones Locales de Planeación.

La ciudad también tuvo cambios en su estructura política, creando el Departamento del Distrito Federal y la primera versión de la ley orgánica, modificando la estructura de gobierno por medio del jefe de departamento y sus delegados, los municipios se transformaron en delegaciones, y la DGAM conservó su perímetro político, a diferencia de otros que fueron divididos.

[...] Las delegaciones quedaron establecidas casi con los mismos territorios que poseían en su carácter de municipios, y que como tales, habían funcionado hasta el 31 de Diciembre de 1928... Según el Atlas General del Distrito Federal de 1929, sus límites eran: al norte, las colonias Industrial, Aragón y el Cerro del Tepeyac; al noreste, la colonia Vallejo, el barrio de Atlampa, los pueblos de Azcapotzalco y Tacuba... ; al este, las colonias Federal, Romero Rubio y Del Rastro; finalmente en el noreste, se ubicaba la colonia Valle Gómez (Sánchez, 1999:30).

Los alineamientos que inicialmente formaban parte del Reglamento de construcción antes mencionado también fueron parte de los planteamientos de la década de 1930, los cuales tuvieron mayor incidencia en la colonia Industrial y las calzadas de Guadalupe y de Piedra. De manera conjunta, personal de la delegación y de la administración del Departamento del Distrito Federal realizaron levantamientos de los alineamientos que se estaban generando conforme se formalizaba la entrega de algunas zonas de la colonia Industrial para la apertura de calles. Los alineamientos eran aprobados por el jefe de Topógrafos D. Eguarte Conforme, de la Oficina de Arquitectura; S. B. Palafox, jefe de oficina de Dibujo y Archivo de Planos; A. Méndez A., y aprobado por el Director de Obras Públicas, ingeniero Salvador Medina.

Dentro de estos alineamientos destacan los realizados en las vías principales. Uno de estos fue realizado en 1930, entre el tramo 5 de la avenida Victoria, calle Ford, derecho de vía del ferrocarril y la calzada de Guadalupe (AHDF:1931: caja 94, exp.55), en el que se detallan magnitudes de anchura de banquetas, arroyo, vía del ferrocarril, vías del tranvía que contaría con dos líneas, poligonales de las manzanas, infraestructura del tranvía y los terrenos que ocuparía la fábrica Ford. En otro ejemplo en 1931 se alinearon el área que estaba



urbanizada de la colonia Industrial en la calzada de los Misterios, entre avenida Progreso y calle de San Rafael (AHDF:1931: caja 94, exp.10), también se acotan las magnitudes de los elementos antes mencionados, a diferencia de que en la vía del Ferrocarril Mexicano o de Veracruz se realizan adecuaciones para habilitar arroyos vehiculares en los laterales de la vía, acompañados del confinamiento de la vía por medio de dos guarniciones con casi cinco metros de derecho de vía.

En la siguiente década, los lineamientos de ordenación territorial no solamente tendrían condicionantes para los fraccionadores, sino que también incluirían zonificaciones de uso, como la industria, habitacional y zona de granjas, que incluirían la habilitación del derecho de vía del ferrocarril con la adaptación de carriles vehiculares y elementos urbanos, como glorietas y camellones en avenidas principales. Una zona en específico sería incluida al nororiente en la DGAM, por medio de decreto del presidente Manuel Ávila Camacho, del Reglamento de la Ley de Planificación y Zonificación del Distrito Federal de 1941 con la siguiente zonificación.

[...] VII.- La limitada al norte por la ampliación, al oriente, de la Colonia Industrial; al sur, por el Ferrocarril Industrial, y al poniente, por la calzada de Guadalupe; destinándose de preferencia para talleres mecánicos, plantas de montaje de automóviles, laboratorios, etc.

VIII.- La situada al oriente de Villa Madero entre el bordo del antiguo Ferrocarril de Hidalgo y el Gran Canal del Desagüe, destinada a industrias que produzcan emanaciones gaseosas y desechos líquidos nocivos (S.E.G.O.B: 1941).

La zona ya contaba con antecedentes del establecimiento de la industria, desde la última década del siglo XIX, que se concentraba en los costados de las vías del ferrocarril existentes; con la Ley de Planificación se instalarían otras industrias, espe-

cialmente en los costados de la vía del Ferrocarril Hidalgo.

Un instrumento de suma importancia es el plano que muestra la *Planificación de una parte de la hacienda de Asunción*, zona comprendida entre Inguarán-Río Consulado y Calzada de Guadalupe (AHDF:1941: caja 85, exp.33), en el que cabe aclarar que en la clasificación del plano se menciona claramente que se refiere a la hacienda Aragón, la cual existía desde la época virreinal, en el que se muestra la zonificación, especialmente del lado oriente de la delegación, que en la década de 1940 se habría duplicado en área en comparación de dos décadas anteriores, cuando solamente existían las tres colonias antes mencionadas, la cabecera del municipio, una parcialidad de la colonia Aragón, los pueblos y barrios, y las haciendas.



**Figura 5.** Plano regulador de 1941, zonificación de uso de suelo en el oriente de la DGAM.

El Plano Regulador lo realizó el Departamento del Distrito Federal, con la fecha MEX.DF.20-IV-1941 y de escala 1:5000. De norte a sur, entre el Ferrocarril Hidalgo y la Calzada de Guadalupe se muestra: el trazo de la colonia Aragón, con un área al oriente a un costado al F.C. Hidalgo, destinada al uso in-

dustrial; el trazo del fraccionamiento Tres Estrellas, de uso habitacional, indicando la condicionante de que debería tener su propia red de abastecimiento de agua independiente del servicio de la ciudad; los talleres Ford, establecidos una década atrás, que contaba con una calle intermedia entre la calzada y el ferrocarril; la ampliación de la colonia Industrial al oriente y parte de la colonia Valle Gómez. En este tramo el tramo del F.C. Hidalgo, entre el río Consulado y la Calzada San Juan de Aragón, se amplían carriles para automóviles hacia el poniente y uno al oriente, además de algunas glorietas en el cruce de avenidas importantes, como la de Noé, Victoria, Talismán y San Juan de Aragón.

De norte a sur, entre el Ferrocarril Hidalgo y el canal del Desagüe, se trazan las colonias: San Isidro, de uso industrial y trazo que corresponde con las maniobras requeridas por el ferrocarril; Santa Coleta y San Pedro el Chico, de las mismas características de la anterior; la segunda sección de la colonia Tres Estrellas se indica de uso habitacional; San Agustín, en la que se propone una zona de granjas con la indicación de que podría cambiar a zona de habitación obrera, dividiendo las manzanas propuestas a la mitad y trazando una calle. También se indican las colonias Emiliano Zapata, de uso habitacional y otras colonias nombradas La Joya, El Francés y San Pedro, con infraestructura en la colindancia con el río Consulado para entradas o maniobras del ferrocarril y propuestas de lotes industriales. En el tramo en el que el F.C. Hidalgo se incorporaba al río Consulado se propondrían amplios camellones y una glorieta para conectarse con la colonia Valle Gómez. Las colonias para obreros, ubicadas al suroriente, entre F.C. Hidalgo y el canal del Desagüe, serían las que tendrían cambios en los años posteriores.

A sólo dos años de la primera versión de la zonificación del plano regulador, se decreta la ampliación de la zona industrial (S.E.G.O.B:1943). Se argumenta que para el desarrollo de la industria es

indispensable la adquisición de terrenos adecuados con las condiciones necesarias y de proximidad a las vías del ferrocarril, así como las condiciones geográficas y la relación con los vientos dominantes. Por lo que, al existir un desarrollo industrial, se reúnen condiciones para la ampliación de la zona.

ARTÍCULO PRIMERO. - Se amplía la Zona Industrial Número VIII, definida en el artículo 4o. del Reglamento antes citado y situada en terrenos de la antigua hacienda Aragón... entre la Calzada San Juan de Aragón, por el Norte; la calle Talismán, al sur, y la de Novoa al poniente. En esta ampliación se permitirán establecimientos industriales que no produzcan olores molestos, ruidos sensibles fuera de los propios locales, polvos, emanaciones gaseosas, ni desechos líquidos nocivos... y para su debida publicación y observancia, promulgo el presente decreto... a los seis días del mes de agosto de mil novecientos cuarenta y tres (S.E.G.O.B:1943).

Como parte de los lineamientos del Reglamento sobre fraccionadores de terrenos del Distrito Federal de 1941, la colonia Industrial se expandió al oriente y al poniente por medio de la continuación de la traza paralela a las calzadas y utilizaría las conexiones existentes de la infraestructura, por ejemplo, para la recolección de las aguas negras, se utilizarían dos canales colectores, el de la calle de Victoria y el de Río Chico, que llevaba el cauce al canal del desagüe; también se utilizó el suministro de energía eléctrica que inicialmente se había previsto para alimentación del tranvía, el agua potable se alimentaba de los recursos que habían sido construidos en las redes principales en las calzadas. En el artículo 39 del Reglamento se establecerían los criterios para la ampliación de colonias o fraccionamientos.

En el caso de nuevos fraccionamientos que pretendan ejecutarse dentro de otros que hayan sido establecidos con anterioridad y que hubieren satisfecho la obli-

gación de donar terrenos para servicios públicos, de conformidad con las leyes, reglamentos o disposiciones vigentes en la fecha de su iniciación o de acuerdo con los contratos celebrados con la autoridad competente, no estarán obligados a hacer la donación a que se refiere el artículo 37. La comprobación de haber satisfecho esa donación, se hará mediante las escrituras públicas debidamente registradas (S.E.G.O.B:1941).

Aprobado el proyecto de fraccionamiento, se remitió a las instancias del Departamento del Distrito Federal, como las áreas encargadas del saneamiento, agua potable, pavimentos y banquetas, alumbrado público, parques y jardines, y nomenclatura para la su autorización. La Dirección de Obras Públicas se encargaría de las obras de infraestructura y supervisión, para las cuales se realizaría el costeo y se le entregaría al fraccionador para que se realizara un anticipo del pago, correspondiente al 1%. En el artículo 18 el fraccionador libremente realizaría el trazo de los ejes de las vías públicas, amojonamiento, lotificación y trazo de manzanas. La venta de lotes se autoriza hasta la actualización de la escritura, previamente realizadas las obras de urbanización y la autorización de la Dirección General de Obras Públicas.

En el *Plano del fraccionamiento Guadalupe Tepeyac. Colonia Industrial* (AHDF:SF: caja 72, exp.16) se presenta el proyecto al Departamento del Distrito Federal con detalles de alineación, manzanas, nombres de calles, continuidad del uso de la infraestructura de la colonia Industrial como la derivación del Río Unido, utilizado como colector de ambas colonias, aprovechando las diagonales de la avenida El Progreso y su incorporación con la avenida El Potrero. Firmado por los ingenieros Guerrero A. y R. Rivero Borrel, se presenta el proyecto del fraccionamiento Guadalupe Tepeyac de la Colonia Industrial S.A. Los nombres de las calles se componían de nombres femeninos de sur a norte y masculinos de poniente a oriente, muchos de referencia cristia-

na, la zona fabril es enfatizada entre la calle de Sara y el Ferrocarril Hidalgo, que consistía en ocho lotes de la avenida Abel a la avenida Noé o El Potrero, y cinco lotes de la avenida Noé a la avenida Ford; también se especifica que algunos canales de agua se taparían y fraccionarían.

La siguiente colonia, anexa a la colonia Industrial, fue construida en la década de 1940, en el *Plano de la colonia Insurgentes-Industrial* (AHDF:1940: caja 87, exp.8) junto con un anexo de las gestiones para la aprobación de la colonia, que se especifica mediante un escrito dirigido a la Dirección General de Obras Públicas y a la Dirección de Planeación y Programa Servicios de Fraccionamientos, con fecha del 19 de abril de 1940, y con copia para el ingeniero Francisco Acosta.

El proyecto incluía la traza y los nombres de calles, las cuales continuaban el trazo de la colonia Industrial hacia el poniente, hasta la carretera a Nuevo Laredo; se especifican áreas de equipamiento como: campo para turistas, zona comercial, cine, centro cívico y portal, anexo y con trazo posterior e identificado en color azul se incluyen los detalles de la carretera Nuevo Laredo, la cual tenía en el tramo de la colonia cuatro glorietas intermedias de doble acceso en Euskadi, El Potrero y Victoria. Se especifica la intervención de la colonia Vallejo a partir de la calle Mendelssohn, en donde se indica la sustracción de parte de la traza en algunas manzanas para la carretera de Nuevo Laredo, por el derecho de vía de la Compañía de Luz.

El plano regulador sería determinante en la zonificación y desarrollo de la zona oriente de la DGAM, tomando como eje rector el ferrocarril Hidalgo, habilitando a la ruta del ferrocarril con una vialidad anexa al poniente y al oriente para las colonias de obreros y la industria, las propuestas del proyecto se efectuarían casi en su totalidad, especialmente en las áreas industriales. Las áreas habitacionales del poniente, desarrolladas por compañías constructo-

ras, a diferencia de las propuestas por el plano regulador, disponían de áreas públicas como las áreas ajardinadas, el monumento a La Raza y amplias glorietas en los cruces de grandes avenidas de oriente a poniente en la avenida Tenochtitlan, anteriormente la carretera a Nuevo Laredo y tendido de cables de la planta de Necaxa, especializada en circulación de vehículos automotores que conservaba la permeabilidad entre colonias con un sistema de camellones con retornos y laterales de doble circulación, nuevas tipologías de la esfera pública se introducirían, como el Deportivo 18 de Marzo, cines, áreas comerciales, escuelas y mercados, entre otros.

En la primera mitad del siglo XX, especialmente en la década de 1940, el área urbanizada concentrada entre las tres calzadas y el ferrocarril Hidalgo coexistía con el área del santuario en la Villa, con las áreas de explotación agrícola que conformaban las haciendas hacia el norte, y con los pueblos y barrios. Las rutas y la estación del ferrocarril, así como el incremento en los viajes y la capacidad de la ruta del tranvía ofrecían el servicio constante del transporte público, así como la carga y descarga de mercancías. Las adaptaciones de vialidades anexas a las rutas de ferrocarril crearon caminos para el transporte automotor, sin prescindir de este sistema de transporte. Este periodo muestra una distribución óptima del uso de suelo, que contemplaba áreas habitacionales, áreas habitacionales mixtas, áreas productivas agrícolas e industriales, medios de transporte, áreas recreativas y religiosas, etcétera, por lo que se ha considerado como el estado original de las colonias en su traza y tipologías.

### **Las intervenciones para el sistema de transporte colectivo y ampliación de vialidades**

Desde los criterios que se habían estado generando en los planos reguladores de las primeras décadas

del siglo XX, la ampliación de vialidades consistió principalmente en la prolongación del trazo de las calles existentes y ensanchamiento. En el gobierno de Ruiz Cortines, en la década de 1950 (Sánchez, G: 1999:170), se consolidó la creación de siete ejes viales, concentrándose el trazo en el aplazamiento de la antigua ciudad, especialmente de norte a sur y de oriente a poniente. De manera cronológica, se han identificado las siguientes intervenciones a las vialidades en la DGAM: en 1961, cuando estaba el periodo del sexenio de Adolfo López Mateos, se adecuó la avenida del Río Consulado a un eje vial, incluyendo el tramo en el límite político sur de la DGAM con la Delegación Cuauhtémoc, entre Insurgentes Norte y Boulevard Puerto Aéreo, que consistió en la intervención de la glorieta del monumento a La Raza, la creación de pasos deprimidos y la modificación de la traza de las colonias Peralvillo, Vallejo, 7 de Noviembre, Maza y Valle Gómez. Al norte de la delegación se fortaleció la carretera de Nuevo Laredo, con la ampliación del camino que llevaba a San Martín con la autopista México-Teotihuacán, en 1964. En el periodo de gobierno de Gustavo Díaz Ordaz se adaptaron las áreas de los costados de la vía del Ferrocarril Hidalgo para su transformación en vialidad entre el Canal del Norte y Río de los Remedios, en 1966, y en 1968 la continuación de la vialidad de Niño Perdido con la avenida de los Cien Metros, con traza paralela a la calzada de Vallejo, que consistió en la alteración de la traza de las colonias Vallejo y Peralvillo.

Hasta la década de 1960, los ferrocarriles y el tranvía serían los principales sistemas de transporte de la DGAM. Con el crecimiento de la población y de la mancha urbana, la insuficiencia de medios de transporte propició que se creara un sistema de transporte con varias rutas en los cuatro puntos cardinales de las vialidades principales, por lo que se fueron modificando y adquiriendo los inmuebles destinados para las estaciones y utilizando el espa-

cio público. Con estos criterios la zona de la DGAM eventualmente ha estado perdiendo carriles en las vialidades y espacios públicos.

En 1967, en el sexenio del presidente Gustavo Díaz Ordaz, se creó el Sistema de Transporte Colectivo (STC), por medio de un tren rápido de recorridos subterráneos o superficiales (Secretaría de Gobernación, 1967). El documento fue elaborado el 19 de abril de 1967, su publicación en el *Diario Oficial* fue el 29 de abril de 1967, por el presidente, el jefe del Departamento del Distrito Federal, el Secretario de Hacienda y Crédito Público, la Secretaría del Patrimonio Nacional y el Secretario de Comunicaciones y Transportes; en él se estipulan las funciones y obligaciones administrativas y fiscales que tendrían institucionalmente los nombramientos de los funcionarios.

El STC sería un organismo público descentralizado, para el transporte en la Ciudad de México por medio de un tren rápido; el sistema podría utilizar las vías públicas y otros inmuebles, ya sea en la superficie o en el subsuelo; en cuanto a la expropiación de bienes, en los artículos 2 y 3 se menciona que algunos serían utilizados para las estaciones y otros para los centros administrativos. Un ejemplo de los criterios que se consideraron para tomar acciones en los predios se muestra en el siguiente decreto del 25 de junio de 1979 (Secretaría de Gobernación, 1979), en el periodo presidencial de José López Portillo, en el que se actuó de acuerdo con el siguiente marco legal: Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, con fundamento en los artículos 27 y 73, la Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal, la Ley de Expropiación, el Código Civil para el Distrito Federal, la Ley General de Bienes Nacionales, la Ley de Desarrollo Urbano del Distrito Federal, la Ley General de Asentamientos Humanos y la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.

DECRETO por el que se declara de utilidad pública la construcción de la estación Emiliano Zapata de la Línea

3 Sur del tren rápido (Metro) del organismo público descentralizado Sistema del Transporte Colectivo, por lo que se expropia en favor de dicho sistema un predio, ubicado en la Avenida Universidad esquina San Lorenzo, etc., de la Colonia Santa Cruz Atoyac, Delegación Benito Juárez, Distrito Federal (Secretaría de Gobernación, 1979).

Estas intervenciones para el STC se llevarían a cabo en las siguientes décadas, las líneas fueron construidas en el siguiente orden: línea 3, 1970-1982; línea 5, 1982; línea 6, 1983, y línea B, 1999. Las vialidades intervenidas fueron: Insurgentes Norte, Ferrocarril Hidalgo, Inguarán o Congreso de la Unión, Río Consulado, avenida de los 100 Metros, San Juan de Aragón, Ricarte, Colector 13, avenida 608, avenida 412, avenida 613, avenida 602, avenida 565, José Loreto Fabela, Río Consulado, Norte 170 y Dinares (STC, 2018). Además de los inmuebles y calles anexas para los accesos de las estaciones, la longitud total de las líneas en la DGAM es de 25.661 km.

En lo que va del siglo XXI se incorporó otro sistema de transporte que acompañaría la ruta existente del STC, transportes eléctricos del Distrito Federal y la red de transporte público, por medio de autobuses articulados de diversas capacidades de pasajeros, paraderos y confinación de carriles, denominado Metrobús. A través de un decreto publicado en la *Gaceta Oficial del Distrito Federal* el 9 de marzo de 2005 (Contraloría General CDMX, 2005), se crea el organismo público descentralizado Metrobús, en el periodo del Jefe de Gobierno Andrés Manuel López Obrador, con el siguiente marco legal: Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, Estatuto de Gobierno del Distrito Federal, Ley Orgánica de la Administración Pública del Distrito Federal y Ley de Transporte y Vialidad del Distrito Federal. Para la operatividad del Metrobús, algunas estaciones y terminales se construirían en la DGAM (Metrobús, 2018), confinando carriles de vialidades y en recorri-

dos paralelos, tanto de algunas líneas del STC, como de las rutas atendidas de manera simultánea por concesiones de autobuses suburbanos. Las líneas que tienen recorridos en la DGAM desde 2005 a 2018 son: línea 1, en Insurgentes Norte; Línea 3, en Eje 1 poniente Calzada Vallejo; Línea 6, Eje 5 oriente Montevideo Calzada San Juan de Aragón, Avenida Cantera, José Loreto Fabela, avenida 416, Francisco Mozarán, avenida 499, 5 de Febrero y Fray Juan de Zumárraga; línea 7, Calzada de los Misterios, Eje 5 Norte Cantera, 5 de Febrero, Fray Juan de Zumárraga, Morelos y Ticomán.

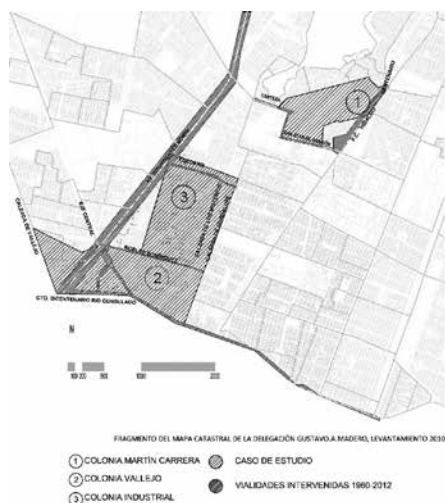


Figura 6. Intervenciones en las vialidades de la DGAM.

A medida que se han incorporado sistemas de transporte público de gran capacidad, como los trenes rápidos, los autobuses articulados de carriles confinados y rutas de transporte suburbano y las vías rápidas, las intervenciones han sido cada vez más drásticas para favorecer a la movilidad. La mayoría de los planteamientos solamente han propuesto como solución la fragmentación, disponiendo del área pública y expropiando inmuebles

frecuentemente para su destrucción. Los criterios de intervención de algunas líneas del STC y del Metrobús han sido la disposición de áreas para las vías del tren rápido de pasajeros y recorridos de los autobuses articulados de manera superficial, disponiendo del espacio público, como las áreas de los camellones ajardinados y de inmuebles para las estaciones del metro.

Otros sistemas de transporte también requieren del uso de las vialidades y áreas de ascenso y descenso. Además de las rutas de los autobuses suburbanos que brindan servicio a la DGAM, también están los que vienen desde los municipios de la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM) en los estados de Hidalgo, Tlaxcala, Puebla y el Estado de México, que tienen como destino los Centros de Transferencia Modal (CETRAM), ubicados en las estaciones del SCT y Metrobús Indios Verdes, Deportivo 18 de Marzo, Potrero, La Raza, líneas 3 y 5, Martín Carrera, líneas 5 y 6 y Politécnico. Este tipo de transporte también utiliza las vialidades y áreas de paraderos de la DGAM, con lo cual una importante cantidad de población flotante llega por este medio.

Las vialidades en donde se ubican las líneas del STC también son puntos de acceso del transporte privado foráneo y local. La avenida Insurgentes norte, en la cual tiene trayecto la línea 3 del STC y la línea 1 del Metrobús, es una de las que presenta mayor saturación, ya que convergen los autobuses suburbanos de la DGAM y de otras delegaciones; los autobuses suburbanos de los municipios de la ZMVM; los autobuses privados de pasajeros; la Terminal de Autobuses del Norte, y acceso y salida de los automóviles privados de la población de los municipios colindantes, entre otros. El planteamiento original del sistema vial de la avenida Insurgentes norte, desde la zona del acueducto de Guadalupe a la colonia Santa María Insurgentes, en la década de 1930, es un claro ejemplo de los criterios ajenos al propósito del diseño. Originalmente se incluía

un sistema de glorietas ajardinadas con carriles en doble dirección en los cruces de avenidas, vialidades centrales de tres carriles en dirección Pachuca-México, con un camellón arbolado, una glorieta con el monumento a La Raza y amplios camellones laterales con avenidas de doble circulación. Con la intervención que se realizó para el STC, las glorietas se sustituyeron por pasos deprimidos en algunos cruces de las avenidas, una vía rápida central con dirección norte-sur, laterales unidireccionales y la disminución de las áreas públicas.

La intervención de esta avenida desde la década de 1970 a 2005 también ha sido un punto de conflicto para los recorridos viales y peatonales de los habitantes de las colonias aledañas. Por una parte, se ha priorizado al STC con la vía superficial del tren rápido, segregando hacia el poniente y oriente, y, por otra, el Metrobús ha requerido de la construcción y adaptación de carriles, puentes y estaciones; por tal motivo, para efectuar trayectos de oriente a poniente y de norte a sur se realizan recorridos extensos por la falta de permeabilidad, generando la saturación de circulaciones.

El ejemplo más contundente es lo que ha sucedido en las intervenciones de la colonia Vallejo, inicialmente con el paso de la carretera a Nuevo Laredo y el tendido de cables de la planta de Necaxa, en el que se ganó área pública recreativa, y se conservó la traza de las manzanas entre 1920 y 1930. Posteriormente, en la década de 1960 es fragmentada con la destrucción de inmuebles y manzanas para la ampliación y creación de vialidades como la avenida de los Cien Metros, dividiéndola en tres colonias, y la vía rápida del Circuito Interior Bicentenario Río Consulado, destruyendo una hilera de inmuebles de las últimas manzanas del sur. En la década de 1980 es intervenida para el SCT con una estación superficial y otra subterránea en La Raza, una subterránea en la estación Misterios y la adecuación de la avenida Insurgentes Norte para la vía rápida hacia Pachuca.

Se perdieron áreas, como las ajardinadas, la plaza pública, parcialidad del mercado, inmuebles, la relación histórica con el pueblo de Huitznahuac y la traza. Las colonias en las que fue seccionada presentan contrastes, por ejemplo, mientras que del lado oriente permanecieron el mercado y las escuelas, clínicas privadas y públicas, y templos de diversas religiones, como la israelita, católica y evangélica, del otro lado los carece, presentando deterioros en el paisaje urbano e incrementos en la demanda en cambios en el uso de suelo, especialmente en busca de predios que permitan la rentabilidad vertical, destruyendo el inmueble existente o alterando su composición original.

## Conclusiones

En esta etapa de la investigación se ha comprobado que las calzadas han perdido elementos importantes que las hacían inigualables, que lamentablemente se han destruido o desvalorizado. La evolución de los medios de transporte y las vialidades, así como los planteamientos de orden territorial han determinado las intervenciones y la destrucción de la traza original de las colonias y las calzadas históricas. Por ejemplo, la calzada de piedra, que era el camino desde tierra caliente a la ciudad y que fuera embellecida por medio de elementos de significado religioso, se ha modificado inicialmente por la ruta del ferrocarril, para posteriormente habilitarla como eje vial y rutas de sistemas de transporte, minimizando el valor arquitectónico de las permanencias.

La identificación de elementos por su ubicación geográfica e histórica han mostrado que la delegación habría tenido momentos de equilibrio en su estructura urbana, como los caminos y las vialidades que permitirían la permeabilidad entre las áreas habitacionales, industriales y de servicios, la dotación de áreas públicas recreativas, y de algunos sistemas

de transporte, especialmente el tranvía y el ferrocarril, que no fueron invasivos en la traza e inmuebles. Sin embargo, la adopción de otros sistemas de transporte, que ofrecen cubrir una alta demanda de viajes locales, estatales y foráneos, disponiendo de los espacios y vía pública, inmuebles de propiedad privada y el confinamiento de carriles y diversas áreas necesarias, como los CETRAM, han propiciado la fragmentación urbana, la segregación y el deterioro en el paisaje cultural urbano. Los recorridos viales y peatonales de la población local también se han entorpecido con las intervenciones, debido al empeño de crear vías rápidas que finalmente terminan en atascos viales por las circulaciones que se generan al carecer de permeabilidad y los trayectos de miles de metros que se tienen que realizar para poder atravesar de oriente a poniente y de norte a sur.

Los cambios en la estructura urbana, como la reordenación del uso de suelo y la factibilidad de particulares para realizar cambios en el uso de suelo para la rentabilidad de inmuebles, la pérdida de áreas públicas y recreativas, la transformación en vías rápidas de vialidades permeables que tuvieron en el diseño original la intención de cruces vehiculares y peatonales amables y ordenados, el confinamiento de carriles para el transporte público, la segregación por el paso de las vías y estaciones del tren rápido del STC, los constantes cambios en los criterios de los lineamientos de los Planes de Desarrollo local y regional en cada periodo administrativo, y la ubicación geográfica de la DGAM, al ser colindante y punto importante de acceso de la población flotante de los municipios del norte del ZMVM, han deteriorado considerablemente a las colonias caso de estudio. Las intervenciones han priorizado en la movilidad del STC, Metrobús, transporte suburbano y automóviles foráneos, desplazando las necesidades locales de una de las delegaciones con mayor población en la Ciudad de México, causando deterioros en el paisaje urbano, despojándola de áreas públicas y debilitan-

do la protección del patrimonio cultural inmueble, subestimando la importancia histórica y cultural, la identidad y la calidad de vida de sus habitantes.

## Referencias bibliográficas

- AHDF: Fondo Ayuntamiento y Gobierno del Distrito Colonias, vol. 519, exp. 12, fojas: 45. Año: 1890. El Gobierno del Distrito remite ejemplares del contrato celebrado entre la Secretaría de Fomento y el Sr. Carlos David Gheest para establecer una o más colonias al Oriente de esta Capital. García Teruel y Pablo Macedo solicitan establecer una colonia en los terrenos del rastro.
- AHDF: Fondo Ayuntamiento y Gobierno del Distrito Colonias, vol. 519, exp. 9, fojas: 15. Año: 1886. Salazar Pedro propone establecer unas colonias en terrenos de su propiedad situados junto a la Garita de Vallejo.
- AHDF: Fondo Ayuntamiento y Gobierno del Distrito Colonias, vol. 520, exp. 44, fojas: 2. Año: 1906. La Secretaría de Hacienda pide los expedientes planos y documentos relativos al establecimiento de las colonias existentes en esta Municipalidad. Informe rendido por el Jefe del Archivo sobre las colonias existentes de 1857 a 1908.
- AHDF, Planoteca, Planos y Proyectos, 1861-1992. Caja 257, exp. 2. Año 1909. Plano de la colonia calzada de Vallejo. Original. Copias 1.
- AHDF: Fondo Gobierno del Distrito Federal: Bandos, Leyes y Decretos: 1825-1925 Colección digitalizada: 1889, enero 10. José Ceballos, gobernador del Distrito Federal. Se prorroga e plazo para el establecimiento de oficinas verificadoras de pesos y medidas en la capital. Caja 59, exp. 30.
- AHDF, Planoteca, Planos y Proyectos, 1861-1992. Caja 94, exp. 10. Año: 1931. Plano de alineamiento para la Calz. De los Misterios, (colonia industrial), entre Av. Progreso y calle de San Rafael. Original: 1. Copia :0.



- AHDF, Planoteca, Planos y Proyectos, 1861-1992. Caja 94, exp.55. Año: 1931. Plano de alineamientos de la Manzana: Comprendida entre la calle 5 de Av. La Victoria, calle Ford, Derecho de Vía del F.C. y calzada de Guadalupe, Deleg. Guadalupe Hidalgo. Origina:1. Copias:0.
- AHDF, Planoteca, Planos y Proyectos, 1861-1992. Caja 85, exp.33. Año: 1941. Planificación de una parte de la hacienda de Asunción, zona comprendida entre Inguarán-Río Consulado y Calzada de Guadalupe. Originales:0. Copia:1.
- AHDF, Planoteca, Planos y Proyectos, 1861-1992. Caja 72, exp.16. Año: S/F. Plano del fraccionamiento Guadalupe Tepeyac. Colonia Industrial Originales:0. Copia:1.
- AHDF, Planoteca, Planos y Proyectos, 1861-1992. Caja 87, exp.8. Año: 1940. Plano de la colonia Insurgentes-Industrial. Originales:0. Copia:1
- Borja, J. (1974). *Movimientos urbanos y estructura urbana*. España: Universidad Autónoma de Barcelona.
- Coordinación Nacional de Monumentos Históricos (1931). *Misterios, Monumentos de los*. Del. Gustavo A. Madero, D.F (1916-1996) Legajo II: Instituto Nacional de Antropología e Historia.
- Contraloría General CDMX (2005). *Gaceta Oficial del Distrito Federal*. 2018. de CGS. Recuperado de: <http://cgsservicios.df.gob.mx/prontuario/vigente/919.doc> (fecha de consulta: 9 de febrero de 2018).
- De Gortari, H. y Hernández, R. (1988). *Memoria y encuentros: LA CIUDAD DE MÉXICO Y EL DISTRITO FEDERAL (1824-1928)*. México: Departamento del Distrito Federal, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora.
- De la Torre, G. (1999). Los muros de agua, el resguardo de la Ciudad de México siglo XVIII. México Distrito Federal: Instituto Nacional de Antropología e Historia.
- López, D. (1957). *Una villa mexicana en el siglo XVI*. México: Imprenta Universitaria.
- Mapoteca Orozco y Berra (1890). *NUEVA COLONIA "CARRERA LARDIZABAL" EN LA VILLA DE GUADALUPE. PRIMER FRACCIONAMIENTO*. 2018. Recuperado de: <http://w2.siap.sagarpa.gob.mx/mapoteca/mapas/2611-OYB-725-A-02.jpg> (fecha de consulta: 10 de noviembre de 2017)
- Mapoteca Orozco y Berra (1930). *COLONIA INDUSTRIAL DEL DE GUADALUPE HIDALGO*, D. F. 2018. Recuperado de: <http://w2.siap.sagarpa.gob.mx/mapoteca/mapas/21399-CGE-725-A.jpg> (fecha de consulta: 10 de noviembre de 2017).
- Metrobús (2018). Fichas técnicas. Recuperado de: <http://data.metrobus.cdmx.gob.mx/fichas.html> (fecha de consulta: 26 de febrero de 2018).
- Pompa, A. (1938). *Álbum del IV centenario Guadalupeano. México: Insigne y Nacional Basílica de Santa María Guadalupe*.
- Rossi, A. (1995). *La arquitectura de la ciudad*. España; Gustavo Gili.
- Sánchez, G. (1999). *La ciudad de México en el periodo de las regencias 1929-1997*. México: UAM, GDF.
- Secretaría de Desarrollo Social y Vivienda (2010). *DECRETO QUE CONTIENE EL PROGRAMA DELEGACIONAL DE DESARROLLO URBANO PARA LA DELEGACIÓN GUSTAVO A. MADERO DEL DISTRITO FEDERAL*. 2018. Recuperado de: [http://www.data.seduvi.cdmx.gob.mx/portal/docs/programas/PDDU\\_Gacetitas/2015/PDDU\\_GUSTAVO-A-MADERO.pdf](http://www.data.seduvi.cdmx.gob.mx/portal/docs/programas/PDDU_Gacetitas/2015/PDDU_GUSTAVO-A-MADERO.pdf) (fecha de consulta: 2 de marzo de 2018).
- Secretaría de Gobernación (1921). *Diario Oficial de la Federación*. Recuperado de: [http://dof.gob.mx/nota\\_to\\_imagen\\_fs.php?cod\\_diario=186012&pagina=7&seccion=1](http://dof.gob.mx/nota_to_imagen_fs.php?cod_diario=186012&pagina=7&seccion=1) (fecha de consulta: 4 de enero de 2018).

Secretaría de Gobernación (1941). *Diario Oficial de la Federación*. Recuperado de: [http://dof.gob.mx/nota\\_to\\_imagen\\_fs.php?cod\\_diario=186891&pagina=1&seccion=01](http://dof.gob.mx/nota_to_imagen_fs.php?cod_diario=186891&pagina=1&seccion=01) (fecha de consulta: 4 de enero de 2018).

Secretaría de Gobernación (1943). *Diario Oficial de la Federación*. Recuperado de: [http://dof.gob.mx/nota\\_to\\_imagen\\_fs.php?cod\\_diario=196466&pagina=12&seccion=0](http://dof.gob.mx/nota_to_imagen_fs.php?cod_diario=196466&pagina=12&seccion=0) (fecha de consulta: 4 de enero de 2018).

Secretaría de Gobernación (1941). *Diario Oficial de la Federación*. Recuperado de: [http://dof.gob.mx/nota\\_to\\_imagen\\_fs.php?codnota=4485461&fecha=31/12/1941&cod\\_diario=190405](http://dof.gob.mx/nota_to_imagen_fs.php?codnota=4485461&fecha=31/12/1941&cod_diario=190405) (fecha de consulta: 4 de enero de 2018).

Secretaría de Gobernación (1967). *Diario Oficial de la Federación*. Recuperado de: [http://dof.gob.mx/nota\\_to\\_imagen\\_fs.php?cod\\_diario=204221&pagina=24&seccion=0](http://dof.gob.mx/nota_to_imagen_fs.php?cod_diario=204221&pagina=24&seccion=0) (fecha de consulta: 4 de enero de 2018).

Secretaría de Gobernación (1979). *Diario Oficial de la Federación*. Recuperado de: [http://www.dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=4820940&fecha=25/06/1979](http://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=4820940&fecha=25/06/1979) (fecha de consulta: 4 de enero de 2018).

Sistema de Transporte Colectivo (2018). *La red*. Recuperado de: <http://www.metro.cdmx.gob.mx/a.gob.mx/mapoteca/mapas/21399-CGE-725-A.jpg> (fecha de consulta: 16 de febrero de 2018).