



Universidad Nacional Autónoma de México
Facultad de Arquitectura
Laboratorio de Vivienda
Insurgentes Norte. Polígono "La Raza"

Tesis teórica que para obtener el título de Arquitecto presenta:
Pérez Vergara David Antonio

Dr. Ernesto Alva Martínez
Arq. Alejandro Emilio Suárez Pareyón
Mtra. Mariana Aurora Borja Rodríguez

Ciudad de México, mayo 2022



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

ÍNDICE

ÍNDICE	2
INTRODUCCIÓN	4
PLANO LLAVE	5
GLORIETA DE LA RAZA	6
POLÍGONO DE ESTUDIO	7
Vialidades dentro del polígono de estudio	8
Colonias que componen el polígono de estudio	9
Usos de suelo del polígono de estudio	10
Sistemas de transportes dentro del polígono de estudio	11
ANTECEDENTES HISTÓRICOS	12
Prehispánico	14
México Independiente	16
Inicios Siglo XX	18
Década de 1920	20
ANÁLISIS HISTÓRICO A PARTIR DE LAS FOTOGRAFÍAS	22
Década de 1930	24
Década de 1940	31
Década de 1950	39
Década de 1960	49
Década de 1970	59
Década de 1980	69

Década de 1990	77
Década del 2000	79
Década de 2010 (actualidad)	85
ESQUEMAS	91
Crucero Nonoalco-Tlatelolco.....	91
Análisis de crucero Nonoalco-Tlatelolco	92
Glorieta de la Raza.....	95
Análisis de la glorieta de la Raza.	96
Glorieta de Cuitláhuac	99
Análisis de la glorieta de Cuitláhuac	100
Glorieta de Capultitlán-Insurgentes.....	102
REFLEXIONES FINALES	105
ANEXO	107
BIBLIOGRAFÍA	113

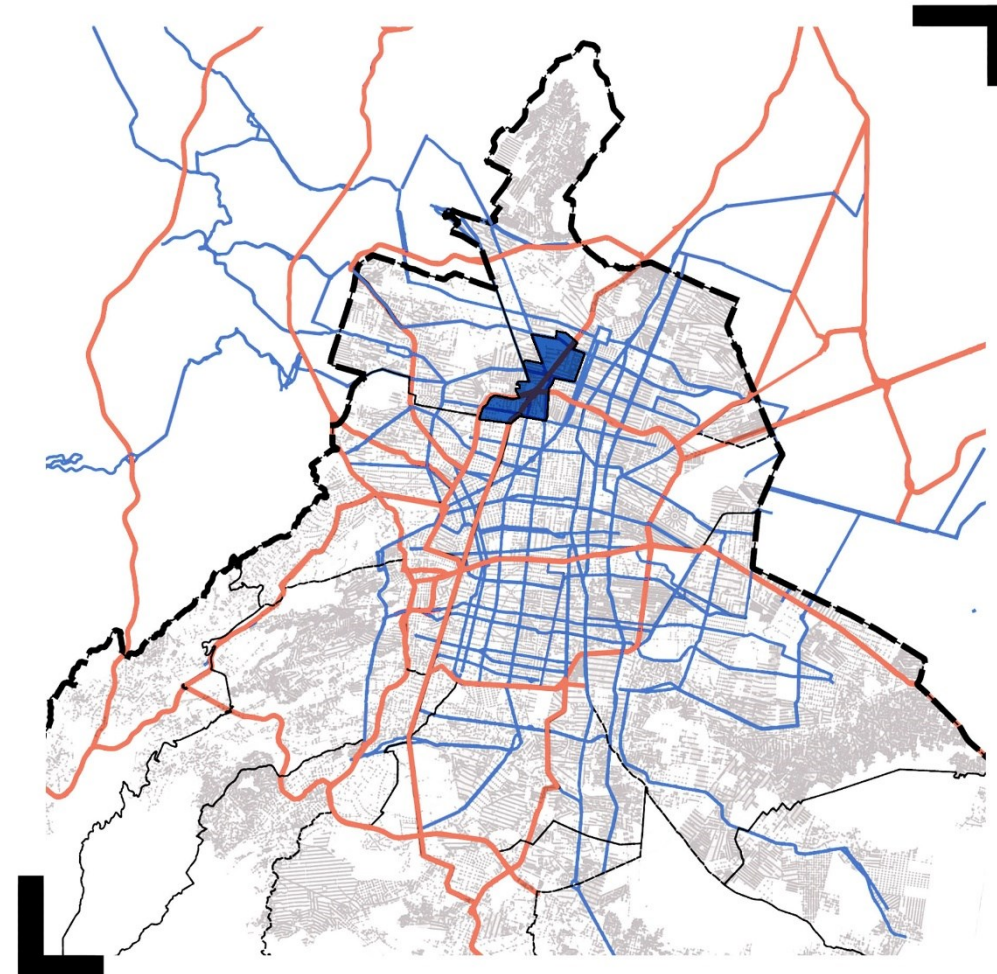
INTRODUCCIÓN

El esfuerzo presentado a continuación tiene como objetivo la investigación histórica de una sección al norte de la Ciudad de México para conocer y analizar los cambios suscitados en el área delimitada. El enfoque está concentrado en el desarrollo de la infraestructura vial a través de diferentes recursos gráficos destacando las fotografías verticales bajo el resguardo de la Fundación ICA. Este trabajo surge desde el proyecto de investigación en conjunto realizado por el Laboratorio de Vivienda de la Facultad de Arquitectura de la UNAM con la Fundación ICA, por lo que, la poligonal determinada representa solo una parte del estudio global que trata de abarcar las áreas de mayor importancia en la Ciudad de México. La relación del polígono de este estudio con los demás que conforman la línea de investigación del Laboratorio de Vivienda puede ser vista en el mapa llave que muestra sus ubicaciones y delimitaciones.

La metodología ocupada en el transcurso del escrito hace de las diferentes fotografías una fuente irrefutable de información de los diferentes elementos que componen el territorio, esta información es corroborada y ampliada en otros elementos de carácter gráfico como cartografías que nos permiten ampliar el rango temporal y entender las características de los elementos preexistentes dentro de nuestra área de interés. Las principales fuentes de información de estos materiales son, como ya se mencionó, las fotografías verticales y también las oblicuas de la Fundación ICA, la mapoteca Orozco y Berra e información aislada y fotográfica recabada de diferentes sitios de internet.

La profundidad del análisis tiene como protagonista el siglo XX, formando un hilo cronológico a cabalidad a partir de los años 30's. Este periodo temporal coincide con los mayores esfuerzos de conformación e industrialización de la capital mexicana, por lo que a partir de varias perspectivas entenderemos el crecimiento descomunal por el que paso la Ciudad de México para llegar a tener las condiciones con las que cuenta actualmente. Como el enfoque del análisis se desarrolla en torno a las vialidades no se aborda la escala del peatón con mucho detenimiento.

PLANO LLAVE



PLANO LLAVE
ATLAS HISTÓRICO
CDMX

Plano llave 1. Fuente: Elaboración Laboratorio de Vivienda



GLORIETA DE LA RAZA

Las obras del Monumento a la Raza comenzaron en 1930 a cargo del arquitecto Jesús F. Contreras. La escultura piramidal tiene una altura aproximada de 50 metros y está decorada con diferentes representaciones de la historia prehispánica de la Ciudad de México. (Alcaldía Cuauhtémoc, 2022)

El monumento a la Raza será el identificador a lo largo de este proceso de estudio al ser el hito que marcará la bienvenida en la nueva carretera México-Laredo, hoy Av. Insurgentes Norte.

Su localización misma es de gran interés al encontrarse en el nodo que se generaba, antes de su construcción, entre la calzada Vallejo, el derecho de vía de la línea de transmisión que iba hasta la planta de Necaxa en Puebla, su encuentro con el río Consulado y también por ser el límite del entonces Departamento de la Ciudad de México. Es entonces su ubicación el punto que recibirá a los nuevos vehículos dentro del territorio que realmente conformaba a la capital en ese entonces, al no ser consideradas las otras delegaciones aún como una parte integral de la ciudad.

La obra culminaría hacia el año de 1940 y se inauguraría junto con las demás infraestructuras necesarias para permitir el funcionamiento de la nueva carretera al norte de la ciudad.

Ilustración 1. Construcción del monumento a la Raza. Fuente: MAF, 1940.

POLÍGONO DE ESTUDIO

El polígono de estudio se encuentra en la zona norte de la Ciudad de México y tiene un área estimada de 6.45 km² distribuida en tres alcaldías (Cuauhtémoc, Azcapotzalco y Gustavo A. Madero).

El eje rector que guía la delimitación de este polígono es la Av. Insurgentes Norte (ver Ilustración 2), así como las demás vialidades de importancia alrededor del área de influencia de la primera y elementos que distinguen un claro establecimiento en el territorio. Por consiguiente, queda planteado que el principal factor que determina y esclarece el objetivo de este estudio son las vialidades de primer orden y el área que queda contenida entre ellas y el eje rector.

De esta manera las principales avenidas que dan forma a nuestro polígono, al poniente son Avenida Río Consulado (Circuito Bicentenario) en la zona sur-poniente del Monumento a la Raza, el Eje 1 Poniente (Calzada Vallejo) y el Eje Central (Av. 100 metros).

Los tramos más pequeños que no pueden ser definidos por el trazo de una vialidad de primer orden siguen la poligonal de las colonias que se integran al área de influencia para este estudio. Ejemplo de ellas son: colonia La Raza, San Francisco Xocotitla y Defensores de la República en el lado poniente.

Mientras que al este de la Av. Insurgentes Norte la vialidad que marca este límite principalmente es el Eje Central (Av. San Juan de Letrán) en la parte sureste del polígono y las calles de la colonia Industrial: Miraflores y Esperanza, en el sentido norte-sur. La diferencia entre estos caminos es vinculada a través de los ejes viales en sentido oriente poniente, en este caso particular son Eje 3 Norte (Avenida Ing. Alfredo Robles Domínguez) y Eje 4 Norte (Av. Euzkaro) un poco más al norte.

Al norte, la poligonal sigue principalmente el trazo del Eje 4 Norte (Av. Fortuna) haciendo una ligera desviación en Av. Politécnico Nacional hasta la calle Colector 13, posteriormente Av. Ricarte hasta alcanzar la Av. Insurgentes Norte.

Finalmente, en el lado sur las avenidas que cierran la poligonal son el Eje 2 Norte (Av. Manuel González) y Av. Ricardo Flores Magón del lado poniente de Av. Insurgentes Norte.

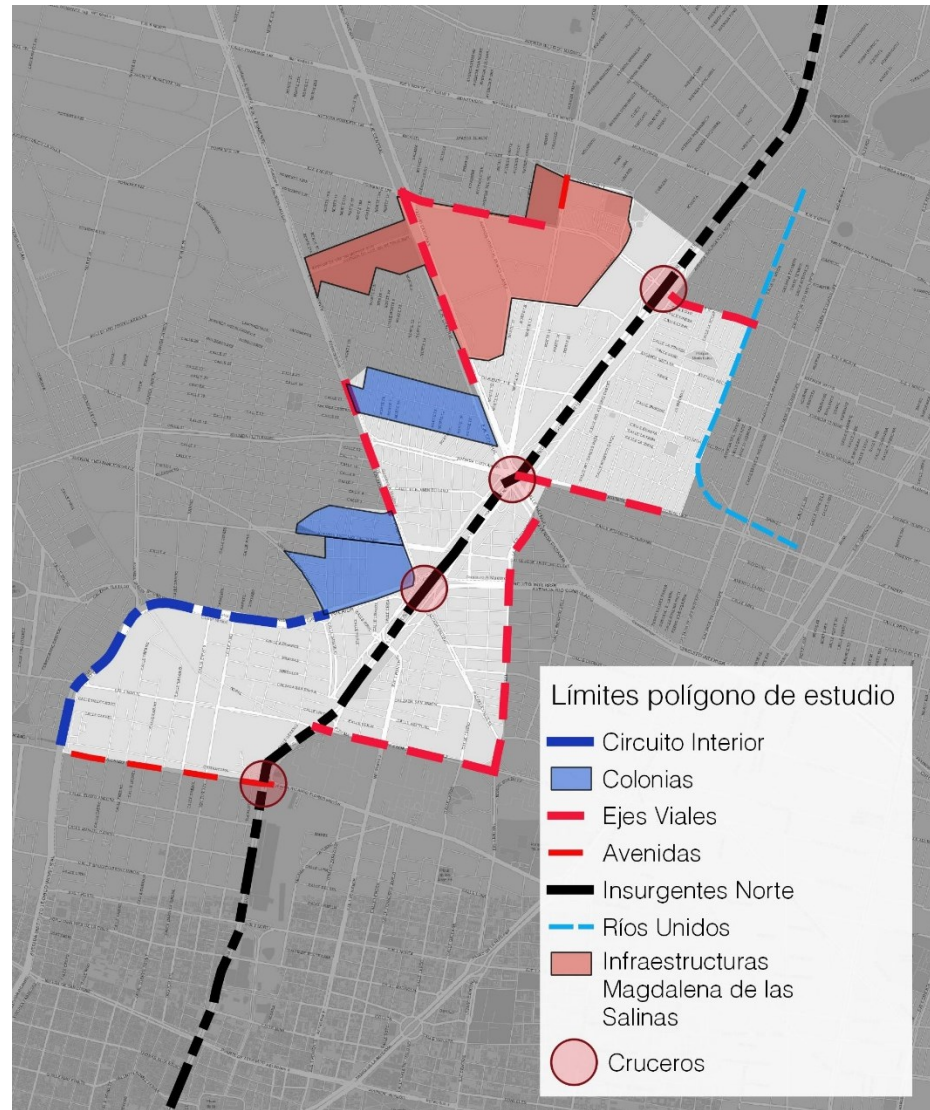


Ilustración 2. Esquema de los límites del polígono de estudio. Fuente: Elaboración propia, 2021.

Vialidades dentro del polígono de estudio

Jerarquizando todas las vialidades que aparecen dentro del polígono de estudio encontraremos que en relevancia destacan la Av. Insurgentes Norte y el Circuito Bicentenario (Av. Paseo de las Jacarandas y Circuito Interior). Ambas vialidades son caracterizadas por la infraestructura lograda para conseguir el tránsito rápido que circula sobre ellas, principalmente pasos a desnivel y carriles laterales de tránsito local. Su sección es de un aproximado de 100 metros.

En segundo lugar de relevancia, aparece el sistema reticulado de los ejes viales. Todas estas avenidas presentan características generalizables a lo largo de toda la extensión del polígono por ser vialidades con una sección promedio entre 30 y 40 metros y permiten el flujo de los vehículos únicamente en un sentido.

En tercer lugar, se presentan todas aquellas avenidas que son relevantes por sus dimensiones y los puntos que conectan. Entre ellas encontramos avenidas como Av. Ricardo Flores Magón en la parte sur del polígono y Av. Instituto Politécnico Nacional en el norte.

En último lugar de los caminos de mayor relevancia se encuentran las zonas por donde aún existe tránsito ferroviario, habiendo dos ejemplos diferenciados. Por un lado, encontramos la vía del tren suburbano que es de un carácter privado y se encuentra protegida a lo largo de toda su extensión, y por el otro encontramos la vía originada por el ferrocarril de cintura, hoy calle Clave, donde aún permanece la vía del ferrocarril y funciona hasta la actualidad, paralela a ella se ha construido la última calle mencionada.

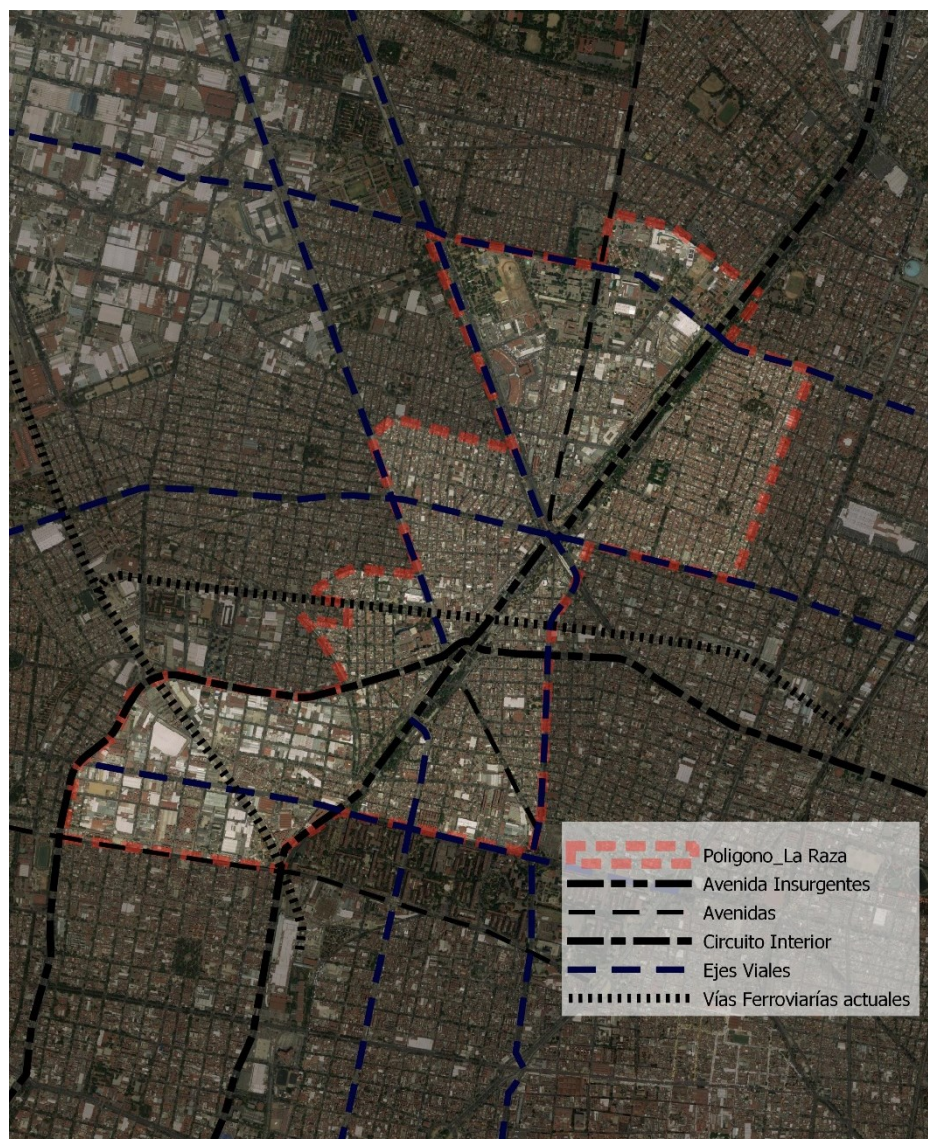


Ilustración 3. Esquema de las vialidades del polígono de estudio. Fuente: Elaboración propia, 2021.

Colonias que componen el polígono de estudio

La delimitación se compone de un total de 19 colonias, 14 contenidas en su totalidad dentro de la poligonal y las cinco restantes tomadas parcialmente dentro de la misma (véase ilustración 3).

La distribución de las colonias en su demarcación política no es igualitaria, en la alcaldía Cuauhtémoc tenemos 5 colonias, siendo estas: Atlampa, Santa María Insurgentes, San Simón Tolnáhuac, Peralvillo, y Ex Hipódromo de Peralvillo.

En la alcaldía Gustavo A. Madero están presentes las colonias: Vallejo, Vallejo Poniente, Industrial, Guadalupe Insurgentes, Héroes de Nacozari, Guadalupe Victoria II, Defensores de la República, Tlacamaca, Capultitlán, Maximiliano Ávila Camacho, Magdalena de las Salinas y Revolución IMSS.

Finalmente, una pequeña porción del área se encuentra en la alcaldía Azcapotzalco, únicamente representado con las colonias La Raza, y San Francisco Xocotitla.

Una importante característica de las colonias necesaria de mencionar desde este punto es la proporción que siguen de acuerdo con su ubicación en relación con la Av. Insurgentes Norte, por ejemplo, siendo los fraccionamientos del lado este mucho más grandes y coherentes entre sí que sus vecinos del lado poniente.

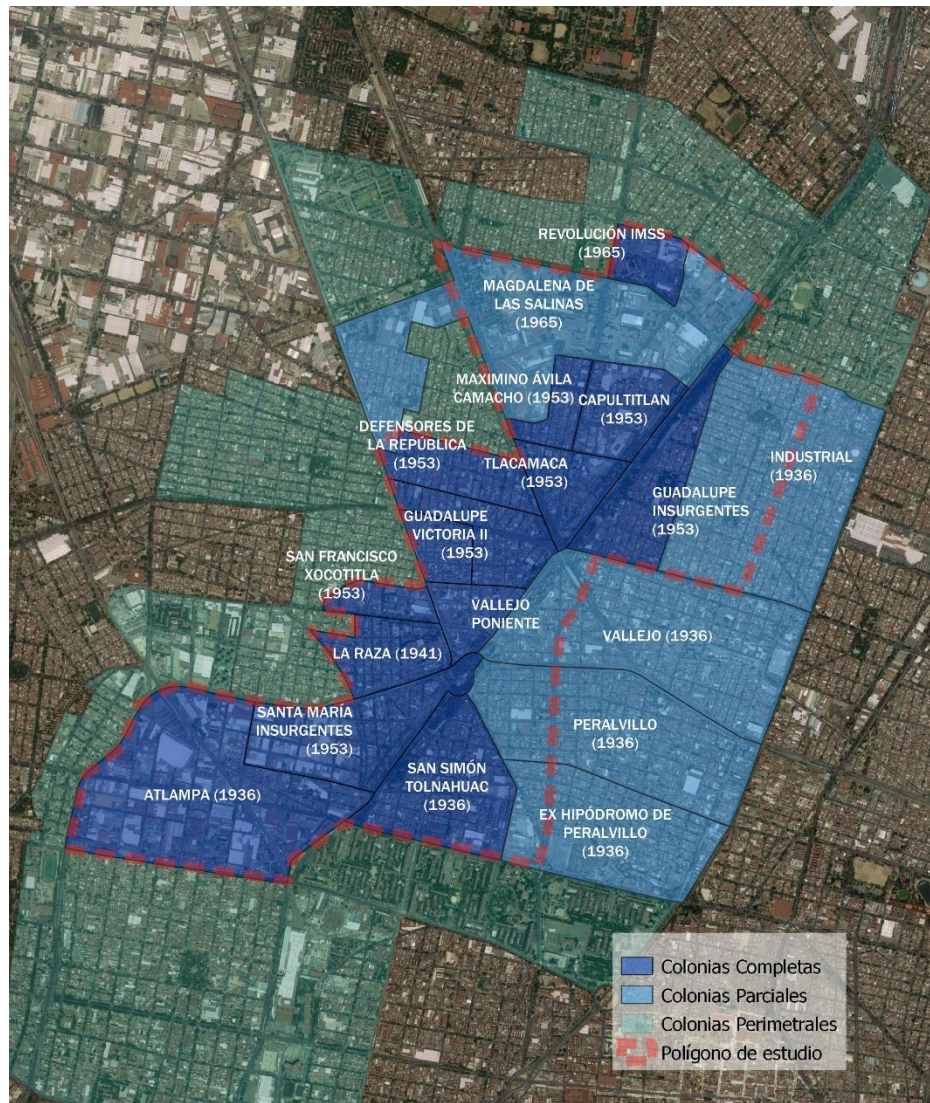


Ilustración 4. Esquema de las colonias dentro del polígono de estudio. Fuente: Elaboración propia, 2021.

Usos de suelo del polígono de estudio

A simple vista notamos una clara diferenciación en la zonificación establecida dentro del polígono de estudio, que, se relaciona claramente con las colonias contenidas dentro del mismo. En el norte, el uso está densificado y aglomerado hacia el equipamiento en la colonia Magdalena de las Salinas (véase ilustración 4), colonia de gran extensión y caracterizada actualmente por proporcionar servicios de salud en diferentes hospitales de diversas instituciones.

En el sur el uso está identificado por las lotificaciones industriales, a lo largo de las colonias Atlampa y Santa María Insurgentes, algunos de estos grandes predios actualmente atraviesan un giro en su uso de suelo, pasando a proveer ya sea equipamiento u habitación, originado por los cambios en infraestructura introducidos en los últimos años.

Mientras que en la zona central del polígono existe una clara tendencia habitacional, resaltando únicamente el hospital de La Raza en el cruce de Av. Insurgentes Norte con Circuito Interior como un equipamiento. A partir de lo anterior podemos ver otra clara diferenciación, categorizando el uso habitacional de acuerdo con el lado de la Av. Insurgentes Norte en dónde se encuentre.

Del lado poniente en colonias como Vallejo Poniente, Tlacamaca y Capultitán, por mencionar algunas, el uso de suelo habitacional tiene también una característica comercial. Contrario al lado este, donde en las colonias Industrial y Guadalupe Insurgentes es simbolizado únicamente como habitacional.

Otro aspecto pequeño pero importante de señalar es, que, del último sector mencionado, la habitación cuenta con una disposición de áreas verdes claramente visualizables dentro del mismo esquema.

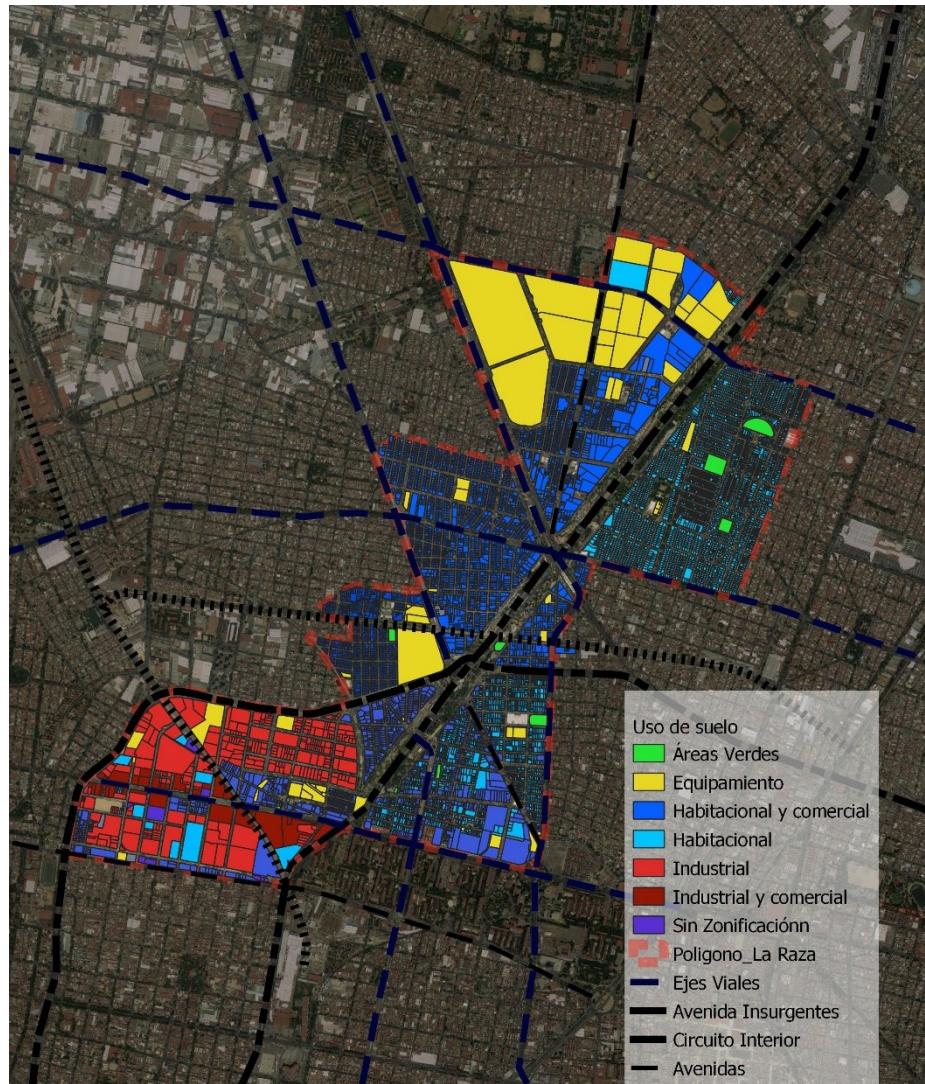


Ilustración 5. Esquema de usos de suelo del polígono de estudio. Fuente: Elaboración propia en base a información del Portal de Datos Abiertos de la CDMX, 2021.

Sistemas de transportes dentro del polígono de estudio

El polígono de estudio se encuentra bien comunicado por una diversa red de sistemas de transporte que se comenzó a construir a finales de los años 70's, la introducción del metro hacia la zona norte de la ciudad fue el primero en establecerse en la zona.

Actualmente cuenta con tres líneas de Metro, cuatro líneas de Metrobús, una línea del Suburbano y un par de rutas del Trolebús (véase ilustración 6, este esquema no contiene las líneas de autobuses concesionados).

Las líneas de Metro son las siguientes: la línea 3 (Indios Verdes-Universidad) es la que tiene mayor influencia dentro del área estudiada al encontrarse una parte sobre la misma Av. Insurgentes Norte; línea 5 (Politécnico-Pantitlán) ocupa el segundo lugar en extensión dentro del polígono sobre la Av. 100 metros; línea 6 (Rosario-Martín Carrera) transcurre únicamente en el trayecto de una estación en la parte norte del polígono.

Las líneas de Metrobús que tienen estaciones y transitan por el polígono de estudio son dos: la línea 1 que circula superficialmente sobre la Av. Insurgentes Norte, y la línea 3, que circula igual sobre el Eje 1 Poniente. Las otras dos líneas se encuentran a una distancia cercana pero no transitan sobre algún punto del polígono, siendo estas la línea 6 en el Eje 5 Norte y la línea 7 sobre la Calzada de los Misterios al este del área de estudio.

Además de lo anterior, el sistema de autobuses eléctricos Trolebús cuenta con dos líneas en el polígono, siendo la primera línea introducida sobre el Eje Central que conecta las terminales de autobuses Norte y Sur. La otra línea circula sobre Eje 3 Norte, atravesando al polígono casi por la mitad.

Hay que mencionar de igual forma que, aunque el Suburbano no tenga algún punto de acceso dentro del polígono de estudio, el mismo es atravesado en su sección sur por la vía de este sistema en el área de la colonia Atlampa.

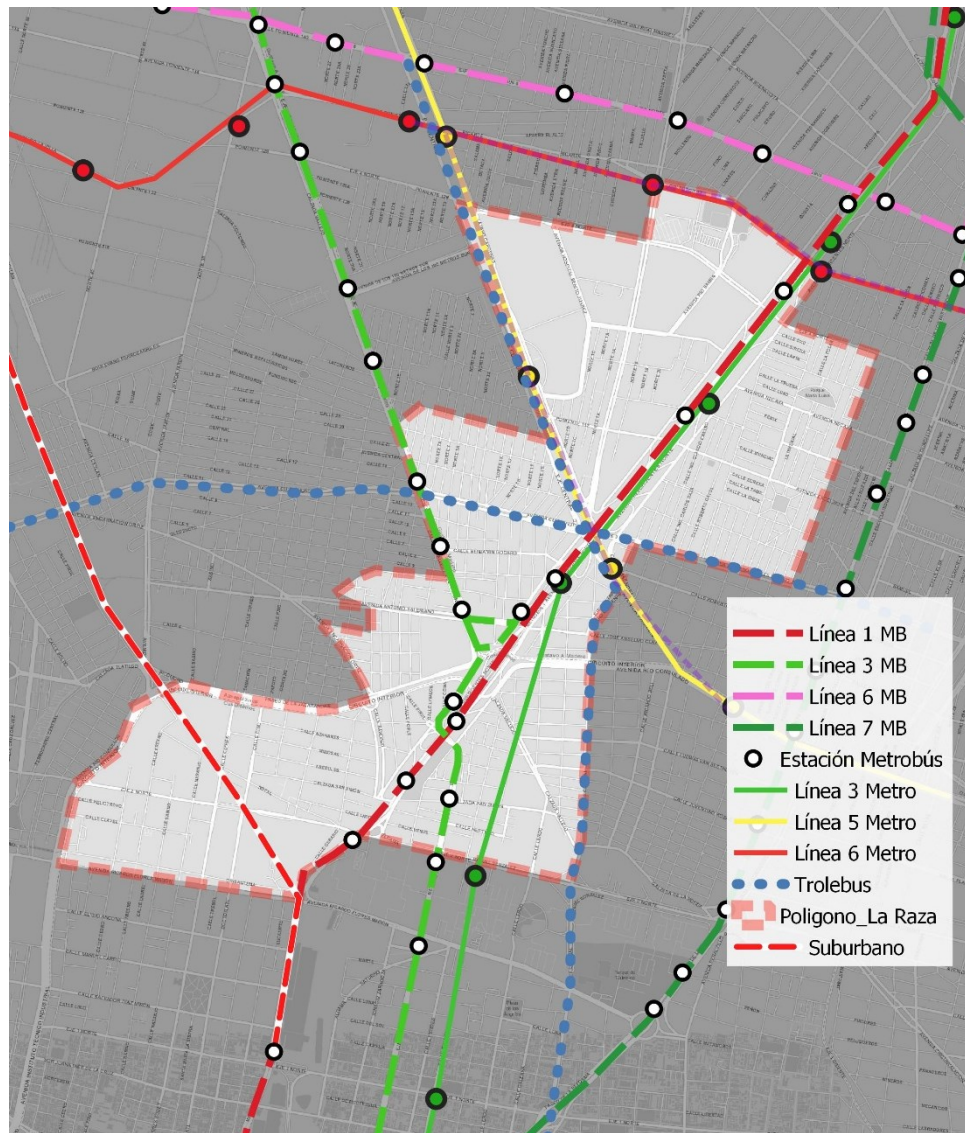


Ilustración 6. Esquema de transportes dentro del polígono de estudio. Fuente: Elaboración propia, 2021.

ANTECEDENTES HISTÓRICOS

La historia de los elementos que conforman nuestro polígono de estudio se remonta hasta la época prehispánica. La revisión de ellos es necesaria para comprender cuales componían este territorio en el momento en que iniciemos el análisis a profundidad del polígono con ayuda de las fotografías aéreas verticales al inicio de la década de los 30's del siglo XX. Todo esto nos facilitará la tarea de diferenciar el orden del surgimiento de las cosas y cuales influenciaron la aparición de los otros elementos futuros. Al ser nuestro estudio en su mayor parte un análisis histórico, entenderemos la sucesión de los hechos apegados al concepto de historia efectual del filósofo Gadamer, que cita Raúl Alcalá Campos en su obra Pluralismo y diversidad cultural:

“A esto es a lo que Gadamer llama historia efectual, no se trata sólo de estudiar la historia a la manera de los historiadores, como un conjunto de datos ordenados que permitan descubrir el pasado, sino también por los efectos que en la actualidad tienen las decisiones de nuestros antepasados, en otras palabras, cómo nos están afectando las acciones del pasado y comprender cómo nuestras acciones actuales pueden afectar a nuestros descendientes.” (Alcalá Campos, R., 2015).

El análisis de los elementos precedentes estará dado por las diferentes cartografías, elaboradas en su tiempo correspondiente o en varias ocasiones siendo material reconstructivo, consideradas también como fuentes de información gráfica y espacial de las condiciones del territorio a lo largo de las diferentes etapas de estudio.

Prehispánico

En el tiempo de desarrollo de las ciudades mexicas, México-Tenochtitlan y México-Tlatelolco, los elementos preexistentes se traducían en un contado par de pueblos que se habían asentado en los islotes que se conectaban mediante calzadas, conexiones que vinculaba directamente a estos centros poblacionales con los respectivos pueblos más importantes en las orillas de la cuenca. La mayoría del área estudiada en este momento se encontraba cubierta por las aguas del lago de Texcoco (véase ilustración 7), atravesada únicamente por las siguientes calzadas: la Calzada de Nonoalco al sur, y la Calzada de Vallejo en la parte central del polígono, y en las afueras del polígono en el lado este la Calzada del Tepeyac.

La primera calzada, la Calzada de Nonoalco conectaba de oriente a poniente los centros de Tlatelolco y Tlacopan (Tacuba), siendo este un camino diferente e independiente al de la calzada de México-Tenochtitlan. En su alineación y revisando el mapa de González Aparicio (véase ilustración 8) podemos visualizar que este mismo eje se prolonga en línea recta hasta el cerro de Teztcotzingo (hoy Peñón de los Baños). Es muy notorio igualmente que desde la aparición de esta calzada se marcaría el camino heredado que usaremos como límite al sur.

La segunda calzada, la Calzada Tlatelolco-Tenayuca, (Calzada Vallejo), conecta los dos pueblos, de donde toma su nombre, en un camino directo entre ellos, es de especial interés nuevamente el mapa de González Aparicio porque en este eje no solamente se puede apreciar la alineación respecto a los centros ceremoniales de estos dos asentamientos, sino que también esta alineado con el cerro Huixachtitlan (Cerro de la Estrella).

Los asentamientos que se encuentran dentro de nuestra poligonal que se remontan a esta época son: Xocotitlan, Huitznahuac y en la periferia Coatlayauhcan en las zonas e islotes anexos a la Calzada Tlatelolco-Tenayuca (véase ilustración 8). También en el área localizada más al sur podemos distinguir algunos de los barrios de Tlatelolco, como Hueypantonco y Nonoalco, quedando localizados dentro de nuestra área.

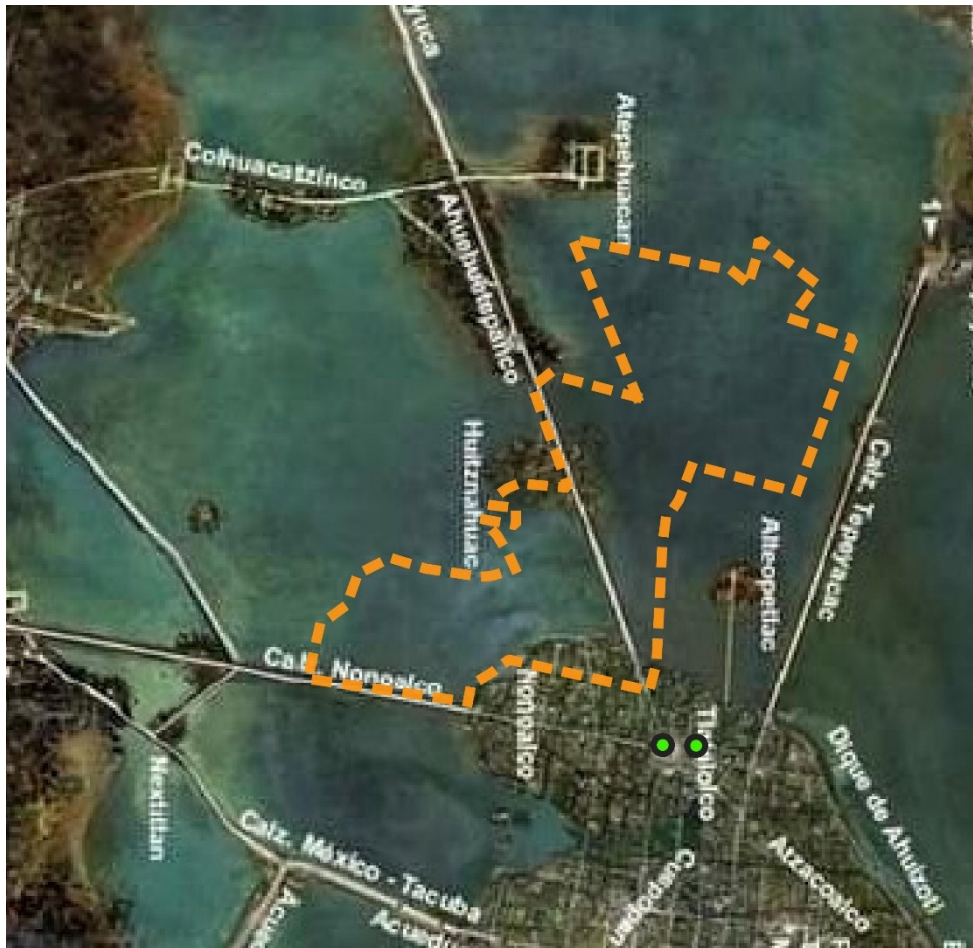


Ilustración 7. Islas Tenochtitlan-Tlatelolco. Fuente: FB. Resistencia Tenochtitlan, 2021.

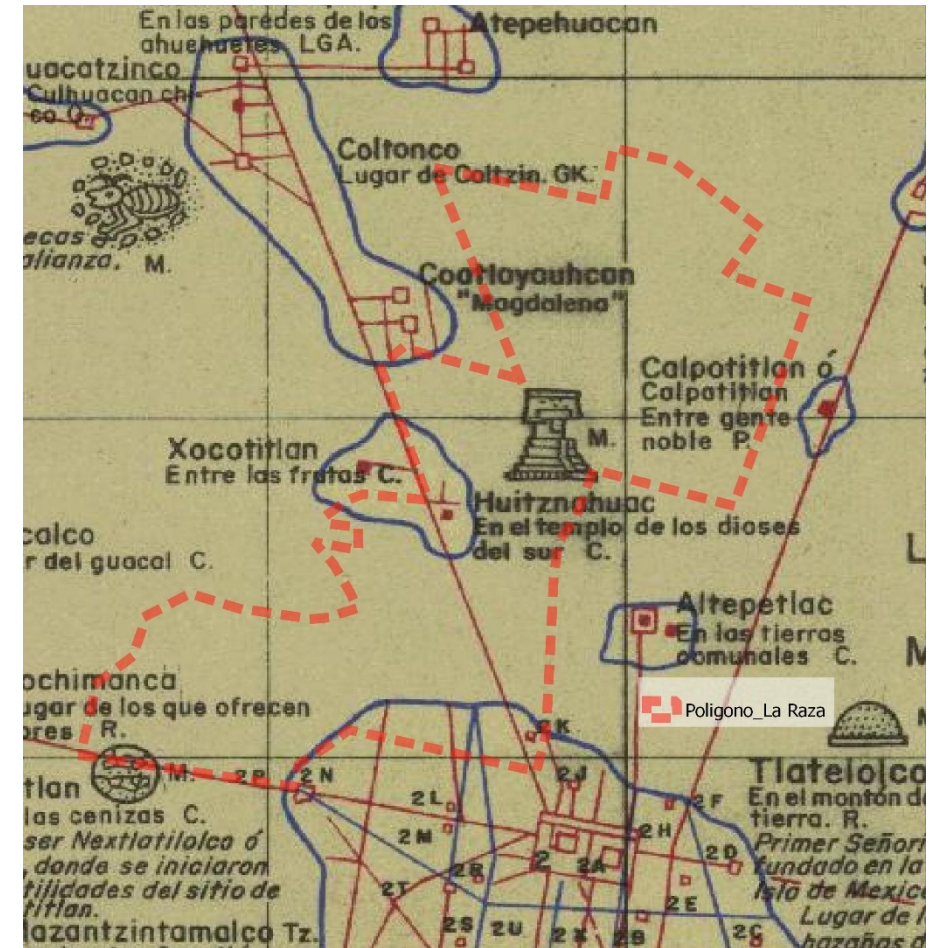


Ilustración 8. Plano Reconstructivo de la Región de Tenochtitlan al comienzo de la conquista. Arquitecto Luis González Aparicio (extracto) Fuente: Mapoteca Orozco y Berra, 1968.

México Independiente

Las condiciones geográficas desde la conquista de las ciudades mexicas a los primeros años del México independiente cambiaron radicalmente en toda la cuenca, consecuencia fomentada principalmente por las grandes obras de infraestructuras dirigidas por la capital para desecar el lago de Texcoco y combatir las constantes inundaciones.

Aunque para la mitad del siglo XIX las aguas del lago ya se habían replegado bastante al oriente, liberando en sus alrededores a la capital, en las temporadas de lluvias y en algunas zonas, aún se formaban lagunas considerables, debido a las condiciones arcillosas del lecho seco. Un ejemplo notable de esto se encuentra en el área de nuestra investigación, en la zona norte de la capital, entre la Villa de Guadalupe y esta última, se formaba un remanso de lago de gran superficie. (véase ilustración 9). Observando el mapa de la ciudad de 1857, notamos que es a partir de este momento cuando comienza a aparecer la nomenclatura “Salinas de la Magdalena”, denominación usada para resaltar las condiciones topográficas del área al permanecer como una de las áreas que mayor salinidad presentaba. Y si observamos con mayor atención notamos como en una sección el agua se ve contenida por la Calzada de Guadalupe. Recordando que las calzadas eran antiguos caminos que sobresalían entre los lagos, es debido a esto que en esta situación la calzada actuaba como dique entre las diferentes secciones de la cuenca.

Existen dos diferencias más respecto a las características hidrológicas con las que contará nuestro polígono de estudio a inicios del siglo XX, ambas tienen que ver con los cauces de los ríos. En primer lugar, el río Chico, flujo paralelo al río Consulado y hoy Eje 3 Norte, es representado en el mapa de 1857 como río de San Francisco, nombre derivado seguramente porque en esta temporalidad, la desembocadura del río termina en las cercanías del poblado llamado San Francisco Xicotitlan, junto a la Calzada Vallejo, y que, además, no tiene su continuación hacia el oriente.

En segundo lugar, al estar presente el cuerpo de agua de la Magdalena no existe el trazo del cauce llamado Ríos Unidos, que por un tiempo conecto los ríos que llegaban a la Villa de Guadalupe y se unían con la continuación del río Chico para derivarse hacia el oriente. Ante tal ausencia podemos inferir que estos trazos faltantes fueron canalizados por la mano del hombre en la segunda mitad del siglo XIX para controlar el flujo de las aguas.



Ilustración 9. Plano Topográfico de la ciudad de México, Díaz Francisco (extracto). Fuente: Mapoteca Orozco y Berra, 1857.

Dentro de las características topográficas de la región, es posible distinguir también cuales eran las áreas útiles para la agricultura, normalmente estas se encontraban en la cercanía de las fuentes de agua, que en esta área de estudio eran las de los ríos provenientes de las zonas montañosas del poniente. En nuestra poligonal, la única extensión que tenía un uso de este tipo era la que corresponde a la parte sur, en lo que hoy es la colonia Atlampa.

Otra diferencia más, pero en otro ámbito, es la inexistencia para este momento de los pueblos de Capultitlán y Tlacamaca, su ausencia es entendible al encontrarse las áreas de su futura localización aún anegadas por el cuerpo de agua. Basándonos en la representación del mapa, podemos deducir que la aparición de estos dos últimos asentamientos también puede ubicarse en el periodo que abarca la segunda mitad del siglo XIX, diferenciándose en antigüedad a los demás poblados, al tener todos ellos una historia ubicable en los tiempos prehispánicos.

Por último, el límite sur del polígono de estudio también corresponde con los límites planteados por la capital, al tener anexas a esta delimitación dos de las garitas que permitían el acceso y la salida de las mercancías que entraban hacia el centro. Estas son: la Garita de Vallejo que se encuentra justo en el comienzo de la calzada del mismo nombre, y un poco más al poniente la garita de Nonoalco, en el hoy cruce entre Insurgentes y Nonoalco.

Inicios Siglo XX

Será hasta comienzos del siglo XX que el área de esta investigación adquirirá las características topográficas y algunas obras que definirán el curso del desarrollo que se propicie en los siguientes años. Los ríos ya tienen las trayectorias que permearan en el tiempo hasta transformarse en caminos utilizables para el traslado de los hombres. Los asentamientos conocidos como pueblos ya son todos ubicables en el mapa y además se anexarán los caminos de fierro de los ferrocarriles, consecuencia de la introducción de este sistema a finales del siglo XIX.

De entre todos los aspectos anteriores el que más resalta de todos ellos por su corta estancia, son los ferrocarriles, notamos una gran variedad de caminos presentes hacia 1900 (véase ilustración 10), característica condicionada por la cercanía de la estación de Buenavista, a nuestro polígono de estudio. La ubicación de la estación de pasajeros y también la estación de carga de los ferrocarriles en los límites al norte de la ciudad no es una coincidencia, los puntos que conectaban estas rutas eran principalmente las ciudades del altiplano mexicano y las conexiones que se realizaban con las ciudades fronterizas, al permitir el intercambio comercial con nuestro país vecino. Fue gracias a esta condición de cercanía con todas estas rutas ferroviarias, que este nodo provocara que toda el área norte de la ciudad comenzara a reflejar una condición industrial.

El crecimiento de la industrialización necesitaba planearse y considerar un espacio físico dentro del contexto urbano para que se desarrollara correctamente. Es así como surge la colonia Atlampa, que en sus inicios se conocía como Colonia del Chopo, al norte de la colonia Santa María de la Rivera, fraccionamiento diseñado para alojar lotes industriales dadas sus conexiones con las redes ferroviarias y la provisión de materias primas, como el agua provisionada por el río del Consulado. Su localización se encontraba delimitada en el área entre la ruta del Ferrocarril de Cuernavaca, la del Ferrocarril Central y el cauce del río Consulado. Esta ubicación facilitaba la integración de espuelas que son pequeños ramales de las vías ferroviarias que conectaban directamente con los lotes industriales y hacia más sencilla la movilización de mercancías o materias primas. Además, su traza seguía la guía establecida por su colonia vecina, siendo esta también de un trazo ortogonal.

La presencia de los ferrocarriles en la zona se manifestaba como una frontera hacia el norte de la ciudad, y las rutas que partían de las estaciones de pasajeros y carga fraccionaban el territorio circundante. Es interesante ver como la mayoría de estos caminos se situó en paralelo a la red de

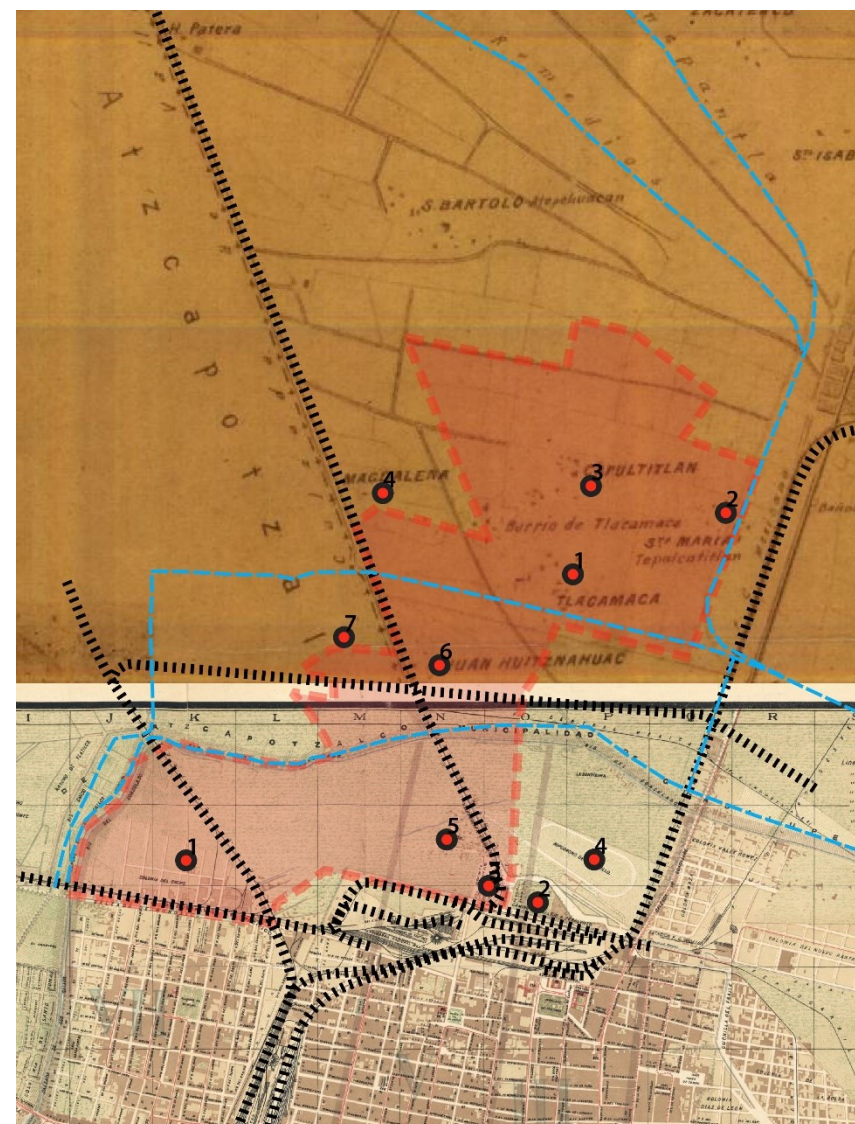


Ilustración 10. Esquema de elaboración propia a partir de: Croquis de la Municipalidad de Guadalupe-Hidalgo. (1902) y Plano de la Ciudad de México (1907). Fuente: Mapoteca Orozco y Berra.

caminos existentes en la época, siendo estos las diferentes calzadas que conectaban a la capital con las orillas de la cuenca. Enunciando lo anterior, sobre la calzada de Nonoalco se construyó la vía del Ferrocarril de Cuernavaca y el Pacífico, sobre la calzada de Vallejo se situó el Ferrocarril de Monte Alto, y sobre la calzada de Guadalupe se encontraba el Ferrocarril Mexicano. La única ruta que no tomó como base un camino existente fue el Ferrocarril Central, al partir inmediatamente en dirección norponiente, cruzando sobre el nodo en donde giraba al oriente el río Consulado.

Hasta este punto vemos como la infraestructura ferroviaria predomina en el polígono, pero no era la única infraestructura de importancia que se había integrado a inicios de siglo. Durante un par de años también estuvo funcionando el Hipódromo de Peralvillo, para provisionar entretenimiento para las clases altas que podían permitirse asistir a las carreras que ahí se realizaban, su corta estancia dejaría marca en la nomenclatura de los futuros fraccionamientos hasta su remplazó por el Hipódromo localizado en la colonia Condesa.

Década de 1920

La dinámica de expansión de la mancha urbana hacia el norte de la ciudad se comenzaría a desarrollar en esta década, aunque primeramente por los nuevos fraccionamientos hacia la Calzada de Guadalupe, las nuevas colonias fueron anexándose una a una, desplegándose del casco central de la ciudad. Las primeras de ellas surgieron aproximadamente en 1922, siendo Ex Hipódromo de Peralvillo, Peralvillo y Vallejo, más tarde en 1929 aproximadamente se inauguraría la colonia Industrial (véase ilustración 12) y con ello completaría el proceso de conurbación entre la ciudad de México y la Villa de Guadalupe al quedar unidas por la mancha urbana.

Aunque algunas porciones de estos fraccionamientos ya quedaban incluidas en nuestra área de investigación (véase ilustración 12), la representación de este mapa muestra el planteamiento consolidado de la colonia en su máximo desarrollo, distando a la realidad en la concertación de algunas calles y densidad de edificios, entre otros aspectos.

Otro hecho relevante para comprender el desarrollo de nuestra poligonal es el acto de la dotación de ejidos al poblado de la Magdalena (véase ilustración 11). Las grandes extensiones de terreno otorgadas en el año de 1923 nos permitirán entender la ausente urbanización que no iniciaba en estos lotes por un par de décadas, debido a la reciente fecha de este suceso. Si trasponemos la poligonal de la colonia Magdalena de las Salinas con los límites otorgados en el año de 1923, veremos que la delimitación coincide en algunos de ellos.

La enormidad de los terrenos de la Magdalena era dividida únicamente por el derecho de vía de la línea de transmisión que iba desde la planta de Necaxa en Puebla hasta la planta eléctrica en Nonoalco. Este elemento marcará la pauta para la realización del trazado de la carretera México Laredo, ya que este nuevo camino sería trazado en paralelo a las torres eléctricas, como puede verse en el mapa de publicado por la Compañía Mexicana de Luz y Fuerza (véase ilustración 13).



Ilustración 11. Dotación de ejidos al pueblo de la Magdalena. Fuente: Mapoteca Orozco y Berra, 1923.

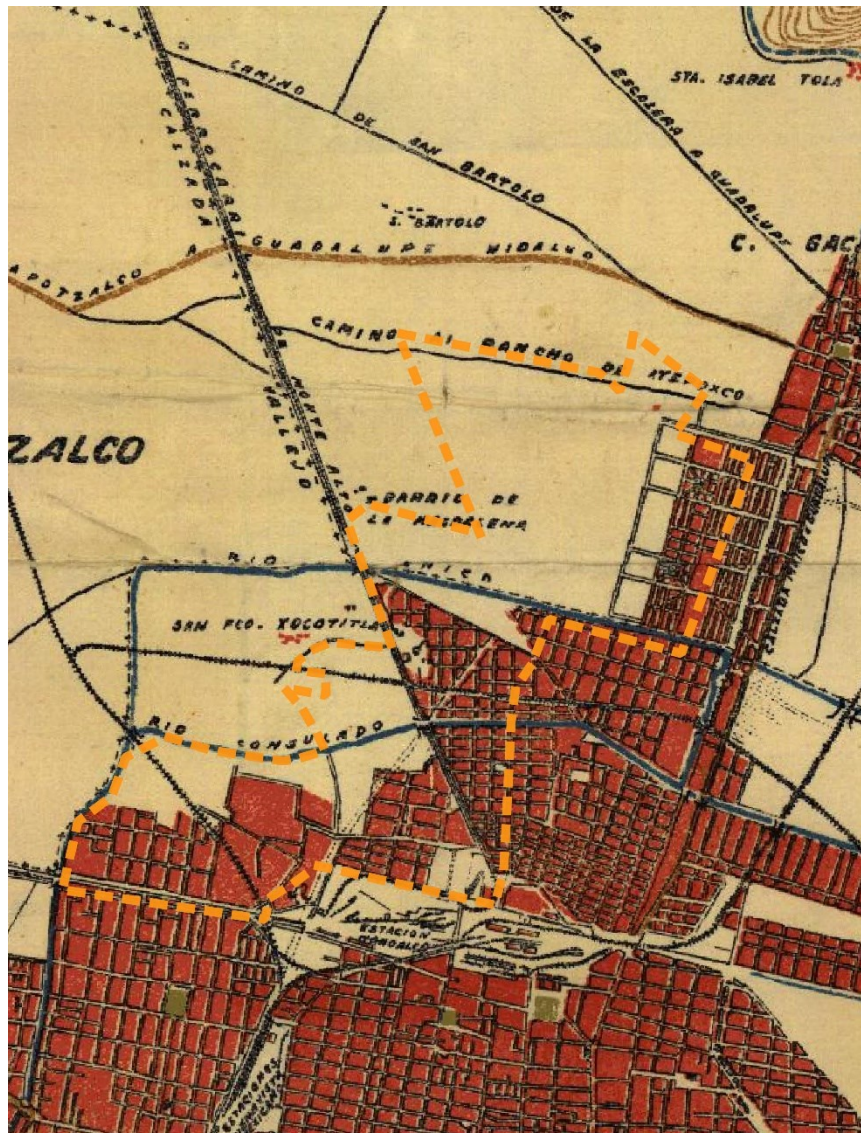


Ilustración 12. Plano del Distrito Federal. Hecho por la Dirección del Catastro (extracto). Fuente: Mapoteca Orozco y Berra, 1929.



Ilustración 13. Mapa de la Ciudad de México y alrededores, hoy y ayer (Map of the city of Mexico and surroundings yesterday and today). Fuente: David Rumsey Historical Map Collection (extracto). 1932.

ANÁLISIS HISTÓRICO A PARTIR DE LAS FOTOGRAFÍAS

El estudio por década a partir de este momento contará con la anexión del material aerofotográfico de la Fundación ICA, resaltando entre estos las fotografías aéreas verticales (FAV), y posteriormente las fotografías áreas oblicuas (FAO). Para complementar la información se seguirá utilizando el material cartográfico que otorgue mayor consistencia a los eventos descritos.

Varias de las fotografías mostradas contarán con una numeración agregada que enunciara los cambios y construcciones más importantes acontecidas en el periodo en turno. Dicha numeración puede verse enlistada en la parte final de la década junta a las fotografías aéreas verticales y esta determinada sólo para la década en turno.

Década de 1930.

Análisis general

La configuración urbana dentro del polígono de estudio, en esta década, se definía de acuerdo con las influencias exteriores a la poligonal. Los fraccionamientos al este seguían la relevancia implicada en el tránsito que se daba entre la Ciudad de México y la Villa de Guadalupe. La mancha urbana entre ambas poblaciones quedó conectada cuando se realizó el proyecto de la colonia Industrial hacia 1929. Como resultado de estas interacciones es claro notar que la traza reticular de la colonia Industrial es paralela y ortogonal con respecto a esta importante calzada.

Adjunto a la Calzada de Guadalupe también se habían alojado las colonias de Vallejo, Peralvillo y Ex Hipódromo de Peralvillo, fraccionamientos de una extensión considerable que tenían como límite al oeste la Calzada Vallejo. Por otro lado, la colonia Atlampa, de dimensiones más compactas en este momento, se encontraba plenamente densificada en el área urbanizada, aunque el terreno adyacente permanecía aún sin ninguna acción clara.

Las primeras fotografías aéreas vienen a desvelar una ciudad inconexa y que no seguían una planificación integral en los límites continuamente crecientes de la ciudad. Las formas de los fraccionamientos encontraban sentido dentro de sí mismos y no en las conexiones con su entorno, dejando de esta manera un sinnúmero de características individualizadas. Un ejemplo discernible en esta área de estudio es el caso de la colonia Pro-Hogar en la delegación de Azcapotzalco, que, a pesar de tener un acceso cercano y directo con la Calzada Vallejo, y de esta forma con el centro de la ciudad, es notorio su aislamiento con respecto del resto de la mancha urbana, característica sumada a su traza indiscutiblemente urbana que resalta en su soledad y distanciamiento con los demás fraccionamientos. Alejandrina Escudero escribe acerca de la opinión de Carlos Contreras (iniciador del urbanismo en México), sobre la ciudad de este tiempo:

“Él observaba que la urbe había sufrido una expansión desigual y desordenada, en la que no se relacionaban sus partes. Además, el crecimiento había sido esporádico, es decir, a partir de su núcleo central se habían creado un sinnúmero de colonias, a manera de parches.” (Escudero, Alejandrina, 2018).

Características geográficas

Los elementos geográficos más destacables a lo ancho del área en cuestión son los diferentes ríos que transcurren en las diferentes zonas del polígono de estudio. El río del Consulado mantiene su cauce al aire libre desde el tramo con la Calzada de los Gallos al suroeste del polígono, continuando de esta manera a lo largo de toda su longitud con dirección al oriente. Las mismas características presenta el río Chico, un poco más al norte, pero a diferencia del anterior, al compararlos podemos asegurar que dentro del cauce no circulaba la misma cantidad de agua al visualizarse una línea oscura mucho más delgada y fina.

Otro caso digno de mención es él ya extinto cauce del que fuera el Ríos Unidos a la altura de la colonia Industrial. Dentro del material aerofotográfico aún se pueden distinguir algunos rezagos de lo que este río había dejado en el territorio. Estas marcas han sido borradas casi en su totalidad al verse remplazadas por la traza reticular de esta colonia. La localización más precisa de este rezago es junto al parque María del Carmen, paralela a la hoy calle del Buen Tono.



Ilustración 14. Colonia Vallejo inundada. Fuente: Mediateca INAH, s/a.

Características habitacionales

Si bien ya existía un creciente número de fraccionamientos en la zona, también permanecían muchos de los poblados antiguos con herencia prehispánica o más reciente. Su presencia dentro de los temas objetivo contribuye a analizar y argumentar a favor del crecimiento de algunos de los nuevos fraccionamientos que iban surgiendo inesperadamente.

De acuerdo con la fotografía de 1936, podemos asegurar que uno de los antiguos pueblos ya había quedado atrapado por la traza de una de las colonias pujantes. El caso del barrio de San Juan Huitznahuac quedó sobrescrito bajo la traza de la colonia Vallejo, al poniente de esta en la zona contigua a la Calzada Vallejo. La localización de este barrio irrumpe la traza rectangular de la colonia, dejando una serie de discontinuidades entre el diseño de las calles.

Esta discusión entre los asentamientos originarios y los explosivos fraccionamientos producto del siglo XX nos plantearán diferentes formas habitacionales que se pueden comprender en general desde dos perspectivas: la lógica habitacional creada a partir de los fraccionamientos planificados, y la de los pueblos originarios que tuvieron una trayectoria histórica en el territorio.



Ilustración 15. Colonia Industrial. Fuente: FICA, 1932.



Ilustración 16. Escuela en colonia Industrial. Fuente: Mediateca INAH, s/a.



Ilustración 17. Calzada de Guadalupe y Calzada Vallejo. Fuente: FICA, 1933.

Equipamiento

Hacia la década de los treinta las infraestructuras industriales, aunque distribuidas desigualmente, eran generadoras de la mayor parte de la economía en la zona norte de la ciudad. En el caso de este polígono en específico notamos como existen varios de estos ejemplos, el más destacable, la colonia Atlampa, la de mayor importancia y también mayor grado de consolidación al reunir las condiciones de infraestructura y urbanas para alojar una gran cantidad de edificios fabriles.

Posteriormente, igual en la zona de cercanía de la estación de carga de Santiago se localizaban algunas otras fábricas, la más conocida y una de las más grandes era la fábrica de la Consolidada (véase ilustración 18) entre la estación de carga y la Calzada Vallejo. Estas fábricas regularmente se insertaban de manera aislada y azarosa en el contexto urbano, cuestión notable al compararlas con la zona industrial de Atlampa.

Por último, otro ejemplo que vale la pena mencionar es la planta de Ford junto a la calzada de Guadalupe a la altura de la colonia Industrial. Su presencia en el norte de la ciudad fue tan grande que entre sus consecuencias trajo consigo el desarrollo de la colonia mencionada, una colonia pensada para que los trabajadores vivieran en las zonas cercanas al sector industrial.



Ilustración 18. Fábrica La Consolidada. Fuente: FICA, 1932.



Ilustración 19. Fábrica de cerrillos La Imperial. Fuente: FICA, 1933.

Infraestructura vial

Las principales avenidas por las que era posible transitar hacia esta área de la ciudad, en este momento, eran las tres calzadas de herencia prehispánica, la Calzada Vallejo, la Calzada de Guadalupe y la Calzada de Nonoalco, la segunda había recibido una serie de mejoramientos en la década de 20's, encontrándose pavimentada para la década de los 30's. La calzada de Nonoalco resaltaba en relevancia al significar el último camino circulable hacia al norte hasta encontrarse con la estación de ferrocarriles de Nonoalco.

En una sección más al norte, en donde no existían colonias definidas, pero si la serie de pueblos que se asentaron alrededor de la Calzada Vallejo podemos apreciar una serie de ligeras marcas en el territorio que conectaban entre sí estos asentamientos. Entre ellos existía una gran variedad de caminos de terracería, que, analizando los patrones que estos tenían, vemos que siguen la ruta más próxima que les permitía comunicarlos al no haber obstáculos en el terreno.

Aunque aún en proceso, hacia el año de 1936 los trabajos de la construcción de la carretera México-Laredo son muy claros en la imagen vertical (véase ilustración 21), el trazo rectilíneo de la avenida se sitúa junto al derecho de vía de la línea de transmisión eléctrica que llegaba a la planta de Nonoalco ya en la Ciudad de México. Su destacable sección la hace inconfundible en un terreno que pareciera homogéneo en este tiempo histórico, vemos como los trabajos eran mucho más evidentes en la parte más al norte de su trazo a comparación de las zonas que ya presentaban un poblamiento en la sección más al sur. De igual forma, el puente de Nonoalco-Tlatelolco no ha comenzado su construcción para este año, pero estaría concluido en los primeros años de la década siguiente.

La carretera México-Laredo surge como resultado de este ímpetu por realizar un nuevo sistema de carreteras a lo largo y ancho de todo el país, esta planificación tenía el muy claro objetivo de conectar los principales centros del país, ciudades, industrias, zonas de extracción de materias primas, el arquitecto Carlos Contreras habló sobre este tema en una ponencia llamada "National Planning Project for the Republic of Mexico" en donde expresa sus inquietudes sobre la planificación del país. Alejandrina Escudero escribe:

"Sin embargo, desde el punto de vista de Contreras Elizondo, el problema más urgente era levantar un sistema de carreteras que atravesaran el país transversal y longitudinalmente con sus respectivos ramales, mismos que se dirigieran de los centros industriales, agrícolas, y mineros a los puntos principales y a las fronteras con Estados Unidos y Guatemala. Esto último coincidió con la creación, en 1925, de la Comisión Nacional de Caminos de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. (SCOP)." (Escudero. Alejandrina, 2018)

Cabe mencionar el hecho que la Av. Insurgentes Norte ya aparece en los estudios de la Comisión de Programa, específicamente en el Sistema Arterial de 1930, dirigido por el Arq. Carlos Contreras. La concepción de este camino como un eje norte-sur que permitiría el flujo a lo ancho de toda la ciudad le otorgaría una importancia singular y sería una pieza clave en la propuesta del sistema. El ancho con el que cuenta surge en parte de esta jerarquización y sería el necesario para poder establecer el concepto de parque avenida que proponía también el arquitecto.

Fotografía vertical 1936 (Parte sur)

1. Colonia San Simón
Tolnáhuac
2. Colonia Ex Hipódromo de
Peralvillo
3. Colonia Peralvillo
4. Colonia Vallejo
5. Primer trazo de la carretera
México-Laredo
6. Trazo de la línea de
transmisión con dirección al
Oro.



Ilustración 20. Fotografía aérea vertical (FAV). Fuente: Fundación ICA, 1936.

Fotografía vertical 1936 (Parte norte)

- 7. Colonia Industrial
- 8. Restos del cauce Ríos Unidos



Ilustración 21. FAV zona norte. Fuente: FICA, 1936.

Comparación de fotografías entre 1936 y 1941



Ilustración 23. Polígono completo 1936. Fuente: FICA, 1936.



Ilustración 22. Polígono completo 1941. Fuente: FICA, 1941.

Década de 1940

Análisis general

La carretera México-Laredo formaba parte del proyecto de planificación que buscaba conectar mejor las ciudades del país con la capital. La antigua salida que existía hacia el norte cruzaba por algunos asentamientos urbanos ya considerables en tamaño y rodeaba en una parte las montañas al norte. Algunas de las consideraciones para realizar un nuevo camino eran que fuera mucho más directo y sin interrupciones a pesar de elevarse un tramo entre los cerros de Zacatenco y Guerrero.

En este periodo de tiempo de cinco años (1936-1942) los cambios más significativos fueron en relación con la nueva carretera, pero, esta vialidad encontrándose relativamente cerca de la mancha urbana no tardaría en impulsar un desarrollo habitacional en las diferentes zonas alrededor de ella. Ejemplo de lo anterior es la velocidad con la que se fraccionó, se trazó y se pavimentó la colonia Lindavista en la sección norte de la carretera, incluso el diseño de paisaje de esta parte de la vialidad se llevó a cabo de acuerdo con el plan y ya se pueden observar algunas casas construidas (véase ilustración 24).



Ilustración 24. Carretera México-Laredo. Fuente: FICA, 1944.

Características geográficas

El estado natural de los ríos de la cuenca de México había entrado en un proceso de empeoramiento de la calidad del agua comenzando las primeras décadas del siglo XX, para la década de los 40's su estado ya era más el de un canal de desagüe que el de un río. Estas características también las presentaban los dos cauces remanentes dentro del polígono de estudio. Si la situación del río del Consulado no estaba bien, la permanencia del río Chico ya tenía final, en la fotografía aérea vertical es posible visualizar como su cauce ya presenta discontinuidades, dándonos a entender que el líquido que ahí fluía ya no era el considerable para avanzar.

Características habitacionales

Como ya se mencionó anteriormente, en la fotografía de 1941 (véase ilustración 35), la única nueva colonia que ya había adquirido un desarrollo claro era la colonia Lindavista al norte, fuera del área designada para nuestra investigación, pero, a lo largo de los años 40's empezarán a surgir nuevas colonias en las secciones anexas a la carretera México-Laredo. A pesar de no poder ver una traza definida con construcciones, dentro de la fotografía podemos identificar el trazo de dos futuras colonias, la primera, la colonia Santa María Insurgentes, se distingue el trazo concéntrico de las calles, aún en terracería, de la parte más cercana a la carretera; y cruzando el Río del Consulado la colonia La Raza ya cuenta con una serie de construcciones, pero con un trazo algo borroso.

Un par de años más tarde, hacia 1944, se podrían visualizar los esfuerzos constructivos de la colonia Guadalupe Insurgentes, junto a la colonia Industrial (véase ilustración 25,26 y 31). El trazo de sus calles, el dimensionamiento de los lotes y el orden en cómo surgió este asentamiento es similar a su colonia vecina al este, colonia que rápidamente había llenado los lotes vacíos distinguibles en 1936.

Es interesante como la localización de todas estas nuevas colonias se fueron incorporando a la nueva vialidad, pero no era el único camino afectado, la Calzada Vallejo también recibía una parte del establecimiento de todas estas nuevas habitaciones, la conjunción de estas dos avenidas creaba condiciones de accesibilidad mayores a cuando sólo se podría transitar por la Calzada Vallejo.

Por último, dentro de este apartado del tema habitacional, fue durante la construcción de la carretera México-Laredo que podemos encontrar uno de los primeros casos de demolición de vivienda en favor del bien público, o, dicho de otra forma, para la construcción de un nuevo camino, dentro del polígono de estudio. Observando atentamente en la fotografía de 1936 y el mapa de 1939 (véase ilustración 32), veremos que ya existía el espacio por el que atravesaban las torres de alta tensión a la colonia Vallejo, ya que una parte de la poligonal de esta quedaba dividida por el paso de esta infraestructura. Como la carretera México-Laredo se construyó paralela a este derecho de vía fue necesario extender la sección que era necesaria para alojar esta gran carretera, por lo que todas las casas que se encontraban alrededor tuvieron que ser demolidas dentro de esta colonia para permitir la continuidad del camino. Este confrontamiento tiene un remanente hasta la actualidad, pues la traza de la colonia Vallejo no coincide con el de la hoy Av. Insurgentes Norte ortogonalmente, e incluso el trazo rectilíneo de la colonia se inserta hasta la sección de los carriles laterales del diseño de la avenida.



*Ilustración 25. Guadalupe-Insurgentes.
Fuente: FICA, 1944.*



*Ilustración 26. Deportivo 18 de marzo.
Fuente: FICA, 1944.*

Equipamiento

De las colonias localizadas dentro del polígono resaltarán los casos de la Guadalupe Insurgentes y de la colonia Industrial al ser la únicas en contar con espacios designados desde su planeación al alojamiento de equipamientos o servicios como escuelas públicas, centros cívicos o parques (véase ilustración 31). El diseño de la colonia Guadalupe Insurgentes establecerá todos los espacios destinados a este propósito en el centro de su misma área, mientras que la colonia Industrial tiene un eje central en sentido norte-sur en donde los extremos son rematados por dos pequeños parques.

Infraestructura vial

La carretera México-Laredo, al ser pensada para alojar una gran cantidad de tránsito que iba a salir y llegar a la capital, contaba con carriles independientes por sentido separados por un camellón con vegetación. Con su inclusión aparecen también dos cruceros al enfrentarse con avenidas preexistentes, el primero y más importante del polígono de estudio es aquel entre la carretera y la Calzada Vallejo, la solución para resolver este paso fue la disposición de una glorieta, en la cual, en el centro se encontraría el Monumento a la Raza, símbolo de bienvenida a la capital. La glorieta, para entrar estrictamente en el término, no se encontraba cerrada por completo, faltando un pequeño tramo en la parte al norte (véase ilustración 28). Es así como, gracias a la conexión que ahora brindaba la Calzada Vallejo hacia la carretera México-Laredo, se pavimenta este camino. En la sección hacia la Ciudad de México, parte sur, como una avenida con dos arroyos pavimentados, y en la sección norte, con menos población, únicamente un arroyo.

El segundo crucero de relevancia es el que está compuesto entre la carretera México-Laredo y la Calzada de Nonoalco, la complejidad de este crucero se ve aumentada al afrontar también el paso constante de los ferrocarriles, tanto de pasajeros como de carga, de las estaciones de Buenavista y la de carga de Santiago. Es por ello, que, este nodo se resuelve mediante la construcción de un puente, el puente de Nonoalco sería el primer puente en la ciudad de México, su estructura es metálica para librar los claros y las pendientes de ascenso sería construidas en concreto.



Ilustración 27. Puente Nonoalco. Fuente: MAF, 1940.



Ilustración 28. Glorieta de la Raza. Fuente: FICA, 1946.



Ilustración 29. Colonia Peralvillo. Fuente: FICA, 1943.

El diseño integral de la carretera (véase ilustración 33) contemplaba la realización de glorietas casi equidistantes, a una distancia promedio de 1 km, y con un diámetro ligeramente mayor que el total de la sección (véase ilustración 30), esta solución fue hecha para distribuir el tránsito con otras vialidades transversalmente y para permitir el intercambio entre los carriles centrales y los laterales.

Por otro lado, a una escala menor, dentro de las poligonales de los diferentes fraccionamientos se había comenzado a pavimentar las calles de algunas colonias, generalmente las de mayor antigüedad y las que alojaban a población con un mayor nivel socioeconómico. De esta manera vemos como todas las calles de la colonia Industrial han sido pavimentadas mientras unos metros más al sur, en la colonia Peralvillo, también ha sucedido esto, pero solamente para las vialidades principales que atravesaban la colonia.

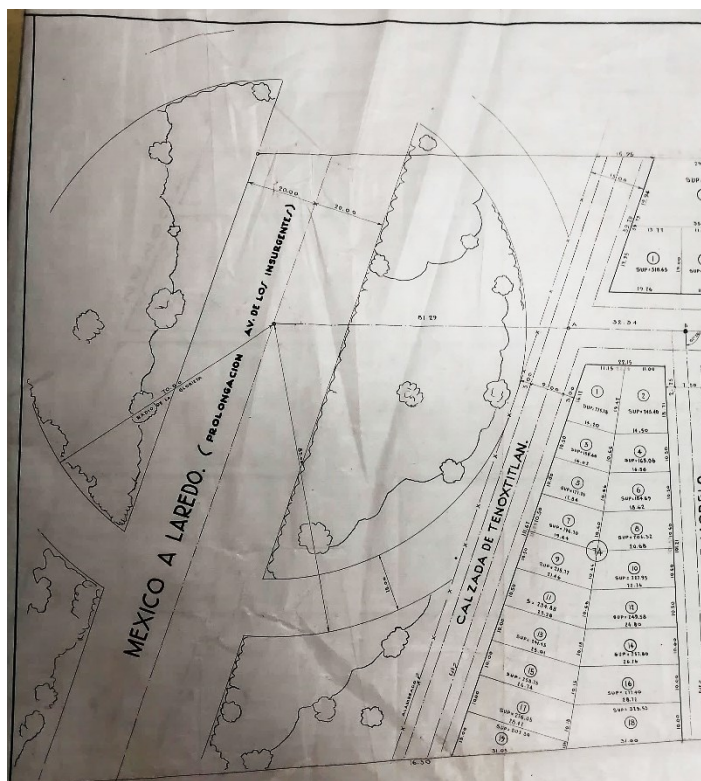


Ilustración 30. Levantamiento del Fraccionamiento "Parques Insurgentes" en Villa Gustavo A. Madero (extracto). Fuente: Archivo Histórico de la Ciudad de México, 1940.



Ilustración 31. Colonia "Industrial Insurgentes" zonas oriental y occidental (extracto). Fuente: Archivo Histórico de la Ciudad de México, 1940.

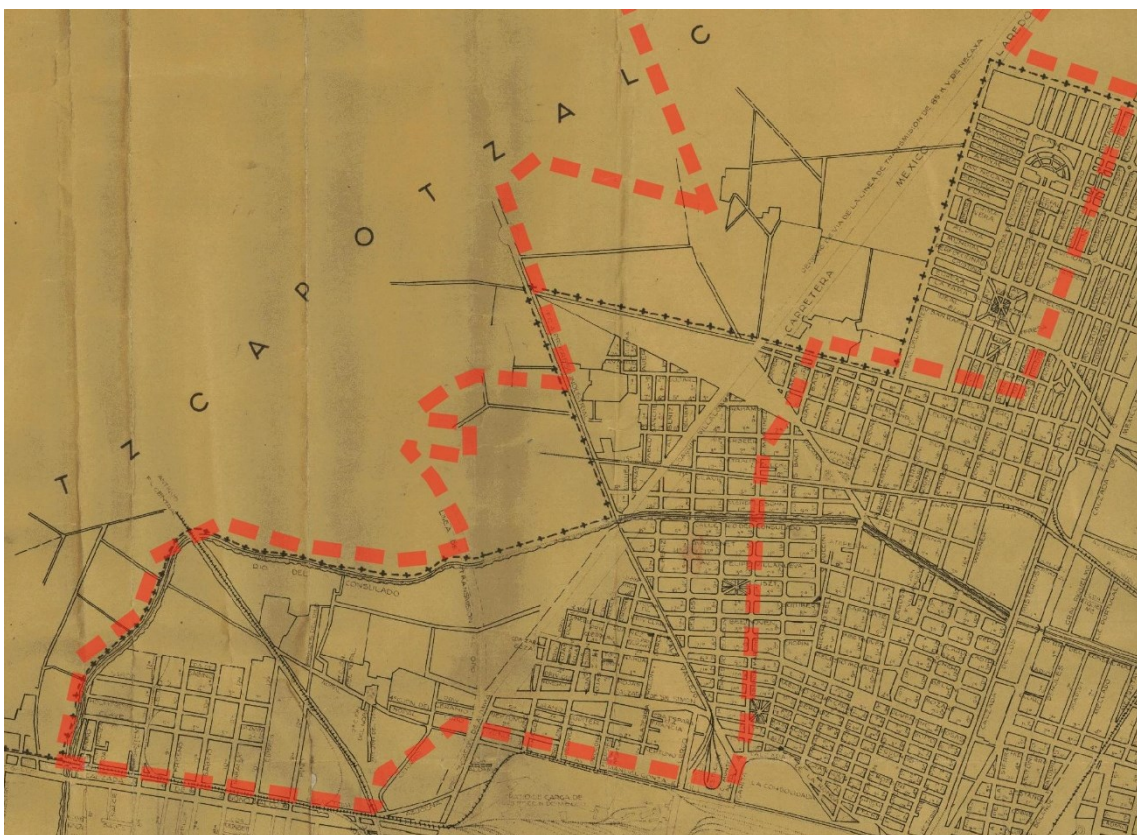


Ilustración 32. Plano de la Ciudad de México (extracto). Fuente: Mapoteca Orozco y Berra, 1939.



Ilustración 33. Plano de la Ciudad de México (extracto). Fuente: Mapoteca Orozco y Berra, 1942.

Por medio de la comparación de estos dos planos podemos entender (ilustraciones 32 y 33), que, el desarrollo de la carretera México-Laredo no significó únicamente la aprobación del diseño del nuevo camino, en conjunto se actualizó con varios fraccionamientos que podrían aprovechar las nuevas condiciones de accesibilidad que brindaría su trazo. El planteamiento de las nuevas colonias visualizables coincide en su gran mayoría a lo que en la realidad se construyó.

Igualmente, es destacable la integración de las glorietas dentro de la misma carretera, la presencia de estos elementos posicionados a lo largo de todo el tramo indica una actitud de apertura hacia el futuro crecimiento y la construcción de nuevos caminos que se irían anexando a este importante eje vial, a pesar de no existir muchos asentamientos aledaños en las zonas cercanas.

Fotografía vertical 1941 (Parte sur)



1. Puente de Nonoalco
Tlatelolco
2. Monumento a la Raza/
Glorieta de la Raza
3. Colonia La Raza

Ilustración 34. FAV zona sur. Fuente: FICA, 1941.

Fotografía vertical 1941 (Parte norte)

4. Desecamiento del Río Chico

Otros puntos:

- Deportivo 18 de marzo.
- Colonia Tepeyac Insurgentes
- Colonia Lindavista
- Cine Lindavista



Ilustración 35. FAV zona norte. Fuente: FICA, 1941.

Comparación de fotografías entre 1941 y 1953

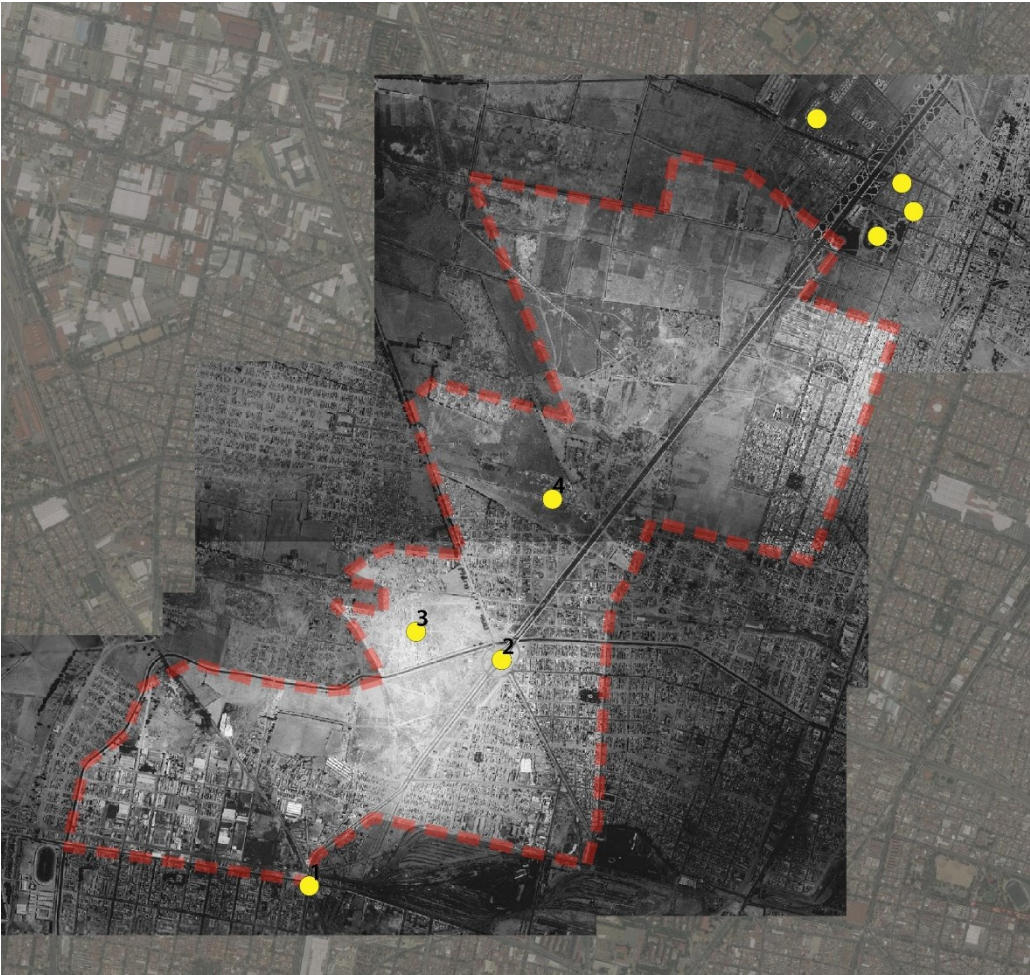


Ilustración 36. Polígono completo, 1941. Fuente: FICA, 1941.



Ilustración 37. Polígono completo, 1953. Fuente: FICA, 1953.

Década de 1950

Análisis general

El grado de consolidación que se había alcanzado hacia el año 1953 era de gran importancia, este crecimiento se registró también traducido en términos demográficos, el número de población de 1940 de poco menos de dos millones (1,757,530) paso a convertirse a poco más de tres millones (3,050,442) para 1950 (INEGI, 2020). La población durante este periodo casi se duplico en muy corto tiempo, volviéndose este aumento en uno de los más abruptos y vertiginosos de la historia de la capital durante el siglo XX. Vale la pena mencionar el papel que empezaban a jugar los municipios colindantes del Estado de México, pues desde el comienzo de la década de los 50's se registra también un crecimiento poblacional en estos territorios. Todos estos cambios incidieron en el área urbana, en dónde, de acuerdo con René Coulomb esta también se duplicó y hubo por primera vez en la ciudad de México un aumento considerable de la vivienda en propiedad. (Sánchez-Mejorada Fernández, Cristina. 2005)

La demanda de suelo habitacional por las clases más desfavorecidas se fue convirtiendo en un asunto que cada vez más definía las diferentes regiones, antes despobladas, de la ciudad de México. En nuestra área de estudio se puede notar un explosivo cambio entre las colonias que surgían bajo esta lógica de poblamiento, aquella en dónde los habitantes luchaban por ganarse el derecho a asentarse, a diferencia de la otra en dónde los predios eran adquiridos bajo la custodia de las leyes. Para inicios de esta década, por ejemplo, aún podemos encontrar dentro de la colonia Lindavista, grandes vacíos entre las pequeñas construcciones que se habían comenzado a desarrollar a principios de los años cuarenta.

El desarrollo de las colonias populares fue intenso, en poco tiempo los lotes habían llenado casi en su totalidad las diferentes poligonales de las colonias. Este desenfrenado ocupamiento dejo en segundo lugar el desarrollo de las vialidades, siendo estos en un primer momento caminos de tierra que respetaban el ancho que tenía que ser otorgado para estas.

Características geográficas

Los cambios principales en este ámbito durante la década de los 50's tienen que ver con la transformación de los antiguos cauces de los ríos que cruzaban por nuestra área de interés. En la fotografía de 1953 (véase ilustración 47), podemos identificar como quedo borrado por completo el antiguo cauce del río Chico, y en su lugar este fue remplazado por una amplia vialidad con importantes cruces con las avenidas con las que se encontraba. Superficialmente sólo era distinguible una vialidad, pero debajo de esta se construyó el sistema de drenaje que abastecería las necesidades de esta sección de la ciudad.

El siguiente río en ser entubado sería el Río Consulado, esta dinámica de entubar los antiguos cauces de los ríos de toda la ciudad había comenzado en la década de los 20's debido a las condiciones insalubres que promovían. El caso del río Consulado fue un proceso que se manejó por tramos, la primera parte en ser entubada fue cuando se hizo la avenida Melchor Ocampo, avenida que va desde Chapultepec hasta la calzada de Nonoalco, en los años 20 (véase ilustración 43). El tramo de nuestra incumbencia, que, va desde la calzada de Nonoalco hasta la calzada de Guadalupe, fue entubado a finales de la década, (véase ilustración 44), distinguiéndose la infraestructura gris en la parte central del espacio designada al canal.

Es a partir de este momento que los ríos permanecerían únicamente como remanentes históricos y como parte integral del sistema de drenaje de la ciudad de México.

Características habitacionales

La conformación de nuevas colonias se dio principalmente en el lado poniente de la ya nombrada Av. Insurgentes Norte, el proceso de poblamiento de esta sección dio como resultado la colonia Guadalupe Victoria II y la colonia Héroes de Nacozari, que, tomaron como eje base la nueva avenida recién construida sobre el antiguo cauce del río Chico (véase ilustración 40).

Un caso diferente fue el de la colonia San Francisco Xicotitla, que ya había sido rodeada por nuevos fraccionamientos, el origen de esta pequeña colonia es diferente a las anteriores al tener como antecedente el ser un pueblo originario, característica que se refleja físicamente en la ausencia de un trazo definido y ortogonal como el de sus vecinos circundantes.

Esta intensiva conformación, dio como resultado la ausencia de una jerarquización que permitiera la existencia de espacios vacíos dentro de las diferentes poligonales, dejando condicionada la provisión de servicios y equipamientos a futuro en estas colonias populares.

Por otro lado, el área adyacente al norte del cruce de la avenida Cuitláhuac ya presentaba una densificación importante con respecto a la imagen de la década anterior, pero al igual que el caso de San Francisco Xicotitla, el agrupamiento de las viviendas no respondía a un trazado definido y no tenía una relación de concordancia armónica con las vialidades que se encontraban a su alrededor, la Av. Insurgentes Norte al Este, y al Poniente, el ambiguo trazo de lo que sería Av. 100 metros en el futuro.



Ilustración 38. Carretera México-Laredo a la altura de la colonia Industrial. Fuente: FICA, 1950.



Ilustración 39. Colonia Industrial. Fuente: FICA, 1950.

Al final, también se hace presente la urbanización de la colonia Santa María Insurgentes, colonia en donde el uso habitacional comenzó a crecer lentamente, pero que terminó en un cambio de giro industrial, al estar en contacto con la colonia Atlampa. La gran mayoría de las manzanas pasaron a albergar una gran cantidad de nuevas bodegas de grandes dimensiones en espacios que iban a estar destinados a la habitación.

Como podemos observar la precariedad de la habitación que surgía del lado poniente de la Av. Insurgentes era fácilmente discernible, estas colonias con un crecimiento tan espontáneo generalmente no contaban con los servicios básicos y no sería hasta años posteriores que el gobierno prestaría atención a su situación para intervenir en nombre del bien público. Alejandrina Escudero escribe ante esta situación:

“[...] vino un rápido crecimiento de la ciudad, que nos ha tocado presenciar, pero no existiendo una ley ni un reglamento que impusiera determinadas obligaciones a los fraccionadores de terrenos para la formación de nuevas colonias, éstas, en su mayoría, comenzaron a edificarse sin contar con los servicios sanitarios más indispensables, creando con ello un serio problema para los ayuntamientos, cuyos ingresos por el concepto de contribuciones no les alcanzaba a costear estas obras...” (Escudero Alejandrina, 2018)

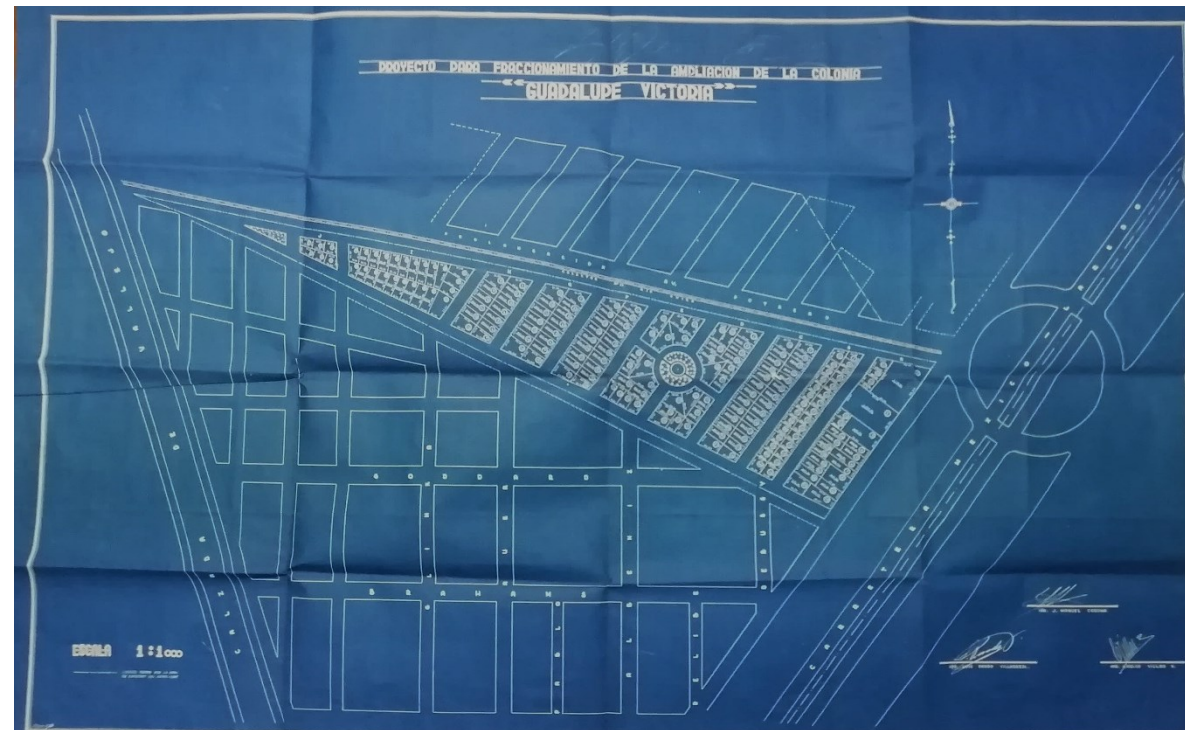


Ilustración 40. Proyecto de fraccionamiento de la ampliación de la colonia "Guadalupe Victoria". Fuente: Archivo Histórico de la Ciudad de México, s/a.

Equipamiento

El principal equipamiento que se iba a construir en la zona sería el Hospital de la Raza, el primer hospital del IMSS (Muñoz Hernández, Onofre, 2004), construido junto al cruce que albergaba el monumento del mismo nombre. El conjunto arquitectónico estaba formado en un inicio por varios cuerpos edilicios de varios niveles, abarcando de esta manera la manzana entera. Su localización es un punto trascendental, pues se encuentra en el cruce de las vialidades más importantes que conectan el norte de la ciudad, dada la importancia que representaba el equipamiento para toda la ciudad en sí.

Los diferentes asentamientos fabriles destacan por la abundancia y surgimiento con el que aparecerían en algunas partes de la poligonal. Como se mencionaba anteriormente, la colonia Santa María Insurgentes, de ser planeada como una colonia habitacional terminó llenándose de bodegas, la disposición de ellas encontró lugar en la parte poniente de la colonia, dejando la sección con el trazo triangulado a la habitación.

Pero no fueron las únicas fábricas dentro del polígono de estudio, junto a la Av. Insurgentes Norte, en el tramo entre la nueva vialidad Prolongación Av. Potrero (hoy Av. Cuitláhuac) y la colonia Lindavista, se alojaron contadas fábricas y bodegas aprovechando la conexión que permitía la avenida con otras ciudades del país.

Un transporte que ya no recorrería más por la zona del polígono sería el ferrocarril de Monte Alto, que tenía su estación al norte de la estación de trenes en Tlatelolco. Este tren circulaba por toda la Calzada Vallejo, extendiendo su recorrido hacia el norte en el Estado de México. Sería hasta los años 50's en el que retirarían la vía que corría por la sección de esta calzada.



Ilustración 41. Glorieta de la Raza y alrededores. Fuente: FICA, 1958.

Infraestructura vial

En este periodo de tiempo se realizaron nuevas vialidades y ampliaciones importantes en la zona. Un par de ellas resultaron como consecuencia de la nueva gran infraestructura industrial que se había inaugurado en el año de 1950 en el norponiente de la ciudad, el conjunto industrial de Vallejo. El camino más directo hacia esta zona era por la calzada del mismo nombre, por lo que hacer ampliaciones y conectar las partes de la ciudad con esta vialidad resultaban acciones necesarias. Es debido a esto que se realizó un “arco norte” que iniciaba en la intersección donde terminaba el río San Joaquín entre las colonias Anzures y Polanco, avanzaba por el norte y giraba al oriente hasta rebasar las diferentes colonias existentes, terminando en el ferrocarril de Hidalgo, pasando la calzada de Guadalupe.

Esta nueva avenida transita casi por la mitad del polígono de estudio, su diseño retoma la sección dejada en el territorio por el antiguo río Chico; está planteado en dos arroyos viales, uno para cada sentido, y un camellón central dónde se alberga vegetación. Resalta su construcción respecto de sus alrededores en la fotografía vertical (véase ilustración 48) porque las intersecciones más importantes están resueltas mediante glorietas y rodea a la mancha urbana para evitar lo mayor posible el tránsito innecesario.

En el tramo delimitado dentro del polígono que va desde la Calzada Vallejo hasta la calle Miraflores de la colonia Industrial, podemos entender como el trazo de la avenida Río Chico conecta directamente con la Calzada Vallejo, que, es el camino más directo por dónde puede ingresar el transporte automotor a la zona industrial de Vallejo. En su intersección con la Av. Insurgentes Norte se anexo en uno de los puntos en dónde estaba diseñado desde un principio el que albergara una de sus glorietas, siendo esta la más grande de la trayectoria del “arco norte” de la Prolongación Av. Potrero.

Volviendo a la calzada Vallejo, gracias a la importancia que le sería encomendada y al desarrollo de la zona industrial que iría adquiriendo con los años, esta sería ampliada en el tramo entre la glorieta de la Raza hasta su encuentro con la Prolongación Av. Potrero en cuatro arroyos, dos centrales y dos laterales y en el tramo restante que lo conectaba con la zona industrial en dos arroyos (véase ilustración 42). Pero no sería el único camino que recibiría remodelaciones para conducir correctamente el tránsito hacia el norte de la urbe, que, contaba cada vez más con equipamientos de importancia.

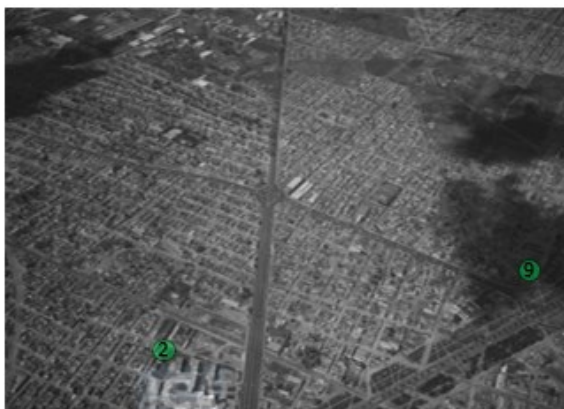


Ilustración 42. Calzada Vallejo. Fuente: FICA, 1958.

En el ancho perteneciente al río Consulado ya había alojado una pequeña vialidad que era necesaria para comunicar el gran número de bodegas que se habían asentado en la colonia vecina. No sería hasta después de la entubación del río que se haría una nueva vialidad sobre este tramo que iba desde la calzada de Nonoalco hasta la glorieta de la Raza, posteriormente se continuaría el mismo diseño del otro lado de la glorieta.

El diseño de la nueva avenida sobre el río del Consulado contaba con una sección muy amplia y un camellón central en dónde estaba alojada la infraestructura que llevaría las aguas negras que circulaban por el ya entonces, canal. A pesar de su amplitud no toda la sección se llenó de arroyos vehiculares, quedando únicamente dos, uno en cada sentido, y retornos a cada cierta distancia. Asimismo, esta nueva vialidad permanecía todo el tiempo a nivel superficial, teniendo un considerable número de pasos y cruceros por las calles de las colonias aledañas e incluso por el ferrocarril.

Estas dos ampliaciones ya visualizables a finales de la década de los 50's (véase ilustración 44) permitieron la conexión entre la Av. Melchor Ocampo, el nuevo tramo sobre el Río del Consulado (Av. Paseo de las Jacarandas) y la recién ampliada sección de la Calzada Vallejo formando un flujo continuo que conectaba los equipamientos del norte y la sección poniente de la ciudad.



Ilustración 43. Av. Melchor Ocampo. Fuente: FICA, 1954.



Ilustración 44. Av. Río del Consulado. Fuente: FICA, 1958.

Por otro lado, la Av. Insurgentes Norte no había sufrido grandes modificaciones en su diseño, gracias a que ya contemplaba la integración de nuevos cruces para el futuro desde su concepción, uno de los más importantes en surgir dentro de la delimitación estudiada, el de la glorieta de la Prolongación Av. Potrero. Los principales cambios fueron apareciendo en los carriles laterales de la avenida conforme se iban consolidando las diferentes colonias aledañas a la avenida, a diferencia de las secciones en dónde aún no existía alguna habitación, en donde aún permanecían estas secciones en terracería.

También destacable dentro de la Av. Insurgentes Norte era la marcación de las dos glorietas restantes dentro de la poligonal, a diferencia del par que se encontraba más al sur, en las del norte sólo se había hecho el movimiento del terreno para generar el trazo de la glorieta. Las características dadas por su localización no favorecían el tránsito por esta zona hacia el este, puesto que los fraccionamientos en este sector no contaban con un diseño que respondiera a la magnitud de estos importantes elementos viales, y, además, en otro lado prevalecía una baja cantidad de habitantes debido al precario grado de urbanización de los pueblos antiguos y a la presencia de los ejidos del pueblo de la Magdalena de las Salinas que seguían sin urbanizar.



Ilustración 45. Colonia Industrial. Fuente: FICA, 1950.



Ilustración 46. Terrenos de la Magdalena. Fuente: FICA, 1950.

Fotografía vertical 1953 (Parte sur)

1. Colonia Santa María Insurgentes
2. Hospital General de la Raza
3. Fábricas en la ex estación de Monte Alto
4. Entubamiento del Río del Consulado (Tramo norte)



Ilustración 47. FAV zona sur. Fuente: FICA, 1953.

Fotografía vertical 1953 (Parte norte)

- 5. Fraccionamiento del barrio de la Magdalena
- 6. Fraccionamiento del barrio de Capultitlán
- 7. Colonia Guadalupe Insurgentes
- 8. Predios fabriles junto a Insurgentes Norte



Ilustración 48. FAV zona norte. Fuente: FICA, 1953.

Comparación de fotografías entre 1953 y 1965



Ilustración 49. Polígono completo, 1953. Fuente: FICA, 1953.



Ilustración 50. Polígono completo, 1965. Fuente: FICA, 1965.

Década de 1960

Análisis general

Finalmente, sería hasta la década de los 60's que toda esta zona de la ciudad cubriría los más importantes vacíos que aún permanecían dentro del área delimitada. Después de muchos años de permanecer intacta, el área de los ejidos de la Magdalena de las Salinas permitiría la integración de la urbanización circundante, y se realizarían vialidades para conectar los puntos que quedaban aislados por la misma presencia de este predio tan grande.

Mientras tanto, en la sección más al sur de la poligonal, se construía el conjunto urbano Miguel Alemán, en los antiguos predios de la estación de carga de Santiago, provocando un cambio radical en los usos de la zona y exiliando la advocación ferroviaria de toda esta sección. Con una serie de importantes vialidades que se hicieron para habilitar la accesibilidad del nuevo conjunto, la antigua estación dejó de ser una barrera que impidiera y condicionara el paso hacia esta zona norte de la ciudad.

Es así como, al desaparecer y dividirse estas dos grandes extensiones de terreno en ambos extremos de la poligonal, norte y sur, fue como se logró una mayor continuidad y fluidez ente el norte y centro de la ciudad al ya no depender únicamente de contadas vialidades como Insurgentes y la avenida sobre el antiguo río Consulado.

Características habitacionales

En este momento histórico la gran mayoría de las secciones que alojaban a la población habían sido alcanzadas por la urbanización y dotación de los servicios básicos, desde la perspectiva de la fotografía aérea vemos como la gran mayoría de las calles internas de las diferentes colonias ya se encuentran pavimentadas y conectadas de una forma accesible con las principales vialidades de la zona (véase ilustración 68). Existen unas excepciones a lo anterior, las áreas que permanecen dentro de lo que eran los antiguos pueblos originarios, es justo en los territorios en donde estos se encontraban localizados que notamos la falta de infraestructura y ordenamiento característico de la urbe que ya los rodeaba en todos los sentidos.

El caso que ejemplifica con mayor facilidad estas características es la zona en dónde se ubican los pueblos de Tlacamaca y Capultitlán, es justo aquí en dónde recientemente, en esta década, habían empezado a surgir vialidades que se requerían para conectar los equipamientos en el norte, en los alrededores de la colonia Lindavista. Es también en esta área, en dónde aún faltaba por definirse la última vialidad de importancia que estará presente hasta el día de hoy, la Av. 100 metros.



Ilustración 51. Ciudad Tlatelolco. Fuente: FICA, 1962.



Ilustración 52. Colonia Atlampa. Fuente: FICA, 1964.

Equipamiento

Desde la definición del futuro de los predios de la Magdalena de las Salinas, realizada en estos años, como una gran poligonal en dónde se iban a alojar importantes equipamientos para dotar de servicios a esta parte de la ciudad, es cuando toda esta área iba a empezar a ganar su vocación como una zona hospitalaria. Primeramente, el predio se urbanizó facilitando el acceso, y para 1965 (véase ilustración 64) apenas contaba con uno que otro edificio, pero ya con sus límites bien definidos, siendo el primer edificio que se hizo de inmediato, un pequeño conjunto habitacional en la esquina de la intersección de lo que hoy sería Av. Instituto Politécnico Nacional y Eje 4 Norte.

Mientras tanto en el sur, aunque colindando el área de estudio, se construyó el Conjunto Urbano Miguel Alemán también conocido como ciudad Tlatelolco (véase ilustración 54), este impresionante esfuerzo por provisionar viviendas de índole social trajo dentro de su planeación integral, toda la serie de servicios y equipamientos con los que se concebía una ciudad en ese entonces, hospitales, cines, teatros, escuelas, áreas recreativas y museos. Debido a la cercanía que representa respecto a nuestra área estudiada era natural que el polígono de ciudad Tlatelolco también se ocupara de satisfacer las demandas de equipamiento para las colonias al norte dentro de la delegación Cuauhtémoc.

El hospital de la Raza también fue objeto de mejoría en esta década, institucionalmente pasó de ser un hospital, a ser un centro hospitalario y recibiendo áreas para diferentes especializaciones, entre ellas traumatología (véase ilustración 53). Este ascenso de rango se manifestó construyendo nuevos edificios en la manzana anexa que quedaba cruzando la calle al lado norte del conjunto. Al albergar equipamiento hospitalario y siendo ambas manzanas de la misma institución, desapareció la calle que las dividía para formar una poligonal única.



Ilustración 53. Hospital de la Raza. Fuente: FICA, 1968.



Ilustración 54. Puente Nonoalco-Tlatelolco. Fuente: FICA, 1962.

Transporte

La década de los 60's también estaría marcada por el comienzo del Sistema de Transporte Metro, o simplemente Metro, su inauguración en 1969 se realizaría con la apertura de las tres primeras líneas en el casco central de la ciudad. Es importante mencionarlo ya que la terminal provisional de la línea 3 del Metro sería la estación Tlatelolco, en el límite del conjunto urbano y la cercanía con la nueva Av. Manuel González, presentándose como una posibilidad inmediata de transporte a las colonias del norte, inmediatamente a colonias como San Simón Tolnáhuac, Ex Hipódromo de Peralvillo y Peralvillo.

Infraestructura vial

Las modificaciones contemporáneas realizadas durante esta decena de años fueron bastante notables en diferentes contextos, construcción de nuevas vialidades, ampliaciones, continuidad y alineación de caminos ya existentes a lo largo de todos los rumbos del polígono. Todos estos esfuerzos finalmente le otorgarían al norte de la ciudad una conexión directa con las demás secciones de la ciudad al menos en la poligonal de estudio y sus alrededores, hablando en materia vial.

La inserción de una obra de magnitudes gigantescas como la ciudad Tlatelolco trajo consigo una reordenación vial importante, pero, no solamente para hacerla accesible, si no también eficiente y veloz al momento de trasladarse hacia esta zona. Las afectaciones hacia la Av. Insurgentes Norte por la inclusión de este proyecto habitacional fue la ampliación en el cruce de Nonoalco (véase ilustraciones 55-57). Recordemos que el tránsito corría únicamente por el puente de Nonoalco, ambos sentidos sobre la misma infraestructura, siendo esta una reducción importante con respecto de los arroyos más anchos que recibía de la sección más al norte de la avenida, y provocando un "cuello de botella" vial. Es por ello por lo que se planteó resolver con un paso a desnivel paralelo al puente al que se le destinaría el flujo único de un sentido, esto conllevaba también ampliar el resto de la sección de la avenida en dos arroyos diferentes tanto en su tramo inmediato al norte como al sur, pero aseguraría tener flujos independientes por sentido.



*Ilustración 55. Construcción desnivel en Nonoalco.
Fuente: FICA, 1960-1964.*



*Ilustración 56. Construcción desnivel en Nonoalco II.
Fuente: FICA, 1960-1964.*



*Ilustración 57. Construcción desnivel en Nonoalco III.
Fuente: FICA, 1960-1964.*

La vialidad más importante para asegurar el tránsito hacia el conjunto urbano sería la ampliación y conexión entre la Av. Reforma con la Calzada de Guadalupe y la Calzada de los Misterios, vialidad que recorrería tangencialmente al lado Este del polígono del conjunto. Las dimensiones que tenía la antigua estación de ferrocarriles, que son ahora las del conjunto urbano se acercaban casi a los dos km. longitudinalmente, por lo que también era necesario dotar de vialidades que permitieran el cruce transversal que no se podía lograr hasta este momento a lo largo de este gran predio. Gracias a su planificación y fraccionamiento en tres principales áreas del conjunto urbano, se pudo ampliar y conectar la Av. San Juan de Letrán con la Calzada Vallejo, resultando en un trazo directo y como ruta alternativa para conectar hacia el centro histórico de la ciudad.

A partir de todas estas nuevas conexiones fue como la Calzada Vallejo recibió nuevas ampliaciones en los primeros años de la década de los 60's. El tramo sur que llegaba hasta la glorieta de la Raza permanecería casi intacto, sin contar la nueva conexión que implicaba su trazo con la Av. San Juan de Letrán en una misma ruta. Pero el tramo norte, que conectaba con el polígono industrial Vallejo seguiría el mismo diseño que el tramo ya ampliado entre la glorieta de la Raza y la Prolongación Av. Potrero (véase ilustración 59), contando este trazo también con dos arroyos para los carriles centrales y dos arroyos más para los carriles laterales.

Además, se siguió con una nueva vialidad que se había avanzado en una primera etapa durante el final de los años 50's. Los trabajos realizados para la entubación del río Consulado y su adecuación para alojar una nueva avenida ya se pueden observar claramente en la fotografía vertical de 1965 (véase ilustración 67). Esta nueva etapa tenía como propósito unir los puntos de la glorieta de la Raza mediante un trazo norte con el aeropuerto de la ciudad, siguiendo nuevamente la guía dejada por el canal del río del Consulado.

El conjunto de las nuevas ampliaciones complicaba el flujo en el ya complejo cruce de la Raza, es a partir de todas estas nuevas modificaciones que se plantea también un nuevo diseño a partir de pasos a desnivel para la glorieta. Su diseño fue el siguiente, el flujo de la Av. Insurgentes Norte, al ser el de mayor importancia y por representar una salida de la ciudad, (la autopista México-Pachuca a su vez también se había inaugurado en la década de los 60's), se dejó en la parte inferior, evitando alterar la continuidad de su trayecto. Las otras dos avenidas importantes, la Av. Río del Consulado y la Calzada Vallejo, se encontrarían en el nivel superior mediante una glorieta que permitía acceder a cualquiera de las direcciones que se encontraban en el punto de la Raza, la glorieta se encontraba en desniveles formados principalmente por taludes, en la parte superior y contaba con un ancho de cinco carriles. La conexión entre la glorieta y la Av. Insurgentes Norte, se daba por medio de salidas exclusivas hacia esta vialidad independientes del sentido por donde se ingresaba.



*Ilustración 58. Modificaciones en la glorieta de la Raza.
Fuente: FICA, 1962.*



*Ilustración 59. Hospital de la Raza y Calzada Vallejo.
Fuente: FICA, 1968.*

El diseño de la glorieta seguía manteniendo en el centro la pirámide del monumento a la Raza, aunque ya se había convertido en un verdadero obstáculo para acercarse a las áreas verdes anexas al mismo. Para el diseño de los pasos peatonales, se realizaron una serie de puentes que atravesaban toda la sección de la avenida Insurgentes y permitían pasar a la pasarela de la pirámide. Los puentes peatonales se resolvieron mediante el mismo sistema constructivo de arcos rebajados que se utilizaron para librar los pasos a desnivel en la glorieta.

Mientras tanto, en la sección norte de nuestro polígono de estudio, fue a partir de la urbanización de los terrenos de la Magdalena de las Salinas que se realizaron las acciones de delimitación y trazado de las nuevas vialidades que se adjuntaron a la traza urbana existente de la ciudad. Para la década de los 60's existían los suficientes indicios que marcaban la pauta y los objetivos para dirigir las vialidades, los más destacables eran los puntos de atracción, las glorietas de la Av. Insurgentes Norte en su zona más cercana, es decir, la glorieta con la Prolongación Av. Potrero y la que se encontraba al sur del Deportivo 18 de marzo; la avenida que conectaba directamente con el campus de Zacatenco del IPN y el trazo realizado únicamente en el norte de la lo que llegaría a ser la Av. 100 metros (véase ilustraciones 63-66).

Tomando entonces como base los anteriores puntos de atracción fue como las vialidades que se internarían dentro del polígono de la Magdalena de las Salinas permitieron la continuidad de la avenida de los 100 metros al poniente, trazo planteado en dos arroyos con un extenso camellón central; la comunicación entre la avenida que conectaba al campus de Zacatenco con la glorieta de Prolongación Av. Potrero en Insurgentes mediante un trazado recto; y el diseño de una nueva vialidad oriente-poniente que se enlazaba con la glorieta de la Av. Insurgentes Norte, en la parte más norte del polígono.



Ilustración 60. Glorieta de la Raza. Fuente: FICA, 1967.



Ilustración 62. Monumento a la Raza. Fuente: FB. La Ciudad de México en el tiempo, s/a.



Ilustración 61. Glorieta de la raza y todas sus salidas. Fuente: FICA, 1968.

Empero la poligonal de la Magdalena era bastante extenso, no era adyacente a la avenida Insurgentes, por lo que dentro de su planteamiento vial interno no toma en cuenta la glorieta inmediata de Insurgentes a la altura de los pueblos de Tlacamaca y Capultitlán. Es así como, surge este trazo interno que sigue el límite de los terrenos y tiene varios giros que parecen no conectar con un punto específico al sur de la propiedad. Finalmente, el diseño de todas las avenidas que surgieron de la urbanización de los predios de la Magdalena es el mismo, se plantearon con dos arroyos por los que circularía cada sentido del tránsito y en el medio un camellón estrecho que se llenaría de arbolado y las haría claramente identificables. Una última característica acerca de este caso particular es que el límite del predio en un inicio se encontraba bardeado en toda su extensión, para motivos de este estudio se desconoce si se construyó a la par de la urbanización o fueron esfuerzos previos a este momento histórico.



Ilustración 63. Polígono de la Magdalena desde el norte. Fuente: FICA, 1960.

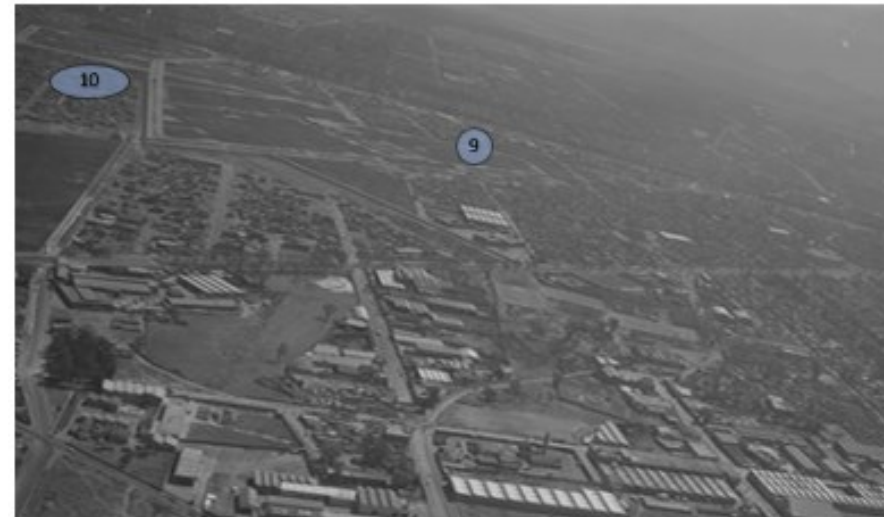


Ilustración 64. Polígono de la Magdalena desde el poniente. Fuente: FICA, 1964.

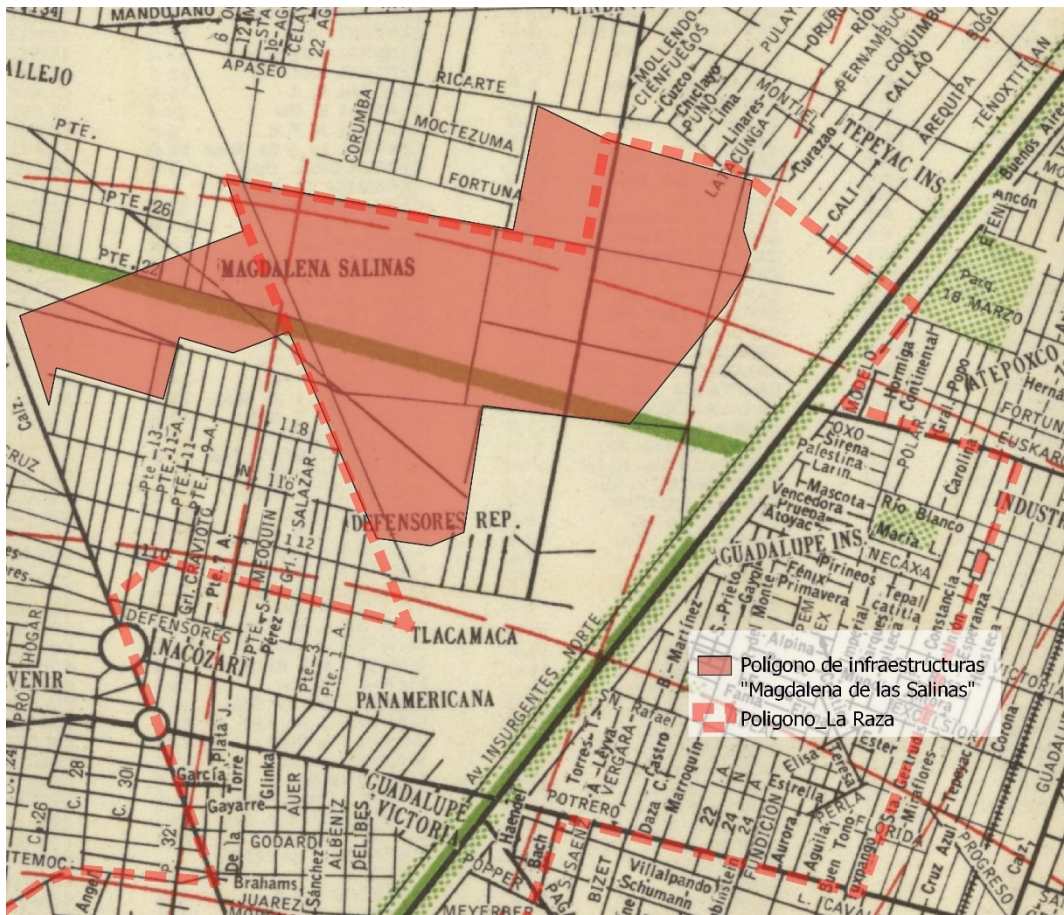


Ilustración 65. Guía plano de la Ciudad de México, calles, colonias y zonas postales (extracto). Fuente: Mapoteca Orozco y Berra, 1955.

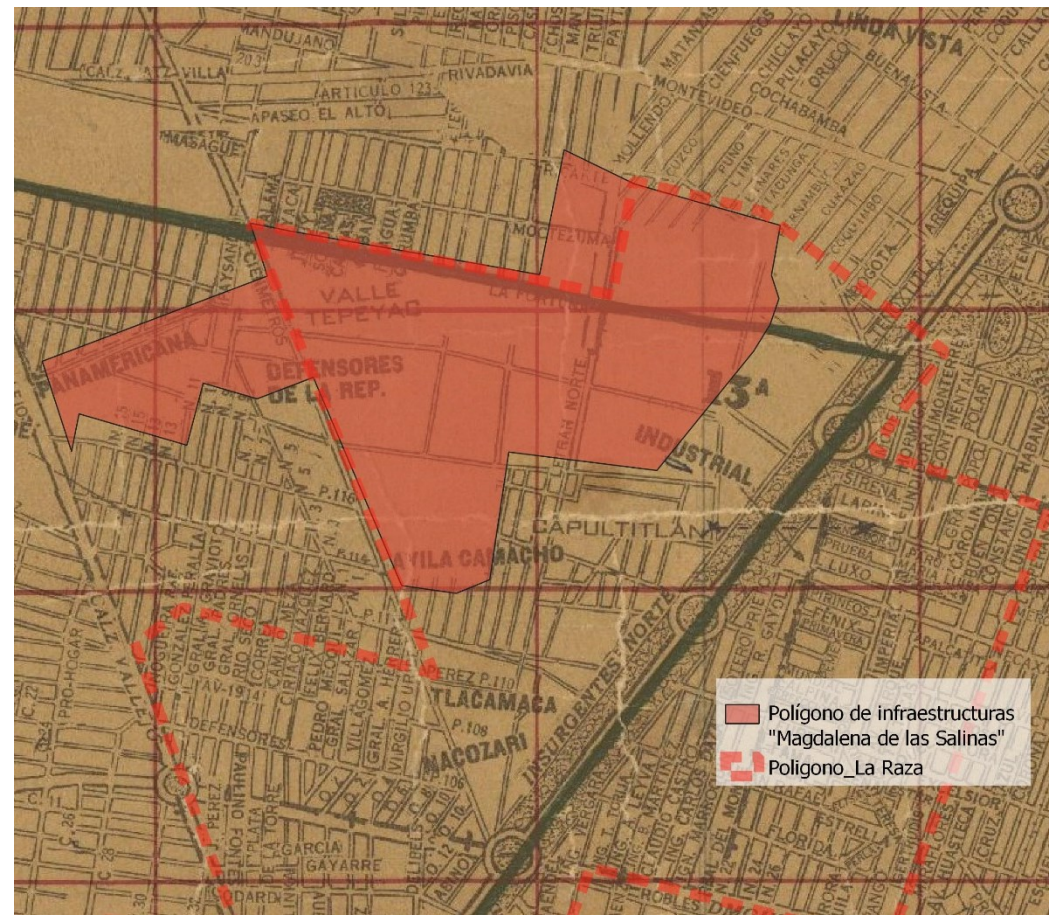


Ilustración 66. Guía Roji (extracto). Fuente: FICA, 1961.

Fotografía vertical 1965 (Parte sur)

1. Desnivel de Nonoalco
2. Torre Banobras
3. Conjunto Urbano Nonoalco Tlatelolco
4. Plaza de las Tres Culturas
5. Continuación Calzada Vallejo con Eje Central
6. Avenida Manuel González
7. Circuito Interior
8. Ampliación Calzada Vallejo (zona Norte)



Ilustración 67. FAV zona sur. Fuente: FICA, 1965.

Fotografía vertical 1965 (Parte norte)

- 9. Avenida Instituto Politécnico Nacional
- 10. Lotificación de los predios de infraestructura
- 11. Preparatoria 9 de la UNAM



Ilustración 68. FAV zona norte. Fuente: FICA, 1965.

Comparación entre las fotografías de 1965 y 1972



Ilustración 69. Polígono completo, 1965. Fuente: FICA, 1965.

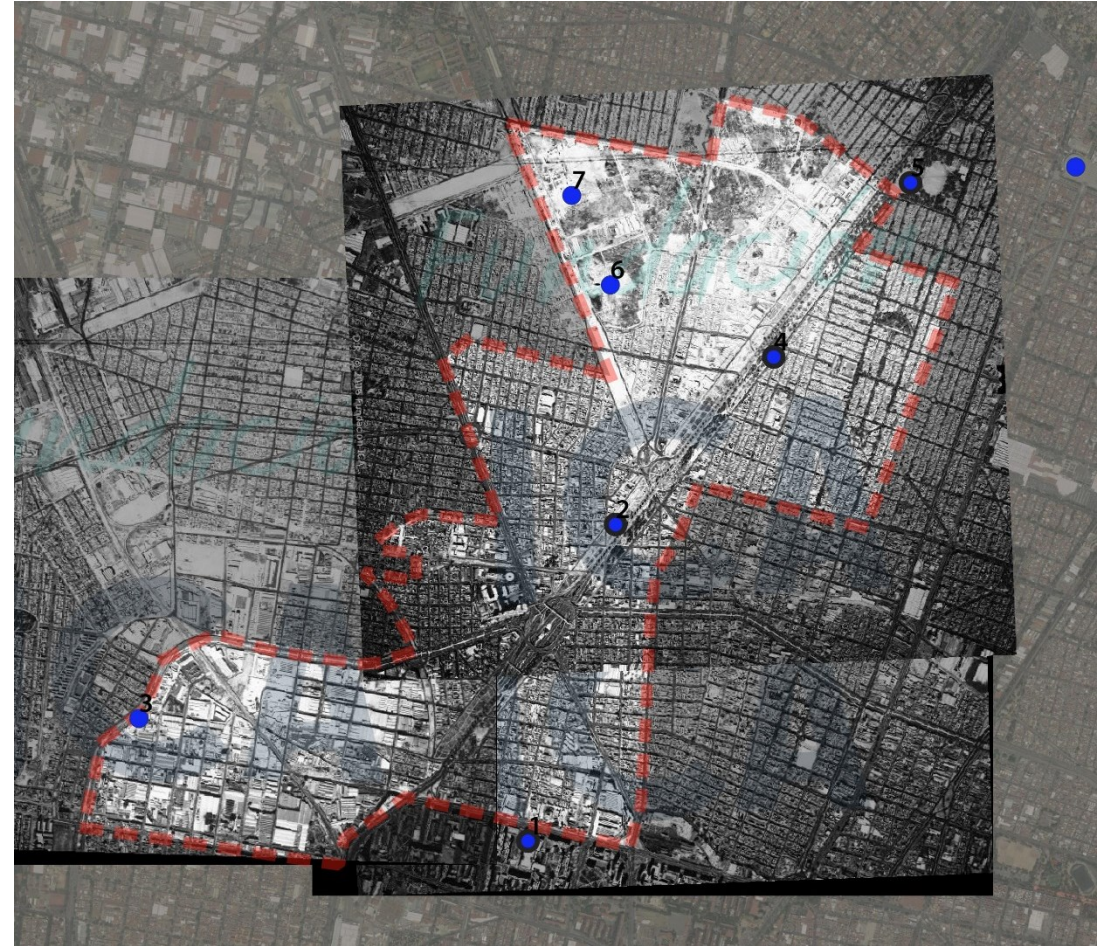


Ilustración 70. Polígono completo, 1972. Fuente: FICA, 1972.

Década de 1970

Análisis general

A lo largo de estos años, los principales temas que definirán los cambios más grandes, nuevamente, serán las infraestructuras viales y los sistemas de transporte dentro de la poligonal. Será en este tiempo dónde el área delimitada adquirirá la morfología con la que permanecerá hasta la actualidad, a excepciones de nuevos equipamientos y servicios que encontrarán lugar unos años más tarde.

El grado de complejidad de las vialidades entrará también en un nuevo nivel al aparecer con más frecuencia pasos a desnivel a lo largo de toda la zona para solucionar cruces, que, de otra forma sería imposible transitar gracias a la cantidad de vehículos presentes para la época.

Características habitacionales

Por medio de la visualización de la fotografía aérea (véase ilustración 78), podemos darnos cuenta, que, las ahora colonias que tenían un antecedente histórico en un pueblo originario ya adoptaron una traza definida y el tipo de construcciones dentro de las mismas se parece más a los de sus colonias vecinas. Sin duda alguna, el grado de urbanización de ellas difiere un tanto al no tener un sistema completamente homogéneo y ordenado como los de sus colindantes al asemejarse más a la traza heterogénea de un pueblo, lógica en donde las calles se adecuaron a la disposición de las casas y no al revés.

Muchas de estas colonias conservaron el nombre con el que se llamaban como pueblo, estas son: San Francisco Xicotitla, Tlacamaca y Capultitlán, aunque hubo otros casos de otros barrios que no contaron con la misma suerte y fueron absorbidos por la colonia circundante, este fue el caso del barrio de San Juan Huitznahuac, que, a pesar de perder su nombre en la nomenclatura territorial es claramente visible en la traza de la colonia Vallejo.

La colonia San Simón Tolnáhuac también procede de un pueblo originario, pero la dinámica de crecimiento que esta presentó se adaptó más rápidamente a su contexto urbano circundante por lo que no presenta una diferenciación morfológica notable.

Equipamiento

Gracias a la urbanización lograda en los terrenos del norte, prontamente esta zona comenzaría una dinámica revitalizante para su entorno al ir albergado diferentes tipos de equipamientos. Los primeros en hallar lugar aquí sería el CCH campus Vallejo, perteneciente a la UNAM, localizado en la esquina norponiente del polígono de la Magdalena, a pesar de las grandes dimensiones de este bachillerato (15 ha aprox.) los terrenos en cuestión eran mucho más grandes (108.2 ha aprox.)

Del mismo modo, a principios de la década de los 70's, se llevaría a cabo el plan para reorganizar las diferentes y aisladas terminales de autobuses en infraestructuras focales para satisfacer la demanda de transporte en los diferentes puntos cardinales de la ciudad. Una de las nuevas terminales que agrupaban la oferta en una sola edificación se encontraría junto al bachillerato del CCH, la Terminal del Norte, aprovecharía esta localización al tener una mayor accesibilidad a las diferentes salidas del norte de la ciudad, como la Av. Insurgentes Norte.

Estos dos nuevos equipamientos prefirieron situarse al lado de la nueva vialidad por definirse, la Av. 100 metros. Las características que tiene la vialidad ya pueden visualizarse en la fotografía aérea de 1972 (véase ilustración 78).



Ilustración 71. Terminal del Norte. Fuente: El Universal, 1973.

Transporte

El sistema Metro, se albergaría en el camellón de la Av. Insurgentes Norte a finales de la década. Al año de 1978, se inauguraría la primera extensión hasta la estación de La Raza, mediante una solución subterránea y un año más tarde, en 1979 se terminaría de inaugurar su trayecto hasta el norte en la terminal Indios Verdes. En total, se anexaron 4 estaciones, una subterránea y tres superficiales, pero dentro de nuestra delimitación se encuentran únicamente tres, siendo estas: La Raza, Potrero y Basílica (hoy 18 de marzo). Las estaciones superficiales se alojarían dentro del camellón central de la Av. Insurgentes Norte, teniendo que replantear todos los cruceos en esta sección con las diferentes avenidas que cruzaban Insurgentes.

El metro entonces pasaría a ser el transporte principal de esta sección de la ciudad, pero naturalmente debería tener sistemas complementarios que abastecerían y facilitarían la llegada a las estaciones. Es por ello, que, a lo largo de las estaciones se habilitaron paraderos que permitirían el descenso de los pasajeros de autobuses sin entorpecer de manera radical el curso de los carriles laterales de Insurgentes. Estos paraderos se localizaron junto a las salidas de las estaciones, en los camellones que dividían los carriles centrales de la avenida con los laterales. Pese a que la terminal de la línea 3 del metro era la estación Indios Verdes, junto a la estación de La Raza también se construyó un paradero que destacaba en dimensiones comparándolo con las otras dos estaciones superficiales (véase ilustración 73).



Ilustración 72. Construcción Línea 3 del metro frente al monumento a la Raza. Fuente: FICA, 1977.



Ilustración 73. Paradero del metro La Raza. Fuente: FB. Historias de la Ciudad de México en el Tiempo, 70's.

Infraestructura vial

Sería también en esta década cuando se comenzarían a analizar y construir las obras necesarias para construir el circuito de tránsito rápido de la Ciudad de México, el Circuito Interior. Todos los trabajos en arquitectura, diseño del paisaje y estructuración se iniciaron en el año de 1974 y la primera etapa se inauguraría dos años después, en la zona sur poniente del circuito. El generar una vialidad de acceso controlado que circula lo más cercana al centro posible, de manera radial, implicaría la construcción de muchos pasos a desnivel, en el caso del Circuito Interior fueron 39 (Padrés O. Fernando, 1993).

El tramo del Circuito Interior que nos compete sería el que surge en el poniente en el cruce con la Calzada de Nonoalco y prosigue con rumbo norte y luego hacia el oriente hasta la calle llamada Abundio Martínez (hoy Eje Central Lázaro Cárdenas). En este trayecto encontramos cuatro puentes vehiculares extensos en longitud para asegurar pasar sobre los posibles cruces caóticos, excluyendo la ya existente infraestructura de la glorieta de La Raza. La estructura de los puentes es bastante similar, al ser construidos todos bajo el mismo proyecto, fueron realizados en estructura de concreto con columnas en forma de "T" que soportaban un arroyo entero por sentido, resolviendo la totalidad de sección con sendos elementos a cada cierta distancia. Hay que señalar que los puentes realizados en este primer momento únicamente se completaron para asegurar la continuidad de los carriles centrales, como se mencionó, las distancias a cubrir en algunos casos eran excepcionales, teniendo un puente del lado poniente de un largo aproximado de 900 metros, esto con la finalidad de atravesar varios cruces con misma estructura en lugar de uno por cada cruce a lo largo de la trayectoria.

El diseño del Circuito Interior en la extensión de este trayecto, y su diseño en general, localizó los carriles centrales en el camellón central que antes existía, logrando así dos arroyos centrales de tránsito rápido en la parte de en medio de la sección, y dos arroyos laterales para el tránsito local en las orillas. Los cuatro diferentes puentes libran las siguientes avenidas comenzado de poniente a oriente, el primero entre la colonia Atlampa libran la Calzada Nonoalco y se prolongaba para pasar sobre la Av. Eulalia Guzmán (hoy Eje 2 Norte), el segundo junto a la colonia Santa María Insurgentes libran el paso de los ferrocarriles (véase ilustración 74), el tercero también en la colonia Santa María Insurgentes en el punto donde pasaba la calle Ciprés y por último el cuarto fue construido para permitir la circulación de la calle Abundio Martínez que más tarde se convertiría en el Eje Central.



Ilustración 74. Circuito Interior. Fuente: FB. Historias de la Ciudad de México en el tiempo, 1976.

El proyecto del Circuito Interior fue algo que se había planeado en conjunto con el Plan Director para el Desarrollo Urbano del Distrito Federal, dentro de este plan se encontraba el posterior planteamiento de los ejes viales, esfuerzos que comenzaron a realizarse en el año de 1978 y terminarían por completarse hasta 1982. (Padrés O. Fernando, 1993) La planificación de los ejes viales, dadas sus magnitudes, fue un esfuerzo inmenso por tratar de resolver el problema de la congestión vial y de interconexión entre las diferentes zonas urbanas de la Ciudad de México. Entonces, el planteamiento de una red vial primaria para toda la ciudad era algo necesario ya que la gran mayoría de las avenidas por las que circulaban los vehículos, de transporte público o privado, no tenían la capacidad para albergar el congestionamiento que en ellas se causaba y su disposición espacial tampoco era la más correcta para soportar los diferentes cambios que se habían suscitado a lo largo de la evolución de la ciudad.

Las principales características de geometría de los ejes viales tenían que ver con la continuidad de las avenidas, con su alineación, con el derecho de vía, y con la interconectividad que iban a representar con las otras avenidas pertenecientes a la red vial primaria. De esta forma, el sistema en su conjunto fue planteado como una retícula que se basaría de las principales avenidas preexistentes, aunque la gran mayoría de estas iban a tener que ser acondicionadas para acoger el diseño señalado. La retícula sería planteada a partir de ejes en sentido oriente-poniente y norte-sur, dejando lugar únicamente a un sentido de tránsito por vialidad para facilitar las posibilidades de ingreso y salida en los cruceros. Cabe señalar que en el planteamiento de los ejes viales también se formulaba el dar una solución íntegra al problema del transporte público, por lo que dentro de su diseño permitía que los carriles exteriores fueran dedicados exclusivamente para el tránsito de los autobuses.

Los ejes viales inscritos dentro de nuestro polígono de estudio son varios, del sentido oriente-poniente de las avenidas hallamos tres: Eje 2 Norte, Eje 3 Norte y Eje 4 Norte (véase ilustración 3). Mientras que del sentido norte-sur podemos visualizar dos: el Eje Central, y el Eje 1 Poniente. Cómo se basaron en los trazos preexistentes de las grandes avenidas de la ciudad, normalmente retoman también el nombre del tramo de la avenida sobre la que se situaron. Hablaremos con mayor detenimiento en las afectaciones específicas a estos tramos en la siguiente década al ser un periodo intermedio el de su realización.

Así pues, en el norte, la Av. 100 metros a finales de la década pasaría a alojar una parte del Eje Central del sistema vial, la avenida había logrado finalmente hasta estos años prolongar su extensión hasta la Av. Insurgentes Norte, completando su trazo y rectificando su importancia y funcionalidad para convertirse en una vialidad necesaria a lo largo de la zona. En un primer momento, observamos que la avenida contaba únicamente con dos arroyos de no tan gran amplitud y un camellón central que predominaba sobre la sección de la vialidad, la disposición dentro de esta cambiaría al establecerse el plan de los ejes viales unos años más tarde al tener que alojar un arroyo con más carriles (véase ilustración 76).

Mirando detenidamente la fotografía aérea de 1972 (véase ilustración 77 y 78), en la Av. Insurgentes Norte es posible ver la consolidación de las diferentes glorietas con las que fue planteada 30 años atrás, éstas disponen de la geometría y de la pavimentación adecuada para funcionar de acuerdo con el diseño de su concepción. Pero a finales de la década este diseño de crucero, en el tramo desde La Raza hasta la salida de la ciudad en Indios Verdes, sería objeto de transformación al tener que alojar un nuevo equipamiento, la ampliación de la línea 3 del metro.

La introducción del metro en el camellón central de Insurgentes significaba más que adecuar únicamente el espacio para disponer las vías y las estaciones. Esta inclusión necesitaba un diseño renovador para los cruceros que se encontraban a lo largo de su trayecto, como avenidas que pasarían a formar parte fundamental de la red vial

primaria de la ciudad, el Eje 1 Poniente, el Eje Central y los Ejes 3 y 4 Norte se resolverían mediante pasos a desnivel para asegurar el flujo adecuado de los vehículos a lo largo de toda esta zona.

El diseño antiguo de las glorietas de la avenida sería remplazado por pasos de tránsito rápido, como resultado, las sinuosidades serían retiradas y los cruces transversales se realizarían de forma más directa por medio de puentes ligeramente elevados. También, el tránsito de la Av. Insurgentes Norte seguiría siendo directo, pero mediante un semidesnivel excavado para librar la altura de los puentes. Con ello, estas soluciones no involucrarían infraestructuras invasivas que causarían limitaciones y barreras entre las colonias adyacentes a ambos lados de la avenida. Anexos a cada nuevo cruce se implementarían las diferentes salidas e ingresos de los carriles centrales para poder cambiar de avenida o hacia los carriles laterales.

Volviendo a mencionar las acciones requeridas para albergar al metro, al centro de los carriles de la Av. Insurgentes se tuvo que ampliar unos metros el camellón central para albergar sus vías, situación que se presentaba a partir del cruce de la Av. Cuitláhuac hasta la terminal en Indios Verdes (véase ilustración 75). Naturalmente en las estaciones Potrero y 18 de marzo, este camellón central incrementaba su ancho para soportar las dimensiones de la infraestructura.



Ilustración 75. Línea 3 del metro sobre Av. Insurgentes Norte. Fuente: FB. *Historias de la Ciudad de México en el tiempo*, s/a.



Ilustración 76. Carta Topográfica (extracto). Fuente: Mapoteca Orozco y Berra, 1975.

Fotografía vertical 1972
(Parte sur)

1. Línea 3 del metro. Metro Tlatelolco (1970)
2. Línea 3 del metro. Metro La Raza (1978)
3. Calle donde se alojaría el Eje 2 Norte

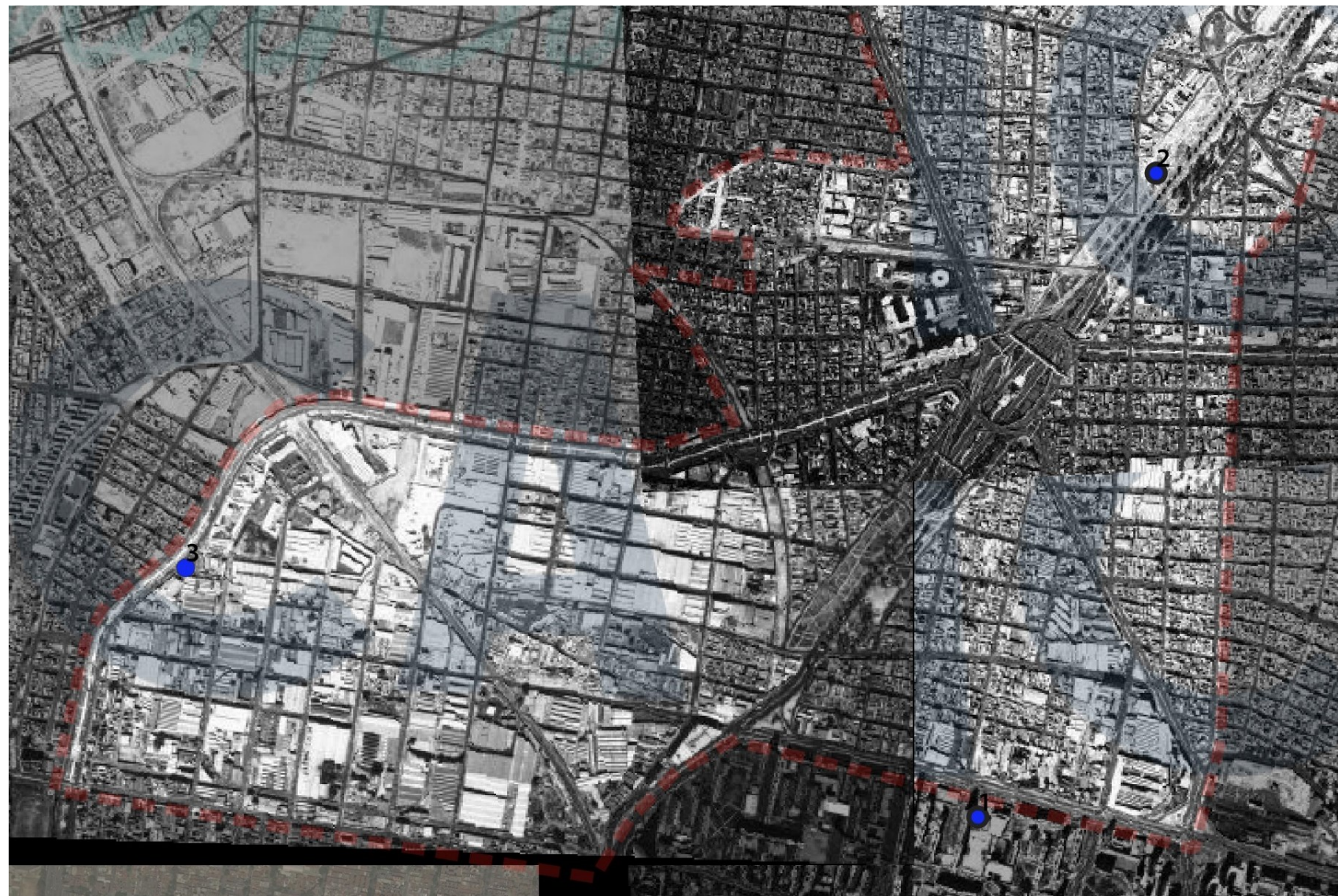


Ilustración 77. FAV zona sur. Fuente: FICA, 1972.

Fotografía vertical 1972 (Parte norte)

- 4. Línea 3 del metro. Metro Potrero.
- 5. Línea 3 del metro. Metro 18 de marzo.
- 6. Central de Autobuses del Norte.
- 7. CCH Vallejo

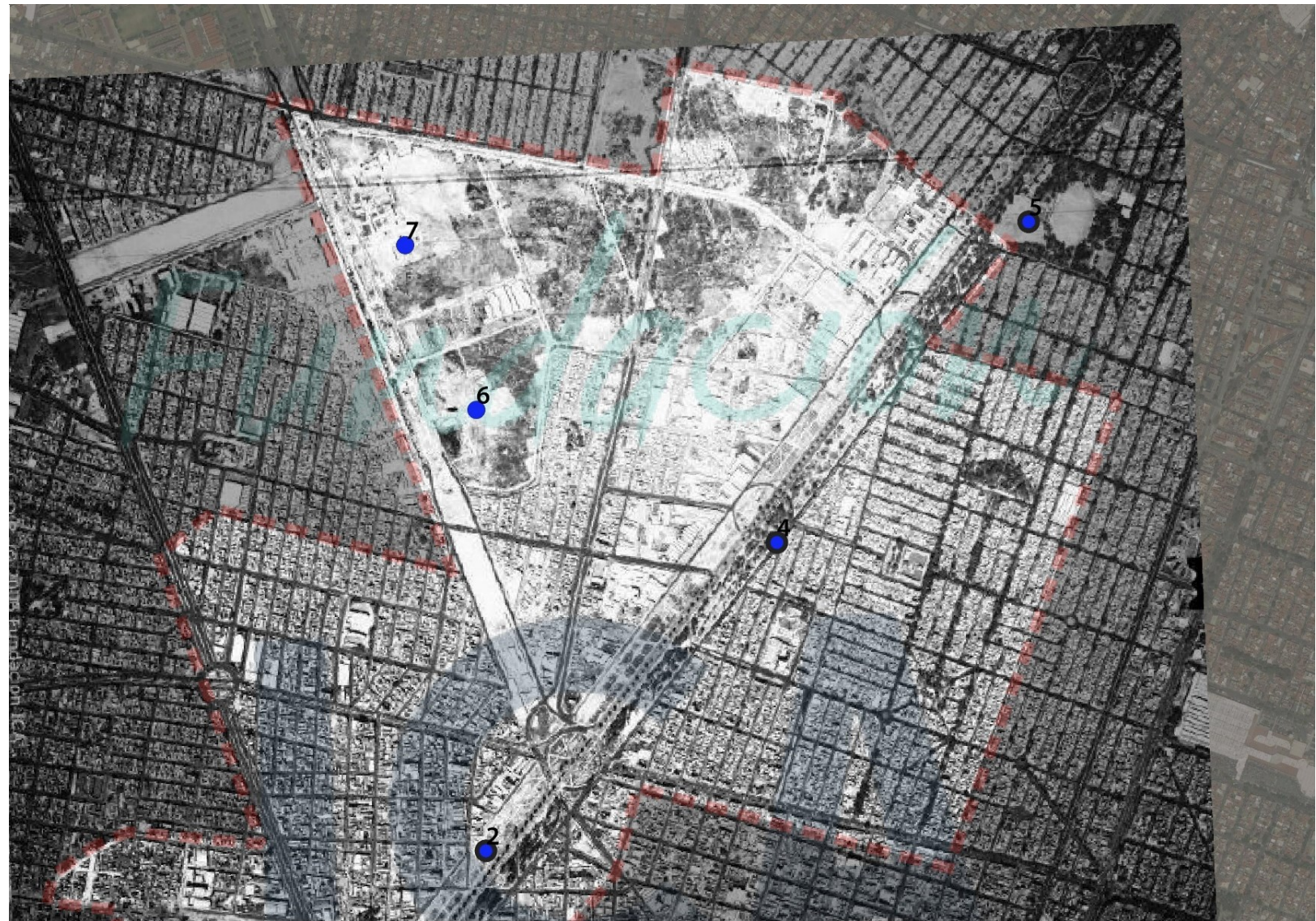


Ilustración 78. FAV zona norte. Fuente: FICA, 1972.

Comparación de fotografía de 1972 y 1984

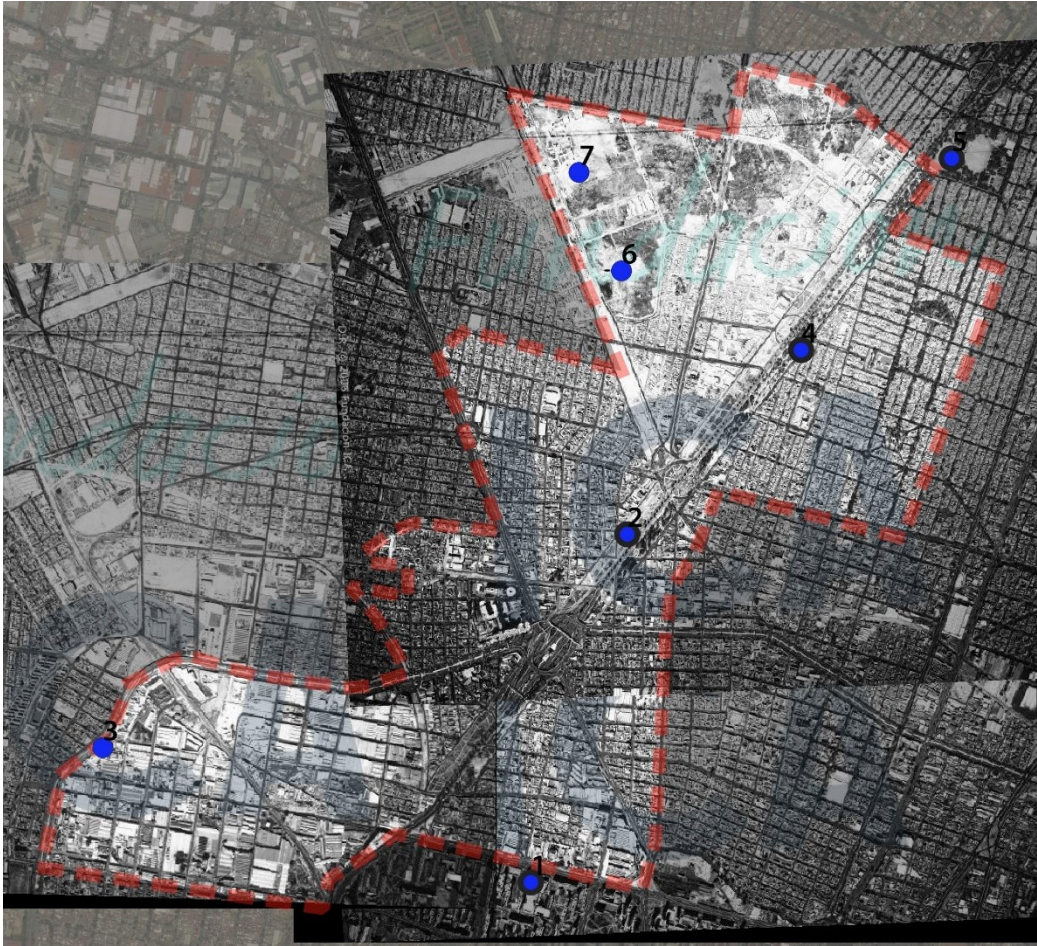


Ilustración 79. Polígono completo, 1972. Fuente: FICA, 1972.

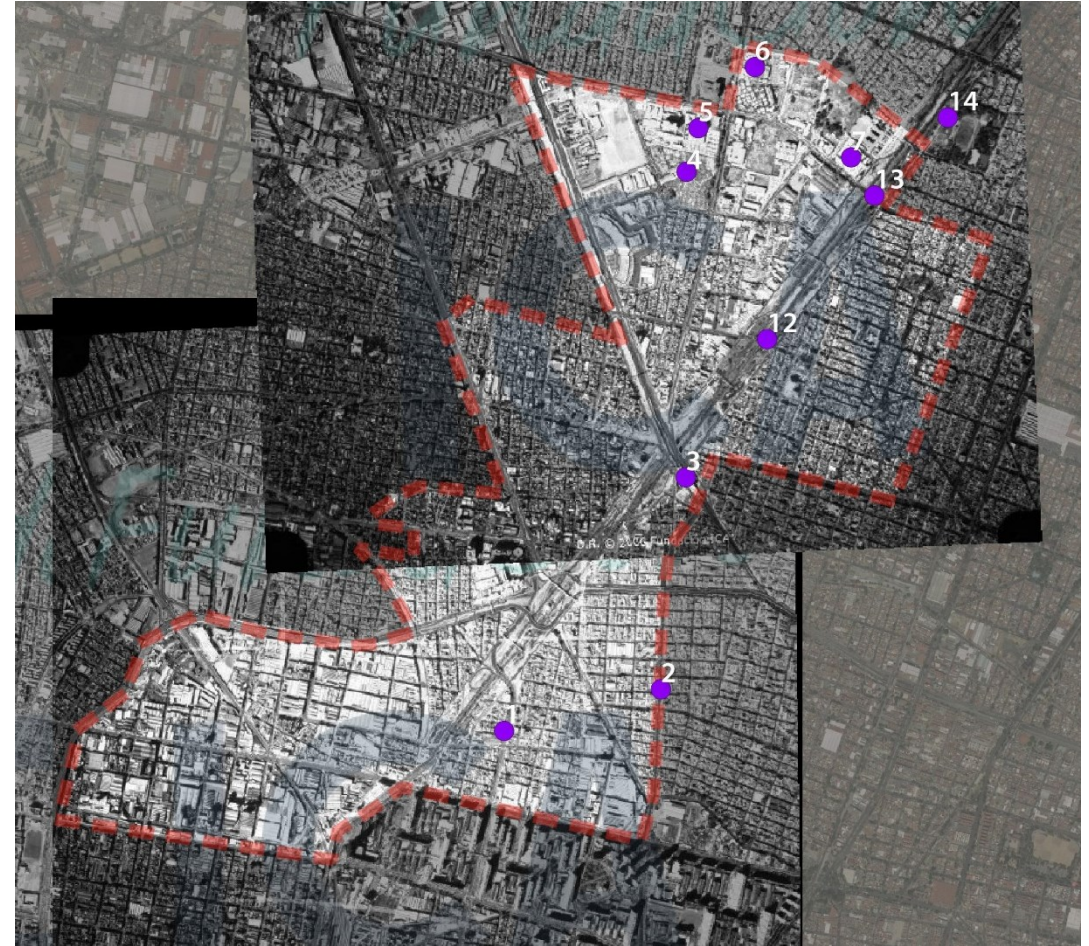


Ilustración 80. Polígono completo, 1984. Fuente: FICA, 1984.

Década de 1980

Análisis general

Una década que fue caracterizada por las consecuencias en la implementación de grandes sistemas de transporte, viales y de equipamiento. Los cambios dejados por la ejecución de estas magnas infraestructuras y equipamientos traerían una ola de desarrollo que definiría y unificaría toda esta sección de la ciudad.

Los aspectos habitacionales no tendrían modificaciones morfológicas de importancia en este tiempo, gracias a que el mismo tipo de edificación, casa-habitación, permanecería satisfaciendo esta necesidad por algunos años, situación derivada también de la ya escasa disponibilidad de espacios para generar nuevas construcciones de este tipo y la poca renovación de los inmuebles.

Características habitacionales

En la decena de los años pertenecientes a los 80's, las colonias de Capultitlán, Ávila Camacho y Tlacamaca, habían alcanzado el mismo nivel de consolidación que el de sus colonias vecinas respecto a los aspectos físicos como la pavimentación de las calles, la densidad y el tamaño de las viviendas que ahí se encontraban. Podríamos decir que el nivel de desarrollo de las diferentes colonias se había equilibrado en algunos aspectos, pero otros tantos distaban de poder compararse.

La cantidad de arbolado con el que contaban los diferentes fraccionamientos fue una característica que siempre se pudo notar con relativa facilidad en las fotografías aéreas, a pesar de ello, las únicas de ellas que presentaron una densidad considerable respecto al alojamiento de arbolado o de vegetación fueron la colonia Industrial y la colonia Guadalupe Insurgentes, las demás, por mencionar algunas como Guadalupe Victoria II y Héroes de Nacozari, con el paso de los años, jamás se hizo visible dentro del material aerofotográfico la presencia de especies vegetativas en sus calles hasta el año de 1980.

Equipamiento

Los hospitales de la zona de la Magdalena de las Salinas hallarían su vocación en el transcurso de estos años. Primeramente, se inauguraría el Conjunto Hospitalario de Traumatología y Ortopedia del IMSS, este equipamiento se localizaría localizado en la esquina de la Av. Instituto Politécnico Nacional y el Eje 4 Norte Av. Euzkaro.

Del otro lado de la Av. Politécnico el IMSS también dispondría más instalaciones para los diferentes tratamientos que ofrecía la institución de salud. Encontrándose de esta manera una Unidad de Medicina Física junto con un deportivo. Muchos más edificios relacionados con el IMSS se construyeron en estos predios para albergar funciones administrativas, pero de menores dimensiones, siendo el IMSS entonces la institución que mayor presencia tuviera en este territorio.

La institución del ISSSTE también tomaría la decisión de ubicar un hospital regional en los polígonos de la Magdalena. Su hospital se puede distinguir al apreciar algunas construcciones en la ubicación actual del mismo, en la parte más septentrional del polígono de estudio (véase ilustración 88). Su localización estaría dada en la esquina de la Av. Instituto Politécnico Nacional y la calle llamada Colector 13 en la actualidad.

A mitad de la década llegaría un nuevo hospital como consecuencia de los daños que su sede principal recibiría a causa del sismo de 1985. El Hospital Juárez localizado en la Av. Plaza de San Pablo en el centro histórico, sería gravemente dañado por este siniestro, dadas las incapacidades de la sede para funcionar se decidió construir una sede alterna en los predios de la Magdalena (véase ilustración 81), situándose junto al conjunto del IMSS, al lado de la Av. Instituto Politécnico Nacional, las dimensiones del hospital se comparan a las de su vecino, ocupando así otro vacío de estos predios.



Ilustración 81. Hospital Juárez. Fuente: FICA, 80's.

Transporte

La línea 5 del metro se inauguraría hacia 1982 en su totalidad. Los tramos de nuestra índole pertenecen a los que se encuentran entre la estación La Raza, Terminal de Norte y un trayecto de las vías antes de llegar a la estación Instituto del Petróleo, esta última estación quedando fuera de la delimitación del polígono. Al igual que la línea 3 del metro, esta sección se resolvería superficialmente sobre la Av. 100 metros ocupando el camellón central (véase ilustración 82).

La línea 6 del metro también se construiría en este momento histórico, el trayecto que se encuentra entre las estaciones 18 de marzo y Lindavista corresponde al que aparece dentro de nuestro polígono en 1986, tramo perteneciente a la segunda etapa del proceso de construcción de la línea realizada también de manera subterránea.



Ilustración 82. Estación La Raza Línea 5. Fuente: FB. Historias de la Ciudad de México en el Tiempo, 80's.



Ilustración 83. Herradura de Indios Verdes. Fuente: FICA, 80's.

Infraestructura vial

La considerable sección de la Av. 100 metros le permitió alojar no solamente al metro a nivel de piso, también los carriles pertenecientes al Eje Central y, además, carriles a contra sentido y un extenso camellón. Siendo estas características muy particulares entre las diferentes avenidas que componen los ejes viales, al no contener estas flujo en más de un sentido. Dentro de la avenida podemos hallar, que, también se solucionaron varios de los cruces con otros ejes mediante puentes, cómo es el caso de la intersección entre esta avenida y el Eje 4 Norte. Sumado a lo anterior, el cruce con Insurgentes se solucionó de la misma forma, pero con un puente a nivel de piso, obligando al flujo de Insurgentes a hacer un paso bajo el nivel del suelo. Sobre el puente de Av. 100 metros también transitaría el metro de la línea 5, por lo que en un tramo más al sur al tener que conectar el arroyo de la Av. 100 metros con el resto del Eje Central (Av. San Juan de Letrán), se causaría otro conflicto por la presencia de este transporte, es por ello, que, el giro necesario en este cambio a Eje Central se tuvo que construir un paso a desnivel para librar el flujo de la avenida con el metro (véase ilustración 85).

Lograr la conexión entre las Av. 100 metros, adecuarse a las calles de la colonia Vallejo, y permitir la continuidad del Eje Central del sistema no fue una tarea sencilla, complejidad que se ve reflejada en este cruce que alberga tantas avenidas importantes de la red vial primaria de la ciudad, el cruce de Cuicuilhuac. Hacer esta conexión implicó dividir una de las manzanas de la traza de la colonia Vallejo para insertar el radio necesario que permitiera la velocidad adecuada de tránsito en una vialidad de primer orden, solución que naturalmente implicó la demolición de varios hogares.

Las demoliciones fueron unos de los temas más controversiales e imputables al gobierno en turno en la realización de este proyecto. Casi todos los ejes necesitaron alguno de estos procesos para conseguir su alineación y lograr el ancho de su sección. El recurso habitual cuando el eje se alojaba en calles de tipo local (como veremos dentro del polígono en varios ejemplos) es que se alineaba a un paramento de la calle, digamos al lado derecho, y por el otro lado se realizaba el proceso de demoliciones que le permitieran conseguir la sección deseada. Es gracias a esto que la estética de los ejes viales generalmente tiene un lado ciego, en dónde los muros de las construcciones colindantes dan hacia la calle sin alguna fachada.

Las acciones que ejemplifican lo anterior dentro de nuestro polígono de estudio son las siguientes, en el Eje Central, en el tramo de las colonias Ex Hipódromo de Peralvillo, Peralvillo y Vallejo, la sección se apegó al paramento del lado derecho, lado este, característica pronunciada y demostrable al faltar el ochave identitario de la traza de estas colonias. En el Eje 1 Poniente el paramento base fue el lado izquierdo, lado poniente; en el Eje 2 Norte el paramento respetado fue del lado sur y finalmente en el Eje 4 Norte también fue el lado sur. En este último también es evidenciable por el espacio dedicado a las áreas verdes que se encuentran adyacentes al eje vial. Todas estas acciones para lograr avenidas de tránsito rápido también visualizaban el objetivo de dotar de áreas verdes a las zonas afectadas, por lo que dispusieron de espacios en dónde se plantarían especies arbóreas y también se permitiera una circulación peatonal con libertad y comodidad.

En los tramos restantes de las avenidas no fue necesario hacer acciones de demolición, al menos no importantes, siendo así, que, todas las demoliciones fueron realizadas en tramos en dónde preexistía una traza urbana que no fue concebida para permitir el tránsito rápido de los vehículos. En nuestro polígono esta traza corresponde a todas aquellas colonias que ya existían hacia el año de 1930.

Un caso importante de mencionar causado también por la integración de los sistemas de los ejes viales fue la deshabilitación de la ruta conformada por la Calzada Vallejo y la Av. San Juan de Letrán. El tramo de la Calzada Vallejo pasando Tlatelolco, en su punto de inicio, hasta la glorieta de La Raza, fue cambiado por el Eje 1 Poniente para dirigir



Ilustración 85. Av. Insurgentes Norte y paso de la Av. Ticomán. Fuente: FB. Historias de la Ciudad de México en el Tiempo, 1981.



Ilustración 85. Circuito Interior entre colonias Peralvillo y Vallejo. Fuente: FICA, 1985.

los vehículos hacia al norte y conectarlos con la Calzada Vallejo, pero pasando la glorieta de La Raza, quedando la ruta conformada por la Av. Guerrero y la Calzada Vallejo, lo que conformaría en el norte de la ciudad, el Eje 1 Poniente. Para lograr esta conexión también sería necesario crear un camino alternativo, liga que tendría que cruzar la Av. Insurgentes Norte por otro punto que no fuera la glorieta de La Raza, acción necesaria debido al nivel de tránsito y vialidades que ya ocupaban este nodo. Es por ello, por lo que el Eje 1 Poniente cruza la Av. Insurgentes Norte a la altura de la colonia Santa María Insurgentes y posteriormente continúa por uno de los carriles laterales de Insurgentes hasta alcanzar la Calzada de Vallejo por medio de pasos a desnivel.

Aunque la glorieta de La Raza haya sido despojada de un flujo menos, era necesario que se tomaran acciones que simplificaran su trazado, debido a que la cantidad de maniobras e imprevisibilidad de los vehículos para salir en cualquier dirección no aseguraba la continuidad del flujo en un punto en dónde era necesario cruzar de la forma más rápida posible. A partir de este momento el nombre de glorieta pasaría a ser un referente histórico y no describir el funcionamiento del nodo. Las operaciones que cambiaron a la glorieta fueron principalmente para conseguir su simplificación al retirar entradas y salidas que complicaran el tránsito y modificar la vocación de ser un punto por el que se cambiaba de dirección para ser un punto en dónde únicamente se pasaba.

La avenida que permaneció haciendo uso de los pasos a desnivel sobre el monumento fue Circuito Interior, dada la relevancia de la avenida por sobre las demás, generando un paso directo y olvidándose de la posibilidad de girar en 360° dentro de la glorieta. También se deshabilitaron los ingresos que se encontraban en el centro para la avenida Insurgentes y la salida hacia la parte sur de la Calzada Vallejo. Al realizar todos estos cambios, es que fue necesario plantear el curso del Eje 1 Poniente por otro lado que no fuera la glorieta como ya habíamos mencionado.

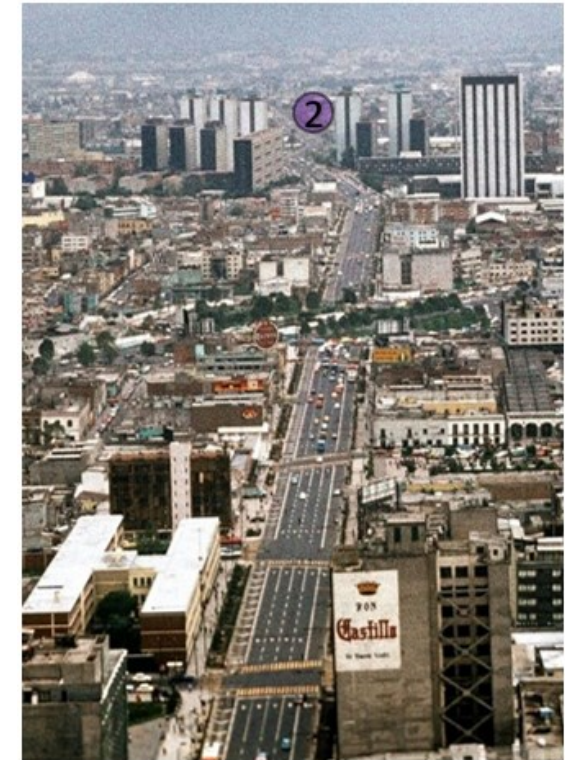


Ilustración 86. Eje Central antes de llegar a Tlatelolco. Fuente: FB. Historias de la Ciudad de México en el Tiempo, s/a.

Fotografía vertical 1984 (Parte sur)

1. Eje 1 Poniente Avenida Guerrero.
2. Eje Central Avenida Lázaro Cárdenas
3. Calle Paganini

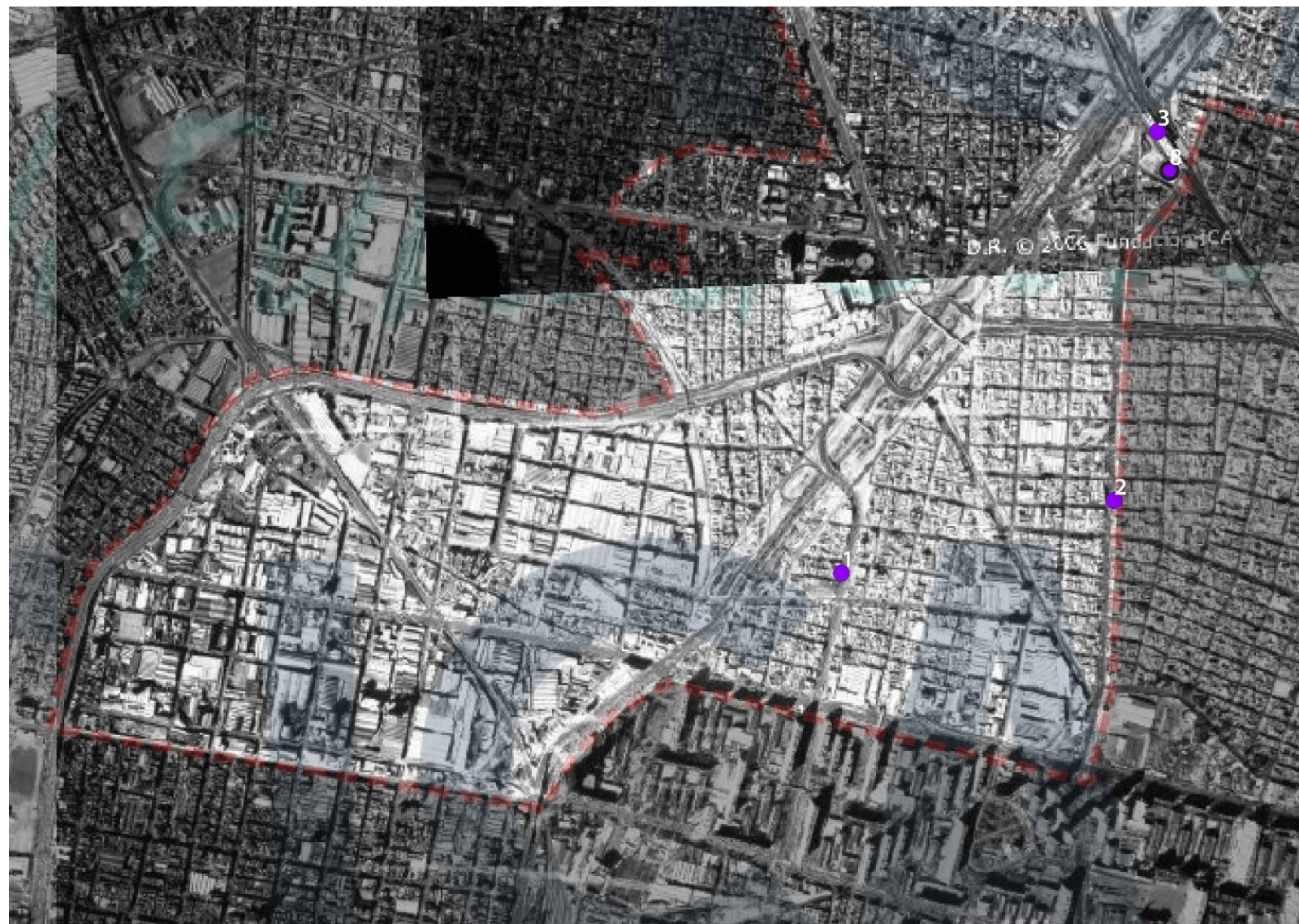


Ilustración 87. FAV zona sur. Fuente: FICA, 1984.

Fotografía vertical 1984 (Parte norte)

4. Hospital Juárez
5. IMSS. Hospital de Traumatología y otros equipamientos de la institución ISSSTE.
6. ISSSTE. Hospital Regional 1ro de octubre.
7. IMSS. Hospital General Zona 24
8. Línea 5 del Metro. La Raza
9. Línea 5 del Metro. Terminal de Autobuses del Norte.
10. Línea 6 del Metro. 18 de marzo.
11. Línea 6 del Metro. Lindavista.
12. Crucero. Poniente 112.
13. Crucero. Av. Euzkaro

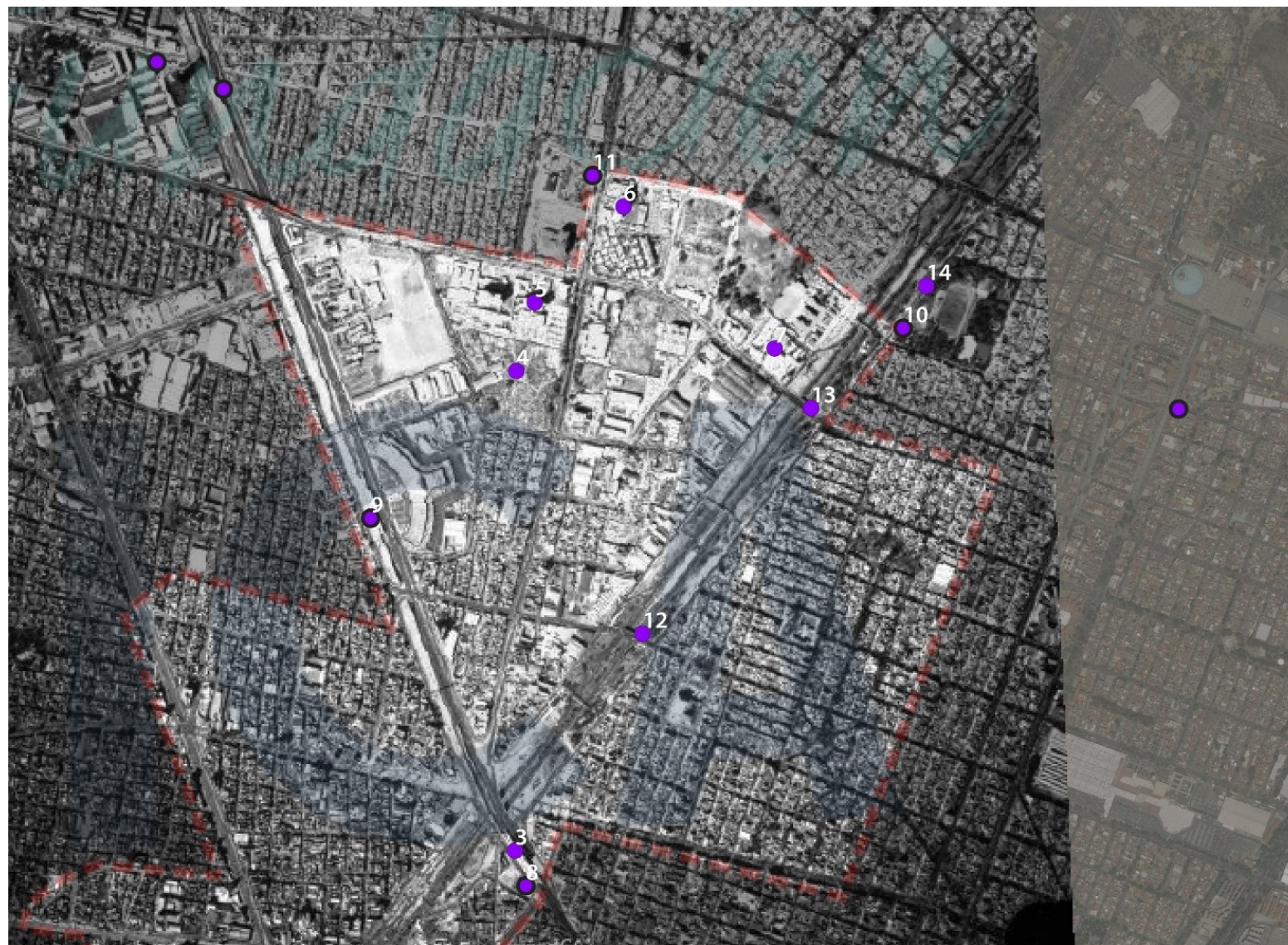


Ilustración 88. FAV zona norte. Fuente: FICA, 1984.

Comparación de fotografías de 1984 y 1999

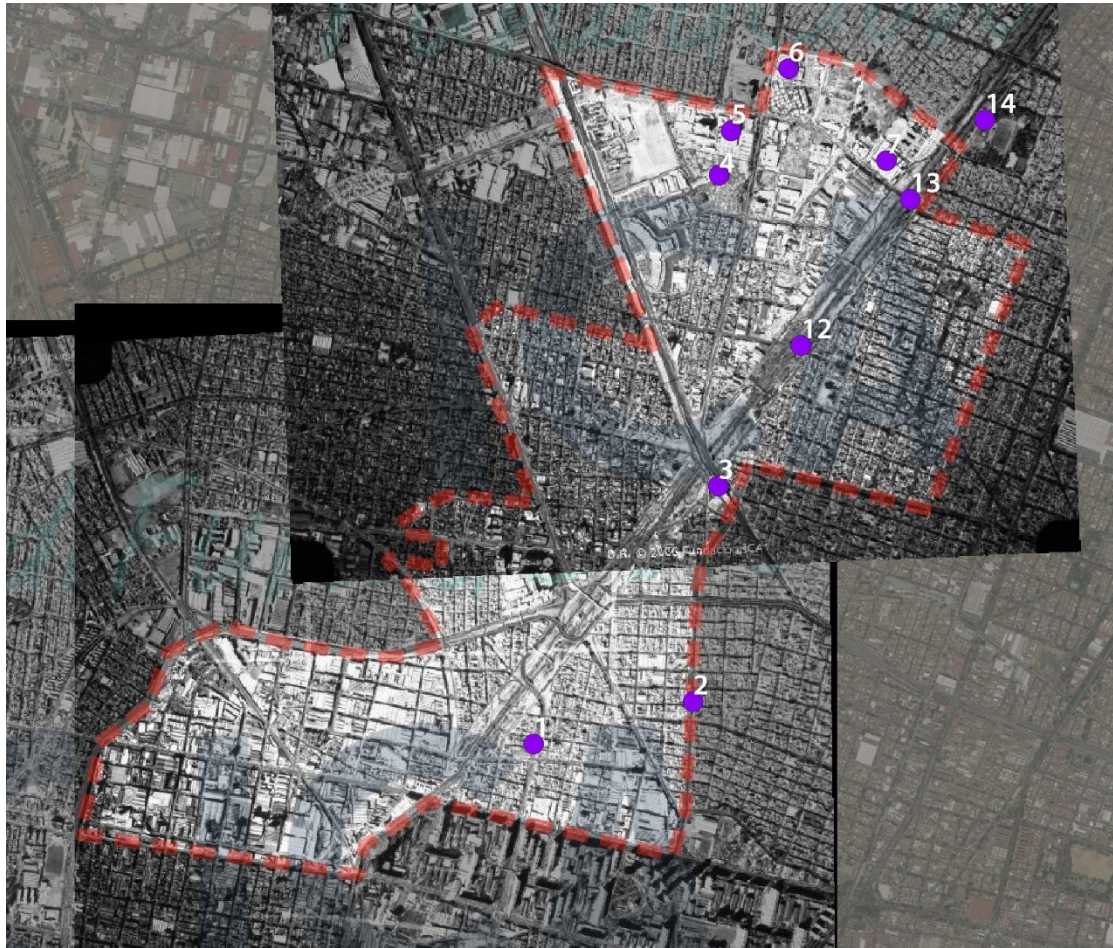


Ilustración 89. Polígono completo 1984. Fuente: FICA, 1984.

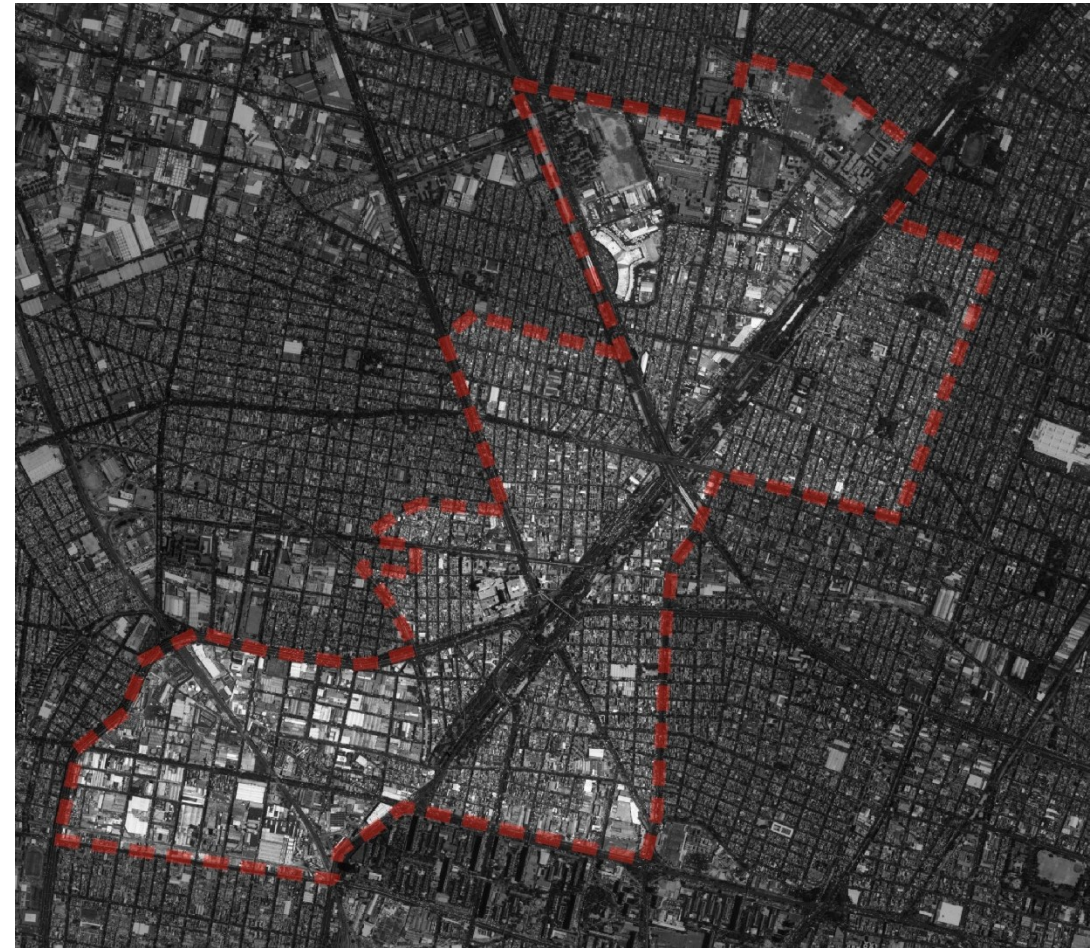


Ilustración 90. Polígono completo 1999. Fuente: INEGI, 1999.

Década de 1990

Durante la década de los años 90's no hubo cambios significativos dentro de nuestro polígono de estudio por lo que a continuación se presentan las fotografías. Es de relevancia hacer énfasis en el cambio técnico que iba a imperar a partir de este momento al ya no disponer de fotografías aéreas tomadas desde una aeronave, estos procesos iban a ser remplazados por las innovadoras fotografías satelitales.

Fotografía satelital 1999 (Parte sur)



Ilustración 91. Fotografía satelital zona sur. Fuente: INEGI, 1999.

Fotografía satelital 1999 (Parte norte)



Ilustración 92. Fotografía satelital zona norte. Fuente: INEGI, 1999.

Década del 2000

Análisis general

Las acciones llevadas a cabo durante el inicio del nuevo siglo tuvieron un enfoque diferente a las de las décadas pasadas, ya no se trataba de construir nuevas conexiones que permitieran la comunicación entre las partes, la herencia del siglo XX había sido despejar las vías por las que, a partir de este momento, se implementarían las mejoras e innovaciones que plantearía este nuevo periodo.

Características habitacionales

Las grandes áreas producto del planteamiento zonificador de otras épocas, empezaron a manifestar una dinámica relacionada con el aumento de edificaciones de otros usos que comenzaría a diversificar estas colonias, principalmente por su localización céntrica o por su conexión con importantes servicios de transporte, que, representaban una forma directa de comunicarse con el resto de la ciudad. La colonia que sufrió primeramente estos cambios fue la colonia Atlampa. Dada su centralidad y pertenencia a la Delegación Cuauhtémoc. En algunos de los antiguos lotes industriales, se derribaron las construcciones que se encontraban en ellos para empezar a construir conjuntos habitacionales de varios niveles y con departamentos para la clase media. Las dimensiones y el número de viviendas son destacables al encontrarnos en una zona en dónde desde sus inicios predominó la casa unifamiliar, los ejemplos más grandes se encuentran en la calle Ciprés 280 en Atlampa y el otro es la Unidad Habitacional Potrero en Av. Insurgentes Norte frente al metro del mismo nombre.

Equipamiento

No solamente estos predios industriales fueron remplazados por vivienda, algunos de ellos pasarán a ofrecer servicios mediante equipamientos varios en la zona, como estudios, bodegas, entre otros. Esta inserción de nuevos edificios y servicios fue posible gracias a las características físicas de la colonia, al ser una zona industrial que ha caído en desuso y también por las dimensiones de sus predios, al tener dimensiones más grandes que los de las colonias circundantes.

A partir de este momento el polígono de la Magdalena también comenzaría a consolidarse como punto de referencia en el sector comercial, al integrarse un nuevo centro comercial en la parte norte de esta delimitación, plaza de dimensiones considerables que ocuparía dos de los aún vacíos lotes de la poligonal (véase ilustración 93). Al norte del límite marcado para nuestro estudio, también llegaría un nuevo hospital de gran extensión que aprovecharía la densificación y la oferta atraída hacia este punto de la ciudad.



Ilustración 93. Equipamientos de la Magdalena de las Salinas. Fuente: Google Earth. 2020.

Transporte

A inicios de siglo, los medios de transporte fueron un elemento que trajo consigo proyectos integrales pensados bajo la idea de densificar las zonas más cercanas a ellos. Este fue el caso del Sistema Metrobús, del cual su primera línea fue inaugurada en 2005 sobre la Av. Insurgentes. La línea 1 del sistema correría, en su primera etapa, desde la terminal Indios Verdes en el norte hasta la estación Doctor Gálvez al sur. La solución empleada para este sistema de autobuses fue el BTR (Bus Transit Rapid por sus siglas en inglés) y se alojaría superficialmente a lo largo de toda la Av. Insurgentes ocupando los carriles centrales, exclusivos para el tránsito de los autobuses. Al ser una obra superficial, las estaciones y demás requerimientos para su funcionamiento no tienen un carácter monumental, debido al limitado espacio con el que cuenta la avenida.

Las acciones se concentraron entonces, en la actualización de la carpeta asfáltica remplazada por concreto hidráulico únicamente en los carriles exclusivos, el aislamiento mediante separadores de carril, la integración de las diferentes estaciones del sistema en los camellones centrales y el mejoramiento de los cruces a lo largo de toda la avenida para la seguridad de los usuarios.

Sin duda alguna, el Metrobús trajo un ordenamiento claro en el tránsito del transporte público que circulaba dentro de esta avenida, ya que ahora no sólo los autobuses tendrían su carril destinado para ellos, sino, que, no podría circular otro transporte de autobuses paralelamente en la mayoría de su extensión.

Las estaciones contenidas dentro de nuestro polígono de incumbencia son seis, enunciadas de sur a norte: Manuel González, San Simón, Circuito, La Raza, Potrero y Euzkaro.

Otro transporte de importancia que afectaría en cierto grado nuestra área estudiada sería el tren Suburbano. Con la simplificación de los ferrocarriles, al pasar a manos privadas y dedicarse únicamente al transporte de carga desde 1999, la estación de Buenavista fue inutilizada. Hechos que cambiarían con la introducción del tren Suburbano que conectaría a la parte norponiente de la zona metropolitana con el centro de la capital. Aunque nuestra sección no incluya ninguna estación, el carácter privado del tren y la importancia de las renovaciones que se llevaron acabó, trajo varias infraestructuras necesarias para habilitar correctamente su recorrido que afectan nuestra poligonal.



Ilustración 94. Av. Insurgentes Norte a la altura de la Raza. Fuente: Sitio Alcaldía Cuauhtémoc, 2021.

Infraestructura vial

Las actualizaciones en la infraestructura vial estuvieron muy ligadas a los cambios planteados por los nuevos sistemas de transporte. La estructura vial continuaba siendo la misma que a mitad de los años 80's a principios del nuevo siglo. Ya que se habían agotado las posibilidades de crear nuevas circulaciones, se comenzó a preguntarse el cómo se movía la población sobre estas avenidas, y si esta distribución que generalmente se daba en automóvil seguía siendo la más apropiada. Ante estas situaciones fue como surgió entonces el Metrobús, planteando un paradigma para los diferentes modos de transporte y reclamar un lugar que hasta entonces había sido adjudicado siempre al automóvil particular.

Como ya se mencionó, la avenida Insurgentes entonces sufrió las actualizaciones necesarias para albergar este transporte. Además de las estaciones, el mejoramiento y delimitación del carril, se presentaron características muy particulares que surgieron, uno, por el tipo de avenida que estamos estudiando y dos, por la localización de nuestro polígono. La Av. Insurgentes Norte, a partir del Monumento a la Raza presenta las características de una avenida de tránsito rápido, es por ello, que, conectar las estaciones del Metrobús ubicadas en los camellones centrales con las colonias circundantes no fue tarea fácil. A lo largo del tramo con la sección más amplia fue necesario integrar puentes peatonales para poder ingresar al sistema de autobuses.

Por el otro lado, el tramo de la vía del tren Suburbano que atraviesa a la colonia Atlampa en el sur recibió también modificaciones que protegieran el tramo de la vía de los cruces que se seguían realizando a nivel de calle. Las obras más destacables fueron la construcción de sendos puentes para seguir permitiendo el paso entre la colonia Atlampa y Santa María Insurgentes, estos puentes están localizados en la calle de Ciprés y Pino alojando cada uno un sentido independiente. Bajo estos también se realizó un paso a desnivel para que los ferrocarriles continuaran su recorrido a nivel de calle debido a que en esta intersección transita también el Eje 2 Norte (véase ilustración 96).

Las obras anteriores no fueron las únicas que se construyeron para tener que librar el paso de los ferrocarriles pertenecientes al Suburbano. Dentro del área de estudio, los otros dos cruces de importancia eran los que se encontraban con las dos vialidades de la red vial primaria de la ciudad. El primero, en el cruce de Nonoalco-Tlatelolco, se construyó un puente que permitiera el paso de oriente a poniente por la Av. Ricardo Flores Magón, su estructura de acero atraviesa por encima el antiguo puente, logrando así 4 niveles que se encuentran a diferentes alturas en este punto (véase ilustración 95).

La siguiente obra en relación con el tren Suburbano fueron los sendos puentes laterales necesarios en la intersección con el Circuito Interior, como recordaremos los puentes centrales fueron construidos en la década de los 70's cuando se habilitó esta vialidad, pero nunca se atendió la circulación de los carriles laterales que tenían que esperar el paso de los ferrocarriles cada vez que pasaba.



Ilustración 95. Crucero de Nonoalco-Tlatelolco. Fuente: Blog. Vida de peatón, 2018.



Ilustración 96. Puentes en colonia Atlampa. Fuente: Google Earth, 2021.

Fotografía satelital 2005 (Parte sur)

1. Puente Avenida Ricardo Flores Magón (Suburbano)
2. Puente Avenida Pino (Suburbano)
3. Puente Avenida Ciprés (Suburbano)
4. Puente Circuito (Suburbano)
5. Unión de predios fabriles
6. Un. Habitacional I
7. Un. Habitacional II
8. Un. Habitacional III
- o Línea 1 Metrobús



Ilustración 97. Fotografía satelital, 2005. Fuente: Google, 2005.

Fotografía satelital 2005 (Parte norte)

9. Parque Lindavista.
10. Un. Habitacional IV

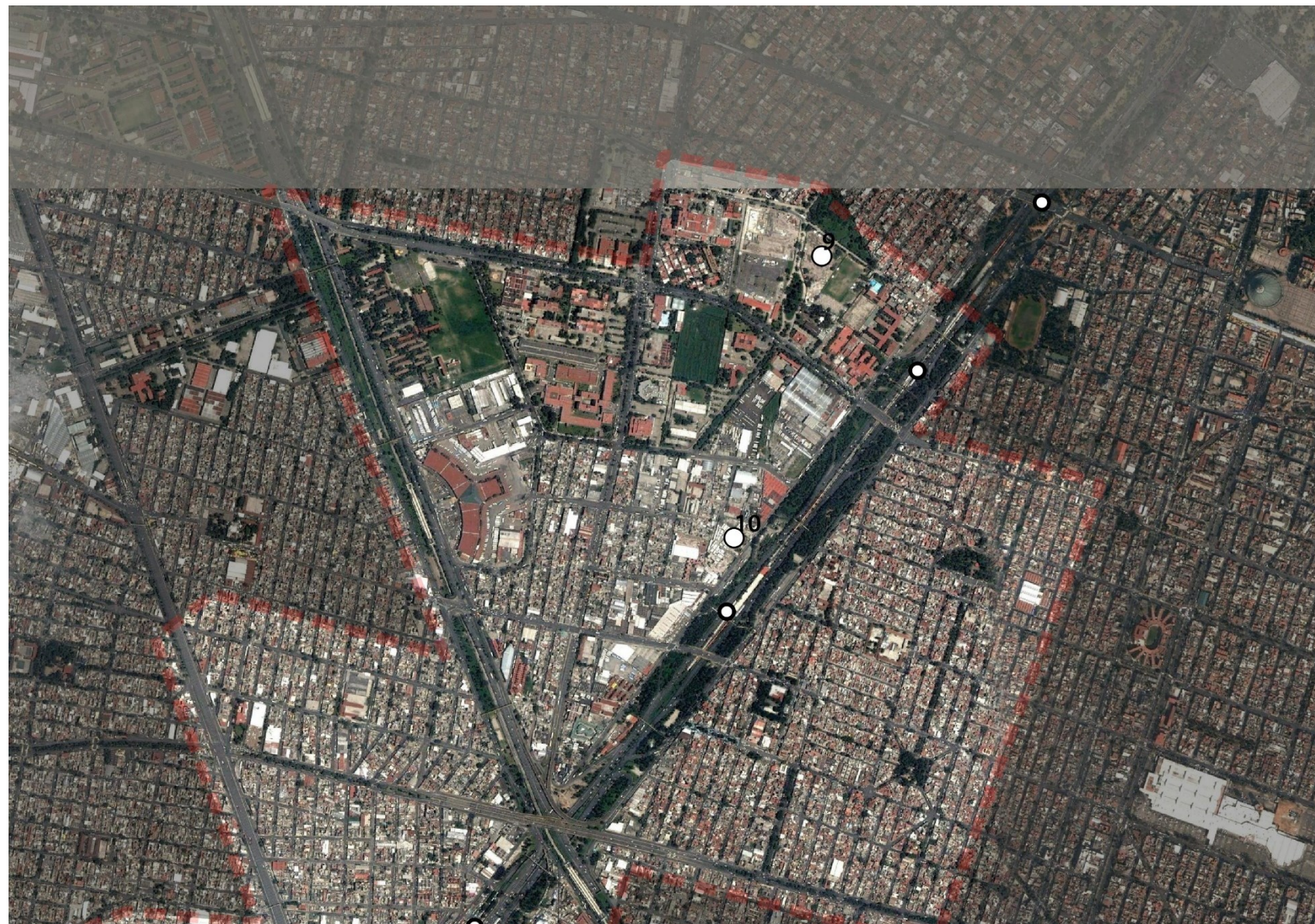


Ilustración 98. Fotografía satelital, 2005. Fuente: Google, 2005.

Década de 2010 (actualidad)

Análisis general

Para finalizar nuestro análisis histórico a través de las décadas planteadas para nuestro estudio, observaremos como la dinámica constructiva y de planeación seguirá el mismo hilo planteado que la primera década del milenio. Los esfuerzos se concentrarán en mejorar la eficiencia de la movilidad en la traza que se ha heredado de las acciones pasadas.

Características habitacionales

Nuevos conjuntos habitacionales de tamaño mediano que se caracterizan por tener varios niveles y viviendas para un nivel socioeconómico medio iban construyéndose con más regularidad en diferentes colonias. En la colonia San Simón Tolnahuac, por ejemplo, aparecían conjuntos que retomaban el antiguo lugar en dónde alguna vez se habían asentado fábricas de gran extensión. En la calle de Lerdo 360, un conjunto de grandes dimensiones reemplazaría una fábrica distinguible por los silos que ahí se hallaban y por su cercanía a la zona de Tlatelolco, antigua zona de trenes de carga.

Si bien no todas las colonias presentaban esta nueva dinámica, existen los patrones de cercanía respecto a otros equipamientos, infraestructuras importantes o vialidades primarias. Algunos de estos nuevos conjuntos habitacionales surgían con mayor regularidad en las colonias cercanas a la Av. Insurgentes, y que también no estaban muy lejos de ciertos equipamientos, como los alojados dentro de la colonia Magdalena de las Salinas.

Un caso digno de mención, que no se encuentra dentro del área estudiada, pero sí en su periferia, son las grandes torres que se fueron construyendo a lo largo de esta década al norte de la colonia Atlampa, del otro lado del Circuito Interior, la relevancia de esta avenida y la disponibilidad de lotes asequibles, lo suficientemente grandes para estas desarrolladoras, permitieron la construcción de este tipo de edificaciones que aún no son muy comunes de encontrar en el norte de la ciudad (véase ilustración 103).

Equipamiento

Nuevamente, el protagonista en dotar de los principales equipamientos a nuestro polígono de estudio era el área de la Magdalena, en los predios restantes encontraron lugar nuevos edificios que ofrecerían servicios comerciales a las zonas circundantes, estando entre ellas, un supermercado y un centro comercial. Los predios en donde se ubicaron estos edificios, ambos, se encuentran junto al Eje 4 Norte Euzkaro, remplazando una antigua bodega y el otro un predio que aún se encontraba vacío (véase ilustración 99).

Hoy en día, la poligonal aún cuenta con un último predio que no ha recibido una edificación, sienta este el que se encuentra entre la plaza Parque Lindavista y la Preparatoria No. 9 de la UNAM, en este espacio se realizan juegos de futbol de vez en cuando, pero en la imagen satelital resalta notablemente por sus dimensiones y porque no alberga algún tipo de construcción.

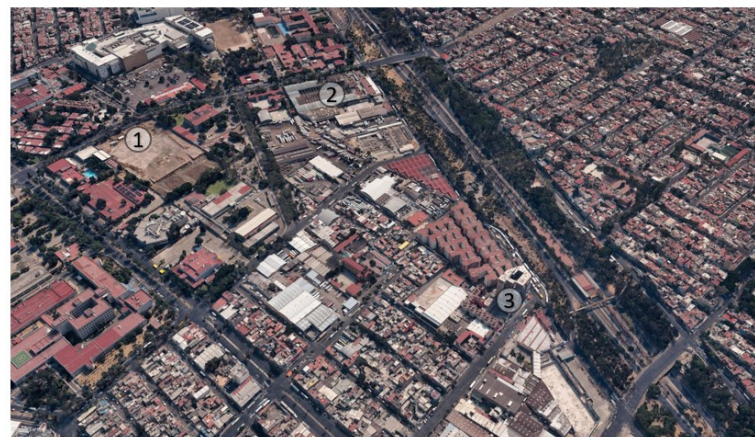


Ilustración 99. Equipamientos de la Magdalena- Fuente: Google Earth, 2021.

Transporte

La inauguración de la línea 3 del Metrobús se realizó en el año 2011. Los destinos que conectaba la línea era el Acueducto de Tenayuca en la frontera norte entre el Estado de México y la delegación Azcapotzalco, con la estación Etiopía en la delegación Benito Juárez. La diferencia física más distinguible a su antecesor dentro del polígono de estudio, la línea 1 del Metrobús, es que a lo largo de las avenidas por las que circularía, no había la preexistencia de un camellón central donde se pudieran alojar estas infraestructuras, por lo tanto, las estaciones se situaron sobre los arroyos de la Calzada Vallejo y también sobre la Av. Guerrero. Las estaciones de la línea 3 del Metrobús que se encuentran en nuestra área son, de sur a norte: Tolnahuac, Circuito, Hospital la Raza, Héroe de Nacozari y Cuitláhuac.

Un par de años más tarde, en las cercanías de la delimitación del polígono se inauguraría la línea 6 del Metrobús sobre el Eje 5 Montevideo en el 2016, y en 2018 se inauguraría la línea 7 del Metrobús sobre la Calzada de los Misterios y la ampliación de Av. Reforma. Ambas líneas no se asientan sobre nuestra área de investigación, pero su corta distancia impacta de alguna forma la influencia del tránsito y de la disposición de transportes en esta zona.

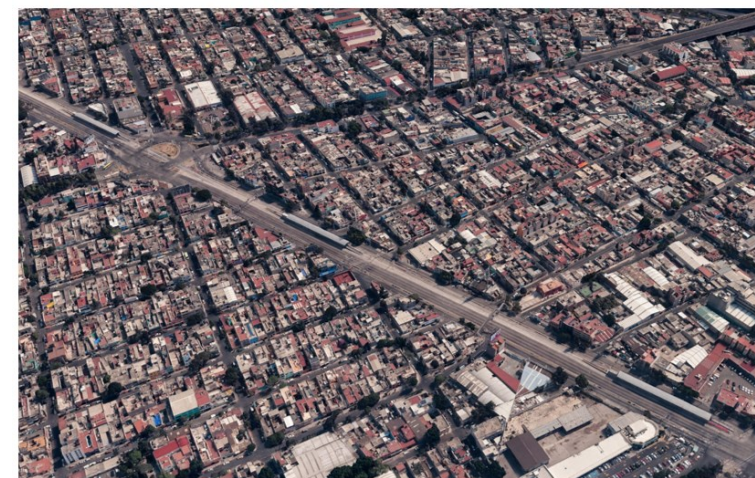


Ilustración 100. Línea 3 del Metrobús. Fuente: Google Earth, 2021.

Infraestructura vial

Con el recibimiento de la línea 3 del Metrobús se tuvieron que realizar otras nuevas adecuaciones a la glorieta de La Raza, punto por el cual transitaría esta nueva línea del sistema. Si bien la trayectoria del Metrobús correría por de los carriles laterales de Insurgentes, era necesario ampliar el ancho de este paso puesto que debajo de la glorieta, en el bajo puente, únicamente cabían cuatro carriles. La solución fue añadir un carril extra a esta sección para el uso exclusivo del Metrobús sin tener que reducir el número de carriles bajo puente para los automóviles, por lo tanto, se modificó la infraestructura del puente para alargarlo lo suficiente y librar el claro necesario.

Unos metros después, se tendrían también que hacer las suficientes modificaciones al carril lateral de la Av. Insurgentes Norte para poder alojar la estación Circuito y permitir el paso de los autobuses.

Aún en planeación, en del espacio designado al nodo de la glorieta de La Raza, se piensa integrar el carril que permita el retorno del sistema Mexibús para 2022, en el camellón inmediato al norte de la glorieta, complejizando y alojando aún más este cruce tan caracterizado por las influencias del sistema vial.



Ilustración 101. Monumento a la Raza. Fuente: Salvador Carmona, 2015.



Ilustración 102. Monumento a la Raza II. Fuente: Salvador Carmona, 2015.



Ilustración 103. Circuito Interior. Fuente: Salvador Carmona, 2015.



Ilustración 104. Colonia Atlampa. Fuente: Salvador Carmona, 2015.

Fotografía satelital 2021 (Parte sur)

o Línea 3 del Metrobús.



Ilustración 105. Fotografía satelital zona sur. Fuente: Google, 2021.

Fotografía satelital 2021 (Parte sur)

1. Plaza Encuentro Fortuna.
 2. Costco
 3. Departamentos Potrero
- Línea 6 del Metrobús.

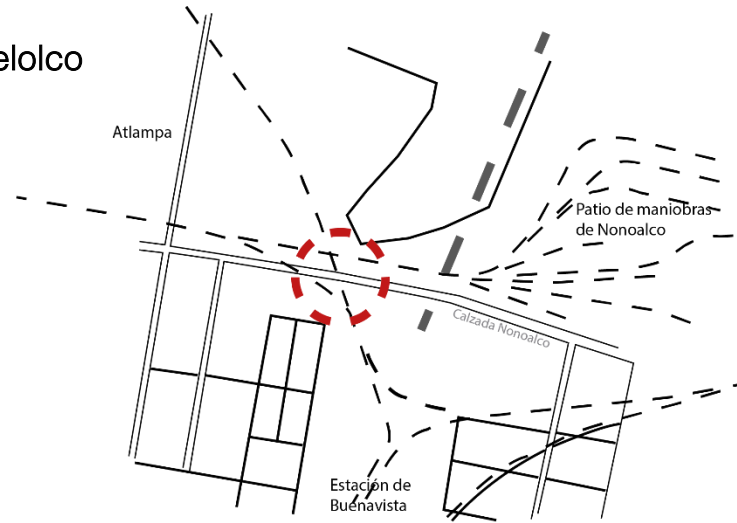


Ilustración 106. Fotografía satelital, 2021. Fuente: Google, 2021.

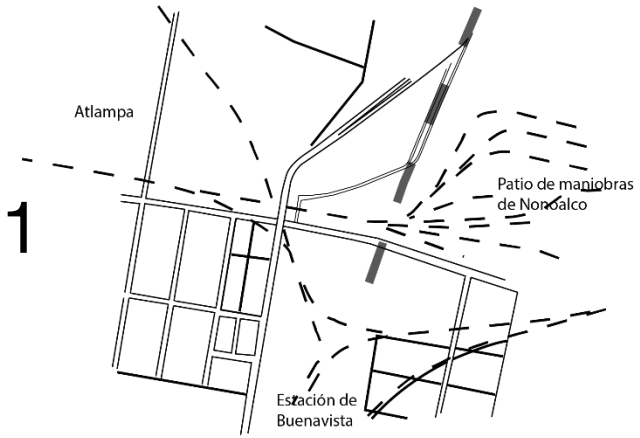
ESQUEMAS

Crucero Nonoalco-Tlatelolco

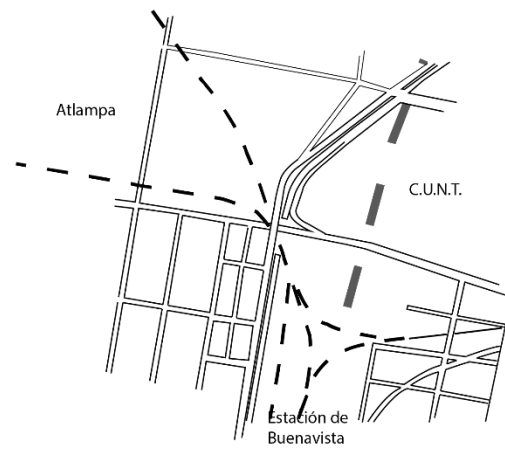
1936



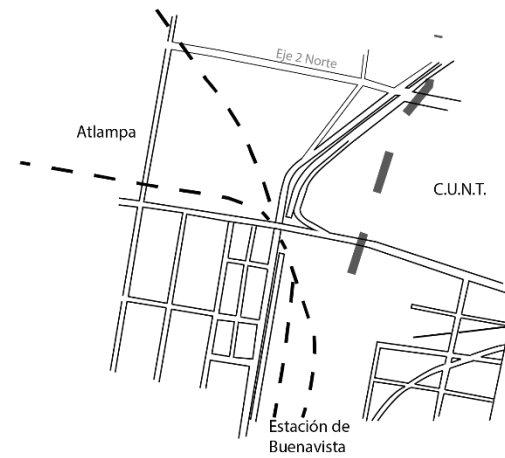
1941



1965



2021



Simbología

- Terracería
- == Pavimentada
- L. A. tensión
- Crucero



Ilustración 107. Esquemas de cruceo Nonoalco-Tlatelolco. Fuente: Elaboración propia en base a fotografías áreas verticales, 2022.

Análisis de cruceo Nonoalco-Tlatelolco

(véase ilustración 107)

1936.

El límite físico del norte de la ciudad estaba compuesto por los caminos inconexos existentes de este nodo y por la ubicación de las infraestructuras ferroviarias, que, en este momento fungían como barreras físicas. Como podemos apreciar en el esquema, no hay ninguna ruta formal que permitiera continuar hacia la zona norte (véase ilustración 20).

Ya que los elementos en este año no se encontraban conectados, es difícil tratar de encontrar un sistema que los unifique a todos, haciendo apenas discernible el futuro entronque. Podemos identificar el nodo gracias a las diferentes rutas de los ferrocarriles que atravesaban el camino pavimentado de la Calzada de Nonoalco, y porque la disposición de las calles de la colonia Santa María y la estación de Buenavista sigue siendo la misma. Además, la mayoría son caminos de terracería, destacando alguna que otra calle pavimentada, generalmente siendo éstas las que interconectaban a los fraccionamientos unos con otros.

Es claramente identificable la estructura en forma de peine del patio de maniobras de Nonoalco, en donde, a partir de una sola ruta, se divide en varios ramales para permitir el desembarque de los productos movilizados por ferrocarril del lado oriente del nodo.

El único camino pavimentado, de los que conformarán el cruceo, es en este momento la Calzada de Nonoalco que sigue su trayectoria de oriente poniente y permitía la movilización hacia las poblaciones de Tacuba y Azcapotzalco. Es este mismo camino el que marcaba el límite de esta zona, y también de gran parte del norte de la ciudad, dividiendo en dos secciones las características de ella, al sur, la zona habitacional, y al norte, los predios ferroviarios.

1941.

La integración de la carretera México-Laredo, realizada como parte del sistema de carreteras del país, se convertiría en la salida norte de excelencia de la Ciudad de México, y con ello se comenzaría la red de caminos que la conectaba con otras ciudades importantes, como Laredo en la frontera norte con EUA. Para librar el cruce de los ferrocarriles se realizaría la construcción del primer puente de la ciudad, infraestructura implementada únicamente en este cruceo, al ser el único que contaba con la presencia de varios elementos que obstaculizaban el trazado de la carretera, en contraparte con el resto de su trazo hasta la Sierra de Guadalupe.

Es a partir de este momento cuando se formaliza este cruceo como uno de los cruceos modernos para el transporte automotor. La construcción del puente de Nonoalco permitiría alojar la carretera que cruzaría por arriba, evitando el tránsito ferroviario, mientras que el tránsito de la Calzada de Nonoalco seguía realizándose a nivel de suelo y teniendo que esperar el cruce de los ferrocarriles (véase ilustración 27).

La planeación de la carretera México-Laredo se convertiría en el principal eje norte-sur de la ciudad, llegando incluso a la salida al sur con la carretera hacia Cuernavaca, por lo que su construcción necesariamente involucraba remodelaciones hasta llegar al centro de la ciudad, alcanzando las entradas de algunos equipamientos importantes como eran las diferentes estaciones de trenes de pasajeros. Hay que destacar que su diseño y su importancia hacia el norte recae en el hecho de ser una salida para la

Ciudad de México y así poder conectarla con otras ciudades, es por ello que esta vialidad no conectaba ninguno de los asentamientos existentes a partir de este punto, al revés, los evitaba y buscaba la ruta más rápida para salir de forma más directa, consecuencia de esto fue la construcción del puente de Nonoalco, ya que desde este año, hablábamos de un camino que buscaba asegurar la velocidad.

Además de la consolidación de este nodo podemos apreciar como algunas de las calles de la colonia Santa María la Ribera de tránsito local ya se encuentran pavimentadas, aunque no todas, a diferencia del esquema pasado.

1965.

Como consecuencia del remplazo de la estación de carga de los ferrocarriles por el Conjunto Urbano de Nonoalco Tlatelolco, fueron retiradas todas las vías que conectaban a este predio, principalmente la estructura en peine de los patios de maniobras ferroviarios, simplificando los diferentes vectores que cruzaban en este punto, tanto como la densidad del tráfico ferroviario. Gracias a esta condición también se realizó una desviación que comunicaba la Calzada de Nonoalco con la Av. Insurgentes Norte rodeando la unidad habitacional en su esquina suroeste.

La construcción del conjunto urbano, al tener unas dimensiones únicas en su tipo necesitó de la adecuación de la todas las vialidades a su alrededor para conectarlo directamente con el centro de la ciudad, Avenida Insurgentes Norte fue una de ellas, al bordearlo tangencialmente por el lado oeste. Es así como en este año ya es posible observar la ampliación de carriles, anexando otro arroyo vehicular en paralelo a la avenida del lado este, solución que tuvo que desplazar la barda de la estación de Buenavista unos metros más al oriente, y, en el nodo del cruce también se necesitó agregar un paso a desnivel para que estos nuevos carriles no alteraran la altura sobre la que transitaban los ferrocarriles (véase ilustraciones 54-57).

Estas últimas modificaciones permitieron acercarse más al ancho vial con el que cuenta la avenida unos metros más al norte, a la altura de la colonia San Simón Tolnahuac, logrando evitar el atascamiento de vehículos en esta zona, y una movilidad mejorada y fluida para el resto de la zona norte.

Independientemente de las acciones propias del conjunto urbano por tratar de convertir el antiguo y enorme predio ferroviario en una zona para brindar habitación, todas las obras viales envueltas en este proceso desvanecieron la barrera física que había permanecido desde la llegada de los ferrocarriles y por la que se caracterizaba este nodo de Nonoalco Tlatelolco.

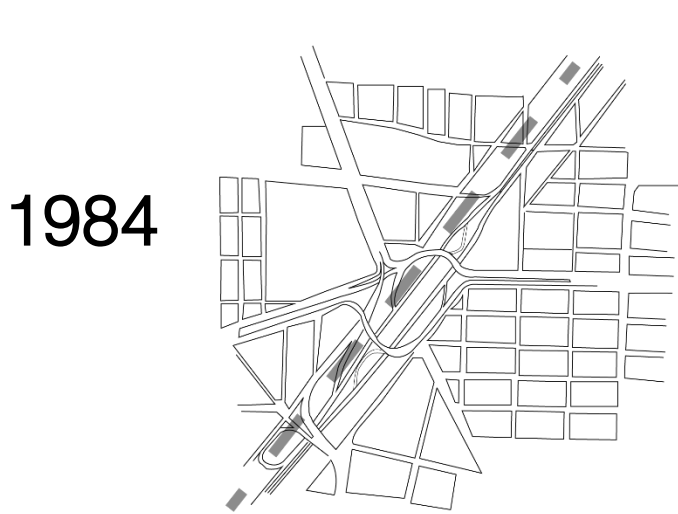
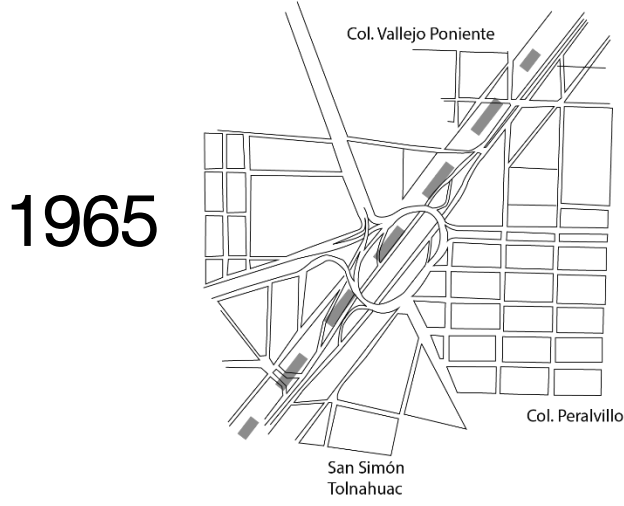
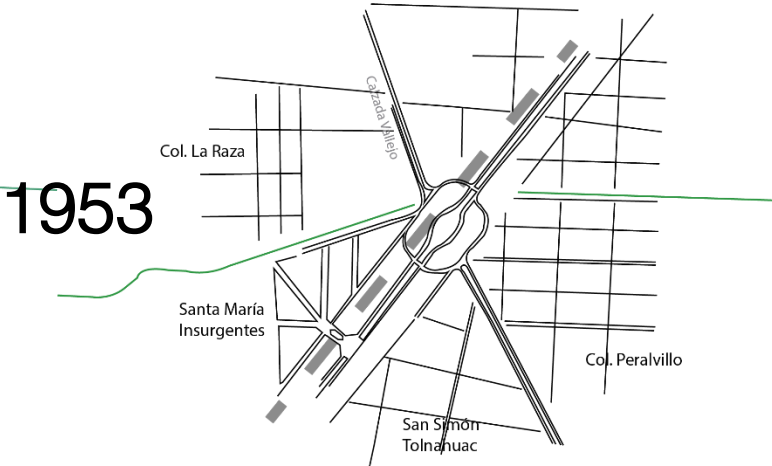
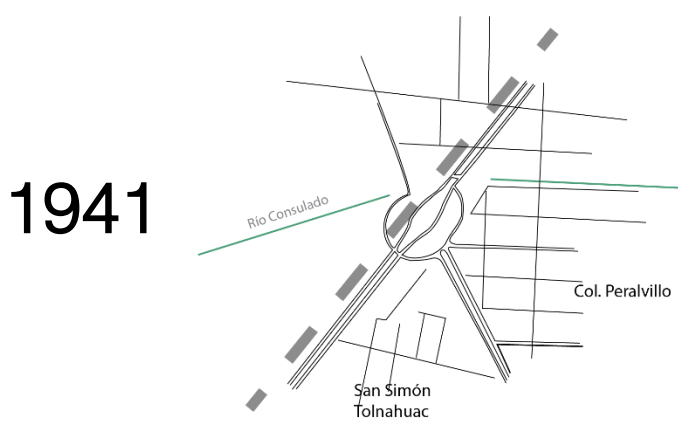
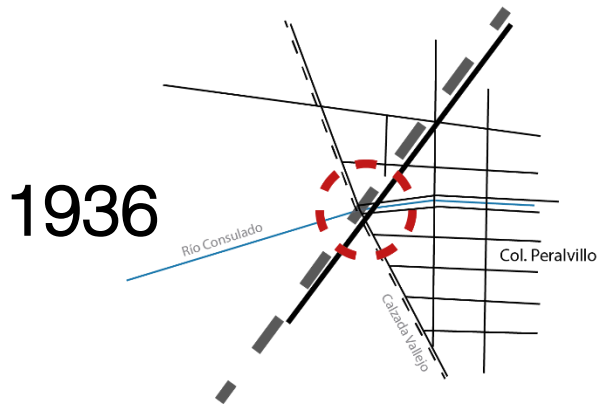
2021.

Las variaciones en este cruce no fueron muy diferentes hasta la década de los 2000, en esta década se dio la reintroducción de trenes con el sistema Suburbano y la modernización de los cruces viales que se encontraban con la vía férrea del mismo sistema, esto dio como resultado la introducción de un nuevo puente en el cruce de Nonoalco-Tlatelolco para la hoy llamada Av. Ricardo Flores Magón (antes Calzada Nonoalco) para poder cruzar la Av. Insurgentes Norte. Este puente permitió la conexión hacia ambos lados de la Avenida Insurgentes, ya que la estructura ferroviaria, el ancho y relevancia de la vialidad, así como el pasaje de los trenes seguía dificultando la movilidad en este sentido de la ciudad (véase ilustración 95).

Hacia esta década la avenida ya no ha tenido cambios significativos en su alineación ni en su ancho, el camino despejado durante la década de los sesenta legaría a la última década de nuestro estudio la posibilidad de redistribuir ordenadamente el uso de los vehículos que transitan sobre ella. Las condiciones físicas de la avenida, traducido en espacio disponible para la movilidad, permitió la introducción del carril exclusivo para el sistema Metrobús en 2005, así como en el año 2022 la separación del carril ciclista ya con la señalética y separadores necesarios que permitan la circulación ciclista de forma segura.

A pesar de realizarse obras de gran magnitud para estrechar las distancias hacia las diferentes direcciones del cruce, la aún presente estación de trenes de Buenavista hace que el tránsito por este nodo sea únicamente realizable mediante pasos a desnivel, tanto para vehículos como para personas, evitando la integración de las colonias próximas.

Glorieta de la Raza



Simbología

- Terracería
- ==== Pavimentada
- Río
- - - - Ferrocarril
- L. A. tensión
- Crucero



Ilustración 108. Esquemas de crucero La Raza. Fuente: Elaboración propia en base a fotografías aéreas verticales, 2022.

Análisis de la glorieta de la Raza.

(véase ilustración 108)

1936.

La zona circundante del cruce de La Raza delimitaba la urbanización asentada en este momento hacia el noroeste, una urbanización que surgía desde la guía marcada por la Calzada de Guadalupe sin llegar a sentir aún las influencias que la futura carretera impondría a la zona.

En 1936 podemos apreciar entonces el límite de la traza de la colonia Vallejo y sus calles que aún se encontraban en terracería. El punto de intersección del cruce (posteriormente la glorieta) está determinado entre el límite de la colonia Vallejo, el río del Consulado, el derecho de vía de la línea de transmisión de la compañía de Luz y Fuerza (paralelo se puede observar el movimiento de tierras de la obra de la carretera México-Laredo) y la antigua Calzada de Vallejo.

El elemento más importante que marcaría la pauta para el alineamiento de la carretera México Laredo será, como ya se ha mencionado a lo largo del estudio, el derecho de vía de la línea de transmisión, al ser esta infraestructura la que conectaba al casco central de la ciudad a la altura de Nonoalco mediante un espacio continuo que terminaba por atravesar a la Sierra de Guadalupe en línea recta. Construir la carretera paralela a este derecho de vía era una solución más que funcional.

Antes de la construcción de la carretera México Laredo, el camino más importante era la Calzada Vallejo, vialidad de origen prehispánico que para este momento seguía conectando de forma directa a la ciudad a la altura de Tlatelolco con el municipio de Tlalnepantla. Dada su relevancia como uno de los pocos caminos que conectaban con el norponiente de la ciudad, en su sección se había alojado un ferrocarril, que, aunque de índole local, transitaba a lo largo de toda su extensión (véase ilustración 29).

1941.

La llegada de la carretera México-Laredo dominó la morfología de la zona, teniendo dos arroyos centrales para la carretera y también dos laterales que no se realizarían con inmediatez, su diseño también implicaba amplios camellones entre carriles centrales y laterales, dejando en uno de ellos la línea de transmisión. La nueva aparición de esta carretera traería también ampliaciones para la Calzada Vallejo, al pasar a tener dos arroyos igualmente, pero solo en la parte sur de la calzada. Aún con las nuevas modificaciones permanecía la infraestructura de la ruta del ferrocarril de Monte Alto que transitaba sobre la Calzada Vallejo.

La solución para el cruce vial formado entre la carretera y la calzada sería una glorieta. Es así como vemos que la glorieta de La Raza se muestra casi completa, al faltar únicamente el cerramiento en la parte norte del elemento. La falta de un destino de relevancia hacia el noroeste se ve claramente manifestado en la falta de este tramo del círculo vial y en la diferencia que tiene el arroyo de la Calzada Vallejo hacia el norte a partir de este punto (véase ilustración 28).

En la parte habitacional, se mira el surgimiento de algunas calles en la sección de la colonia San Simón Tolnahuac, también en terracería que paulatinamente se van adecuando a la relevancia que le otorga el estar rodeada por la Calzada Vallejo y la carretera México-Laredo. Estas condiciones de accesibilidad no solo permitirán el desarrollo de los antiguos poblados en la cercanía, como el mencionado anteriormente, prontamente también atraerán la creación de nuevos fraccionamientos a lo largo de toda la extensión de la carretera.

Por otro lado, muy probablemente las condiciones higiénicas con las que contaba el río del Consulado desde la década pasada se asemejaban más a las de un canal abierto que a una fuente de agua útil para las actividades humanas, característica propiciada por haberse establecido junto a esta zona industrial de Atlampa desde comienzos de siglo y al haber sido entubada una sección del río más al sur en el tramo de la Avenida Melchor Ocampo en los años 20's. Ya para este año, el canal continúa permaneciendo abierto y sólo es librado por la carretera mediante puentes sencillos sin variación en altura en el punto del cruce.

1953.

Una década posterior a la inauguración de la carretera es muy fácil distinguir la influencia que tuvo esta en detonar los diferentes asentamientos alrededor de la vialidad. Para este año podemos observar nuevas calles en los cuatro rumbos de la glorieta, manteniendo una mayor consolidación en las colonias que se encuentran hacia el sur.

La calidad de los caminos predominante sería la terracería, siendo excepción algunas de las calles de la colonia Peralvillo y de la Santa María Insurgentes que ya contaban con calles pavimentadas. Además, la glorieta se había cerrado posibilitando el giro completo y se empezaban a integrar en unos tramos los carriles laterales de la carretera México-Laredo.

La década de los 50's traería dos infraestructuras muy importantes para toda la ciudad que le otorgarían una importancia única a esta glorieta como punto de encuentro y como lugar obligado de paso. La primera de ellas sería el Hospital La Raza, situado en la colonia del mismo nombre, mismo que adoptaba por el monumento de la glorieta. El nuevo hospital del IMSS tendría grandes dimensiones, ocuparía una manzana entera y de mayor tamaño con respecto a las que conformaban la colonia. Se situaría junto a la glorieta y la Calzada Vallejo (véase ilustración 41).

El segundo, fue el equipamiento industrial Vallejo inaugurado en 1950, del cual, la principal vía de acceso hacia este complejo industrial era la calzada del mismo nombre. Condición representada en la continuación de la pavimentación en dirección norte de la calzada desde este cruce (véase ilustración 42).

1965.

En la década de los 60's somos testigos de que hubo una gran modernización de la infraestructura vial tanto en las avenidas como en las colonias circundantes, estos cambios probablemente se dieron como consecuencia de los equipamientos claves hechos la década pasada y por el incesante aumento de la población y de los bienes movilizados. Asimismo, un equipamiento más, que se sumaría a los ánimos renovadores de los caminos de esta zona de la ciudad, serían las ampliaciones y mejorías para conectar desde el punto de la glorieta de La Raza al Aeropuerto Internacional Benito Juárez. Todo este arco nororiente que se localizaba sobre el cauce del río Consulado provocaría un desarrollo habitacional acentuado como lo hizo la carretera México-Laredo en los años 40's, pero en dirección oriente. Las nuevas conexiones tomaron forma primeramente con la creación del Boulevard Río del Consulado, avenida que tomo como base la sección legada por el río Consulado, y unos años más tarde el siguiente tramo que surge de la glorieta de La Raza hacía el aeropuerto, igualmente siguiendo la marca del mismo río.

También la glorieta tuvo que sufrir una renovación integral, en primer lugar, esta se diferenció del nivel de la Av. Insurgentes, quedando unos metros arriba el suelo, logrado con taludes y bajando la altura de la Avenida Insurgentes. Con motivo de crear los diferentes cambios de dirección entre avenidas principales, se realizaron rampas que se enlazaban directamente con la glorieta elevada, elemento vehicular que permitía dar la vuelta en 360° y tomar cualquier avenida que se entroncaba en este punto (véase ilustraciones 58-62).

Mientras tanto las colonias circundantes también sufrieron una actualización en las calles locales que las componían, obteniendo continuidad, alineación y pavimentación en casi la totalidad de las calles pertenecientes a las colonias.

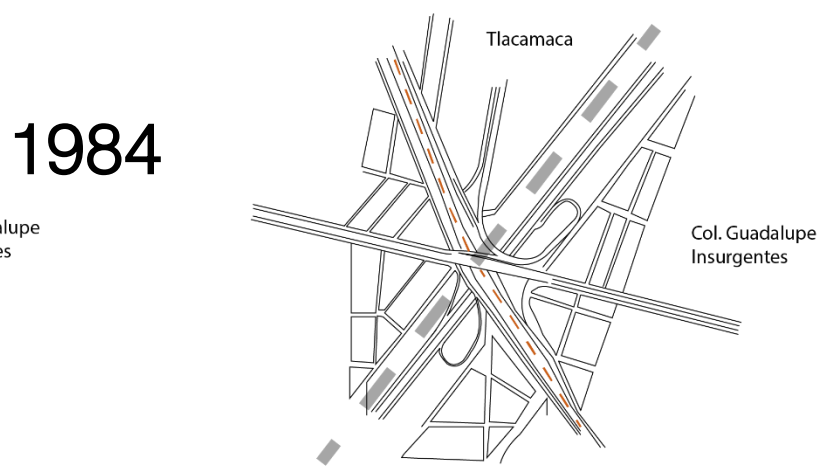
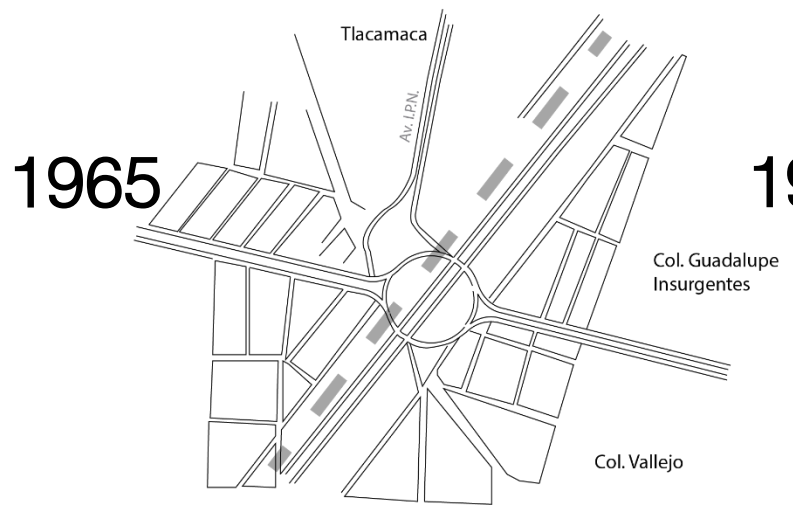
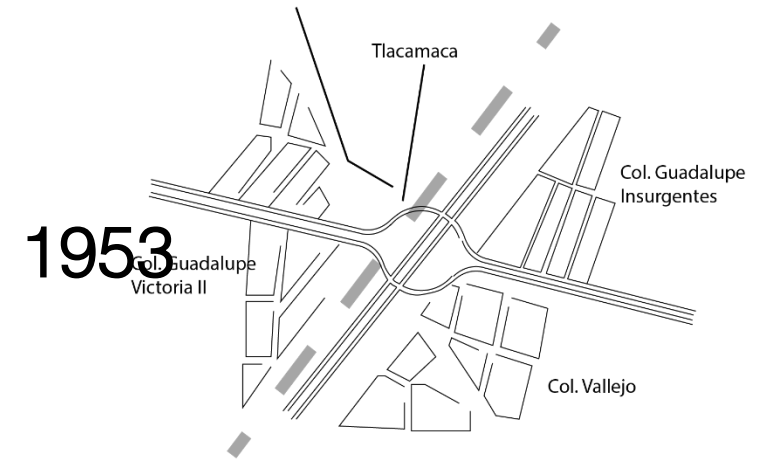
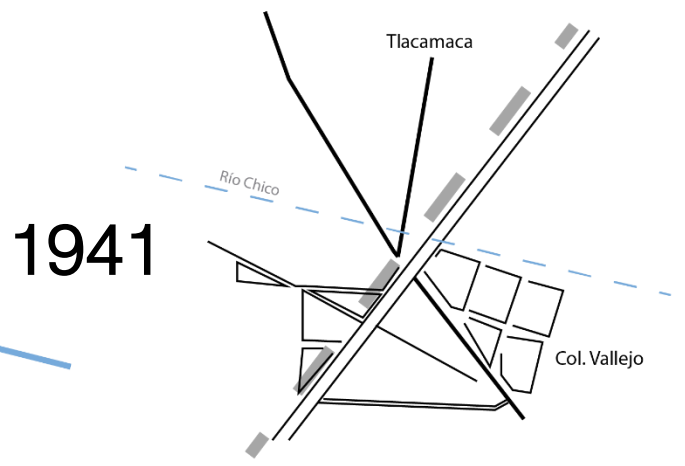
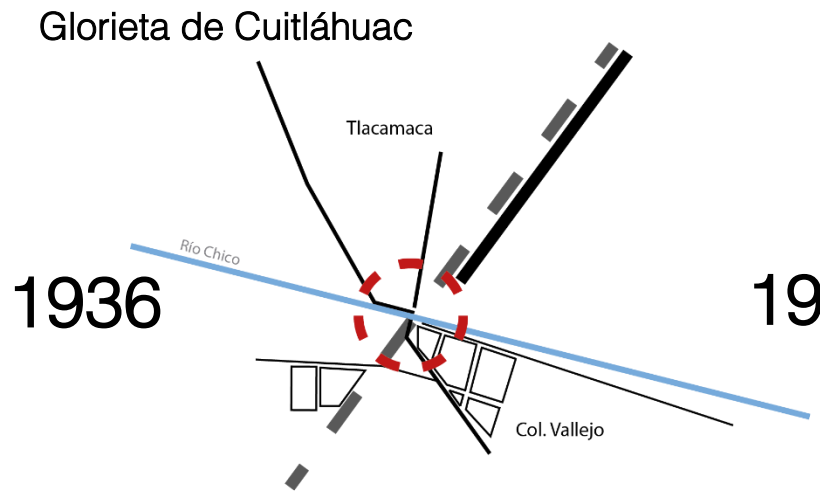
A partir de todas las nuevas renovaciones en la infraestructura vial, vemos cómo surgió una necesidad por conectar aquellas avenidas que empezaban a conformar el sistema vial primario de la ciudad, aquellas circulaciones por las que se podría transitar de un punto a otro de la ciudad sin tener la necesidad de adentrarse en alguna calle local sin perder el rumbo. Es bajo esta anterior condición que la glorieta de La Raza pasa a convertirse en elemento importante de ese concepto, en un nodo principal del sistema vial primario de la ciudad.

1984.

Con la planificación y construcción de los ejes viales a finales de los 70's y comienzos de los 80's, fue necesario simplificar el número de avenidas que usaban este punto, la glorieta, como un lugar de tránsito en su trayectoria, debido a que el volumen de vehículos y la jerarquía de avenidas como Insurgentes y Circuito Interior ya no permitía tanta libertad de paso. Para ello, los carriles elevados de la glorieta iban a ser ocupados únicamente por el Circuito Interior (conjunto de vialidades que se había renovado en la segunda mitad de la década pasada) y se pensaría la continuación de las otras avenidas por otros puntos que no fuera la glorieta de La Raza. La Calzada Vallejo sería conectada del lado sur con la Av. Guerrero y se eliminarían las diferentes salidas sobrantes que conectaban con la parte sur de la calzada entre la avenida Insurgentes y la Avenida Manuel González (Eje 2 Norte). Pero no sólo fue esta salida, también las que se anexaban al círculo vial fueron deshabilitadas, quedando únicamente como ruinas que la vegetación cubriría de poco en poco, ya que no fueron demolidas.

Todas estas acciones se realizaron con el propósito de generar un mayor flujo en los vehículos que transitaban por este punto, pero, los únicos favorecidos de este desarrollo, al igual que en el cruce de Nonoalco-Tlatelolco iban a ser los usuarios de las grandes vialidades, ya que el diseño, las dimensiones y otras características destacadas del nodo, generaban una barrera física entre las colonias anexas. Situación ejemplificada en la dificultad que significa llegar a la zona recreativa del Monumento a la Raza, antiguo parque, que, como hemos visto, era posible visitarlo sin ningún inconveniente en el principio de su existencia.

A pesar de todos los esfuerzos por mejorar la movilización, ha quedado claro que no se pudo atender de manera íntegra todos los factores que ahí se encontraban, las demás avenidas tuvieron modificaciones en su trayectoria dificultando su recorrido e incluso las posibilidades para pasar de una avenida a otra se dificultaron enormemente al permanecer sólo unas cuantas salidas. Esta situación ha permeado hasta la actualidad y sigue sin resolverse cabalmente.



Simbología

- Terracería
- == Pavimentada
- Río
- - - Ferrocarril
- - - Metro
- L. A. tensión
- () Crucero



Ilustración 109. Esquemas de cruceo Cuitláhuac. Fuente: Elaboración propia en base a fotografías aéreas verticales, 2022.

Análisis de la glorieta de Cuitláhuac

(véase ilustración 109)

1936.

En 1936 el nodo es localizable por la intersección entre el camino heredado por la movilización que se daba entre los pueblos originarios y el río Chico. También es perceptible el fin de la traza de la colonia Vallejo en el sector sureste del crucero. Aunque ausente de vialidades formales, si miramos con atención las directrices que tenían estos caminos antiguos serán las mismas direcciones que adoptaron en el futuro las nuevas avenidas que irán surgiendo paulatinamente.

Las características físicas del lado norte del crucero estaban definidas por extensas áreas de terreno en donde únicamente resaltaban los antiguos poblados. Es importante mencionar que, aunque no se viera tan fácilmente en este punto un camino guiado por la línea de transmisión en la fotografía aérea, esta se situaba en el posterior espacio que ocupara la carretera.

1941.

La diferencia, un par de años más tarde, será la incorporación de la carretera México-Laredo, este nuevo camino atravesaría en el punto donde se encontraba justamente el río y el camino de tierra heredado, cómo luego a pasar en un inicio con el nodo de la glorieta de La Raza. De igual forma se hace presente una disminución en el cauce del río Chico, y también en la parte norte aún permanecen los caminos heredados que permitían la conexión entre los pueblos. La influencia que la nueva vialidad traería no tardaría en hacerse presente, empezando a consolidarse nuevos fraccionamientos unos años más tarde del señalado en el esquema.

1953.

Para 1953 se reemplazó el cauce del río Chico con la introducción de la Prolongación Av. Potrero (hoy Av. Cuitláhuac) pero su carácter como un camino de agua iba a ser aprovechada para transformarlo en un colector entubado de aguas negras y poder brindar una forma fácil de manejar los residuos de los diferentes asentamientos, que, ya habían rodeado por ambos lados a la vialidad.

La nueva avenida Potrero fue desarrollada de la misma forma que el diseño de la carretera México-Laredo, pero sin carriles laterales, una vialidad de dos arroyos en la que los principales entronques iban a ser resueltos por medio de glorietas. Este esfuerzo por crear parcialmente un “arco norte” para toda la ciudad podría ser un antecedente conceptual de lo que después será el Circuito Interior, ya que el comienzo de esta avenida surgía de las zonas residenciales e industriales del poniente, como Polanco, y conectaba las principales avenidas de este sector de la ciudad con las del norte, Calzada Vallejo, carretera México-Laredo y Calzada de Guadalupe, permitiendo desplazarse con facilidad en una gran extensión de la ciudad y dirigirse a los diferentes equipamientos, como la recién inaugurada zona Industrial Vallejo. Podríamos llamarlo como el arco industrial, ya que, como sabemos, las diferentes zonas industriales de la ciudad están separadas entre sí, aunque tendiendo a agruparse por zonas, y esta vialidad conectaba también las industrias al norte del fraccionamiento Polanco, la zona Industrial Vallejo, y el pujante asentamiento de las industrias junto al Ferrocarril de Hidalgo al oriente de la Calzada de Guadalupe.

Asimismo, del lado poniente podemos comenzar a ver la traza de la colonia Guadalupe Victoria II, aún en terracería, que abarcaba a ambos lados de la Prolongación Av. Potrero.

1965.

La verdadera consolidación de las colonias circundantes se haría hacia 1965, e incluso recientemente se había anexado la nueva avenida que conectaba con el campus del Instituto Politécnico Nacional (continuación de la Av. San Juan de Letrán que posteriormente tomaría el nombre de Av. Instituto Politécnico Nacional).

Hay que entender que la disposición de un nuevo equipamiento, como un campus completo de una universidad, necesitaba necesariamente conectarse con las principales vialidades de la ciudad. Es interesante observar en este caso como ya existían tramos legados sobre lo que iba a resultar en la Av. Instituto Politécnico Nacional. Primeramente, tenemos el camino heredado que conectaba directamente la glorieta de Insurgentes con los pueblos de Capultitlán y Tlacamaca, pero es más interesante observar que el desarrollo de la colonia Lindavista ya disponía una gran avenida en la misma dirección hacia el norte. Ambos factores ayudaron en la consolidación de esta vialidad que vincularía más equipamientos importantes en el futuro próximo.

Igualmente, la Av. Insurgentes Norte dispondría también de algunos carriles laterales recientemente construidos junto a la glorieta como resultado de la misma consolidación de las colonias y la búsqueda de los habitantes locales por integrarse fácilmente a la vialidad.

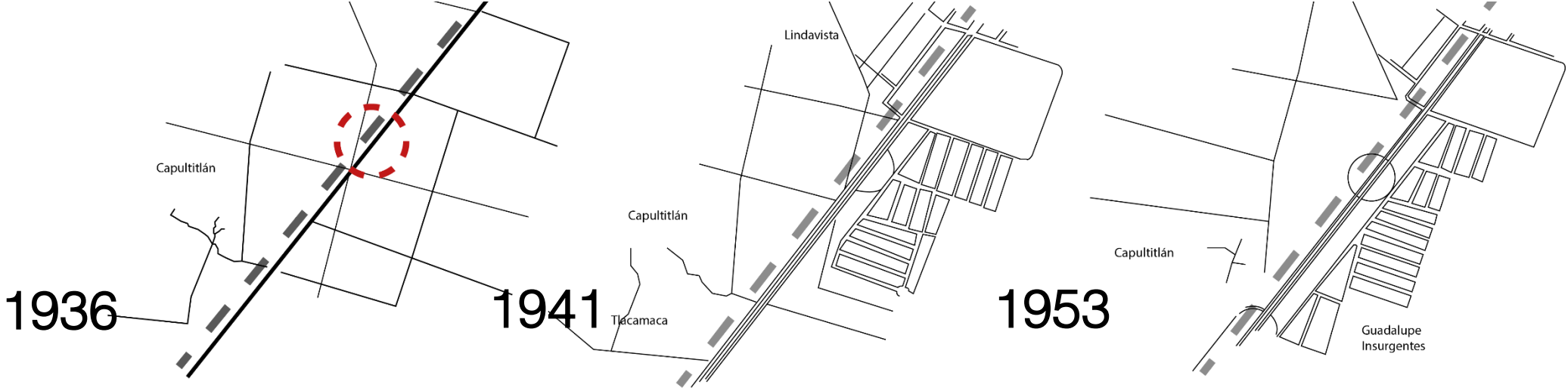
1984.

Ya hacia este tiempo, con la inclusión del metro y la actualización de la Av. Insurgentes Norte como una vialidad de tránsito rápido, se inició la construcción de varios pasos para distribuir adecuadamente el tránsito entre las diferentes avenidas en este cruce, formando un asterisco vial integrado por vialidades primarias y remplazando totalmente la composición de este nodo que antes era conformado por una glorieta. Los dos cambios característicos de este cruce tienen que ver, uno, con el cruce del Eje Central y el Eje 3 Norte, con sus respectivos puentes en sentido norte-sur y oriente-poniente que sobrepasan por altura a la avenida Insurgentes y dos con la vuelta en doble "U" que comunica al sentido de dirección norte proveniente Insurgentes con la Av. Instituto Politécnico Nacional, el Eje central y el Eje 3 Norte (véase ilustración 82).

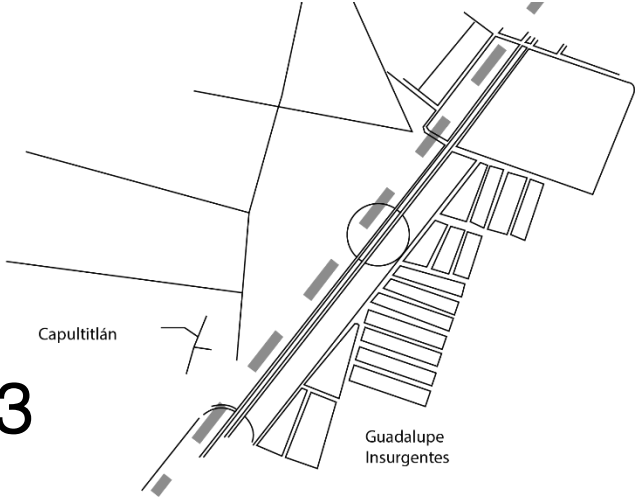
La implementación de esta composición un tanto desordenada de pasos a desnivel en este punto, fue realizada con el propósito de permitir el flujo proveniente del sistema vial primario hacia los varios equipamientos que se situaron en esta zona, entre ellos hospitales, industrias y servicios de transporte. Estos últimos eran de gran importancia a nivel ciudad y requerían necesariamente ese tipo de infraestructura, ya que, en la cercanía se encontraba la Terminal de Autobuses del Norte y otras empresas externas que brindaban el mismo servicio, sin dejar de lado la gran cantidad de hospitales y todos los equipamientos muy cercanos pertenecientes a la zona de la Magdalena de las Salinas a los que también se ingresaba por el mismo camino.

También es importante mencionar, que, al concluirse la integración de la Av. 100 metros se transformaría en una vialidad alternativa que permitiría el acceso a las expansiones de la zona Industrial Vallejo, como la colonia Nueva Industrial Vallejo, con el casco central de la ciudad, ya concluido el desarrollo del Eje Central. Pero, no sólo eso, también se mostraba como una alternativa para salir al norponiente de la ciudad funcionando en conjunto con la Calzada Vallejo bajo el sistema de los ejes viales.

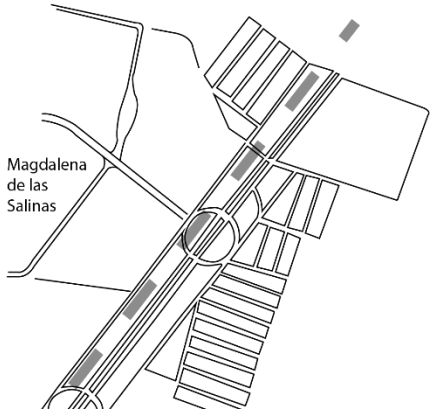
Glorieta de Capultitlán-Insurgentes



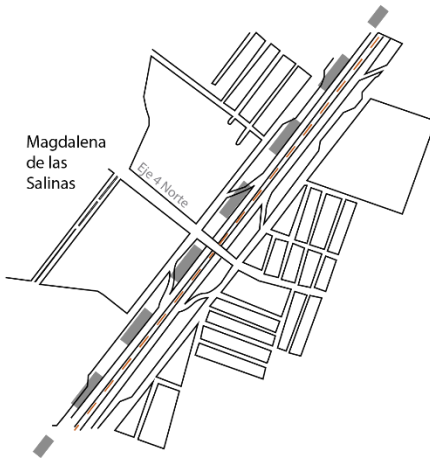
1953



1965



1984



Simbología

- Terracería
- == Pavimentada
- Río
- - - Ferrocarril
- . - . Metro
- L. A. tensión
- Crucero



Ilustración 110. Esquemas de cruceo Capultitlán-Insurgentes. Fuente: Elaboración propia en base a fotografías aéreas verticales, 2022.

Análisis de la glorieta de Capultitlán-Insurgentes

(véase ilustración 110)

1936.

Representado en el esquema de 1936 vemos un avance del proceso del movimiento de tierras para la construcción de la carretera México-Laredo. A diferencia de los tres cruceros anteriores, no existe alguna marca en el territorio que defina con antelación el futuro asentamiento del nodo dónde se concentrarían los diferentes cruces viales.

Las marcas en el territorio que si podemos visualizar son las parcelas agrícolas respecto al uso que se le daba a los alrededores.

1941.

Sería un par de años más tarde que se iniciaría la urbanización de las diferentes colonias en las zonas cercanas. La puesta en marcha de la carretera México-Laredo fracciona en dos el territorio y marcó una tendencia que dirigiría el desarrollo urbano hacia un solo lado de la carretera, interrumpiendo la continuidad de las condiciones con las que contaba antes el terreno (véase ilustraciones 24-26).

Aunque, en el esquema si podemos visualizar como empezó a surgir un fraccionamiento, que, más que pertenecer al desarrollo del casco central de la ciudad, provenía de la expansión de la Delegación Gustavo A. Madero, la colonia Lindavista surge casi a la par de la nueva carretera, pero con una baja densidad de construcciones. Esto también era resultado de la cercanía que tenía la carretera con el centro de la antigua Villa de Guadalupe en su tramo más al norte.

1953.

En 1953 no existió una cantidad significativa de cambios, únicamente se despejó el derecho de vía de la avenida Insurgentes y se marcó aún más la ubicación de las dos glorietas más cercanas que componían su diseño integró (véase ilustraciones 38-39).

1965.

El diseño completo de la Av. Insurgentes Norte en esta zona se concretó en el año de 1965, cuando el desarrollo del lado poniente de la avenida fue potenciado por la urbanización del predio de la Magdalena de las Salinas, el desarrollo de estos lotes unificó y anexó las diferentes avenidas que conectarían finalmente con la Av. Insurgentes Norte en su lado poniente (véase ilustración 63).

En la década de los años sesenta se construyó la autopista México Pachuca, vialidad de peaje que sería la continuación de lo que es la avenida Insurgentes. La habilitación de todas estas nuevas vialidades hizo posible el desarrollo industrial en las áreas anexas a la carretera en el municipio de Ecatepec, siendo la autopista la principal vía de acceso carretero entre la ciudad y los nuevos asentamientos y alcanzable únicamente mediante la avenida Insurgentes.

1984.

Bajo el diseño de tránsito rápido de la avenida Insurgentes Norte se hizo el remplazo de las antiguas glorietas por caminos sin interrupciones y pasos de tránsito rápido basados en pasos a desnivel y salidas exclusivas. A pesar de que el cruce hacia ambos lados de la Av. Insurgentes Norte quedo limitado a un contado número de pasos, el mismo diseño de los puentes, diferentes a los de los cruceros anteriores, sigue facilitando la movilización tanto de vehículos como de personas en las colonias adyacentes, al ser estos pensados como semi desniveles con una altura restringida y fácil de atravesar. Otro elemento importante hacia este año será la integración del metro en el camellón central de la Av. Insurgentes Norte, diseño que seguirá los desniveles propios de los carriles para el transporte automotor (véase ilustración 83).

De todos los cruceros analizados en esta sección de nuestro estudio el de Capultitlán-Insurgentes es el que menos influencia o conexiones plantea con el resto de la ciudad. Aún con la inclusión de los ejes viales, este punto queda algo relegado, ya que la presencia de grandes predios de equipamientos al poniente, como los de la Magdalena y la zona Industrial Vallejo no permitía una conexión de mayor alcance hacia esta dirección de la ciudad, pero si tiene más influencia hacia el oriente en zonas habitacionales como Aragón.

REFLEXIONES FINALES

A lo largo del desarrollo del polígono, delimitado durante el periodo y extensión de este estudio, hemos encontrado que este ha sufrido la mayor parte de sus transformaciones durante el siglo XX, pasando de ser una zona rural con una urbanización en proceso de iniciación a ser una parte integral de la urbe de la Ciudad de México.

Primeramente, vemos que la gran mayoría de los caminos y avenidas fueron realizados en este siglo, siendo este un proceso paulatino en donde cada trazo iba apareciendo a partir de los nodos preexistentes marcados en el territorio. Es importante mencionar que la realización de las vialidades más importantes dentro del polígono de estudio se consolidó a partir de diversas causas, pero, unas resaltan más que otras, entre ellas está la necesidad de conectar la ciudad con los grandes equipamientos urbanos, que, esta requería pero que ya no podía alojar en el casco central. Ejemplo de estas infraestructuras son el área industrial de Vallejo, la universidad del IPN en la zona de Zacatenco, el Conjunto Urbano Nonoalco Tlatelolco y la zona de hospitales de la Magdalena de las Salinas, todas ellas por su relevancia implicaron ya bien sea la remodelación de una vialidad en específico o la creación de nuevos caminos que comunicarán estos grandes equipamientos con el resto de la ciudad.

A pesar de las nuevas rutas, los caminos heredados hasta el siglo XX siguieron demostrando su importancia al poner las primeras pautas en la manera de asentarse en el territorio, diversas infraestructuras aprovecharon su singularidad ante terrenos faltos de caminos, y como consecuencia, esta misma influencia en constante crecimiento sería la base para su evolución a lo largo de las siguientes décadas, desarrollándose también como ejes rectores. Sin duda alguna las diferentes calzadas primigenias que condujeron en un inicio hacia los islotes lacustres guiarían el desarrollo de la ciudad, en algunos casos esta influencia se vería truncada un par de años después al aparecer nuevos destinos y verse subutilizadas, pero en otros esta importancia permearía hasta nuestros días.

Otro aspecto que contribuiría a equilibrar la falta de espacios dedicados a la planeación y a la construcción de nuevas vialidades, constante característica de la morfología de nuestra área estudiada, serían los antiguos cauces de los respectivos ríos que fluían a lo largo del territorio, en nuestro polígono como en general en la Ciudad de México, su cauce, posterior a un proceso de entubamiento sería visualizado desde una perspectiva utilitaria para lograr la conexión de las diferentes zonas gracias a la continuidad que presentaban estos intersticios.

Como hemos estudiado a lo largo de la investigación, el principal eje rector de toda esta área es la Av. Insurgentes, que, a pesar de ser una vialidad que surgió en los años 30's, reclamo su lugar entre la jerarquía del sistema de caminos. El destino de su trayectoria y su origen como carretera le otorgarían gran parte de su relevancia, pero, las cualidades de adaptación de su diseño serían una de las razones más importantes para determinar su utilidad con el paso del tiempo, al ir siendo el espacio por excelencia para albergar todo tipo de servicios, equipamientos, conexiones con otras avenidas y transportes ante un contexto circundante con ausencia de las mismas cualidades.

Por otro lado, el diverso y fragmentario origen de las colonias en esta zona de la ciudad fue un proceso que se terminó de realizar hasta la década de los 60's. La consolidación urbana siguió un ritmo individualizado que fue direccionado en primer orden por las influencias concernientes a las grandes obras de infraestructura, que iban extendiendo su amplitud hacia el norte y los demás rumbos, y en segundo orden, en el caso propio del desarrollo de las colonias populares, fue gracias a la gestión de los respectivos habitantes que iban demandando y cubriendo los servicios básicos necesitados en sus colonias, que posteriormente se traduciría también en una

demanda por servicios de movilidad. El proceso de las colonias populares llevo un ritmo acelerado que agoto por completo el área disponible en las diferentes poligonales, después de ser fraccionadas estas colonias fueron ocupadas inmediatamente. Por el contrario, no todas las colonias de la zona presentaron la misma lógica de ocupación, pero las que representaban la formalidad de asentamiento dejaron de aparecer en los años 40's, prevaleciendo la ocupación popular.

Ya en el final de siglo el desacelerado asentamiento de todos estos diferentes sistemas de la ciudad, sumado al crecimiento de la población, dejó en claro la necesidad de estrechar las grandes distancias causadas por asentarse de esta manera tan vertiginosa en el territorio. Es en la segunda mitad del siglo XX en donde los mayores esfuerzos y obras en esta parte de la ciudad estuvieron dirigidas a mejorar la eficiencia en la conectividad. Grandes obras en materia de transporte público, como el Metro y de transporte privado y superficial, como la continuidad de vías de tránsito rápido y el proyecto de los ejes viales, se replantearían la manera de moverse en una traza heredada y distinguida por un proceso azaroso.

Como resultado final de este estudio entendemos que el sistema vial de la Ciudad de México tiene una influencia directa desde los mismos orígenes de la ciudad, y cada decisión tomada en el territorio ha afectado a las obras consecutivas que se han realizado hasta nuestros días. La traza heredada de la ciudad es el conjunto de decisiones del pasado que continuarán afectando a los futuros habitantes de la ciudad, como también las que se sigan realizando en el presente.

ANEXO



1. Hipódromo de Peralvillo. Fuente: Mediateca INAH, s/a.



2. Planta de Nonoalco. Fuente: Mediateca INAH, 1936.



3. Colonia Industrial. Fuente: Mediateca INAH, 1930.

Población 720,753 hab.		1910	Población 906,063 hab.	1920
F.I. Madero	Victoriano Huerta	Venustiano Carranza		Plutarco Elías Calles

1. Planta Nonoalco (Central Eléctrica)
2. Colonia Peralvillo (1900-Inicio)
3. Colonia San Simón Tolnáhuac (Pueblo originario fraccionado)

1. Colonia Ex Hipódromo de Peralvillo (1922-Inicio terrenos)
2. Colonia Vallejo
3. Colonia Industrial (1926-Inauguración)

1921. Primer mosaico aéreo de Manhattan por la Fairchild Aerial Camera Corporation.

1929. Primer mosaico aéreo en México del Puerto de Veracruz.

1925. Creación de la Comisión Nacional de Caminos de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (SCOP)

31 de dic. 1928. Ley Orgánica del Distrito y de los Territorios Federales.



4. Inundación Colonia Vallejo. Fuente: Mediateca INAH, 1917.



5. Monumento a la Raza.. Fuente: MAF, s/a.



6. Puente Nonoalco. Fuente: MAF, s/a.

1930				1940	
E.P. Gil	P. Ortiz Rubio	A.L. Rodríguez	Lázaro Cárdenas	M. A. Camacho	Miguel Alemán

Mapa de la Ciudad de Mexico y alrededores, hoy y ayer, 1932

1. Monumento a la Raza/ Glorieta de la Raza (1930-1940)
2. Puente de Nonoalco Tlatelolco (Finales de los 30's, principios de los 40's)
3. Fundación del IMSS (1943)
4. Desecamiento del Río Chico

- o Colonia Lindavista (1932-Inicia)

Población total 1,229,576 hab.

Población total 1,757,530 hab

1930. Ley sobre la Planeación General de la República Mexicana.

1933. Ley de Planificación y zonificación del Distrito Federal y el Terrotorio de Baja California.

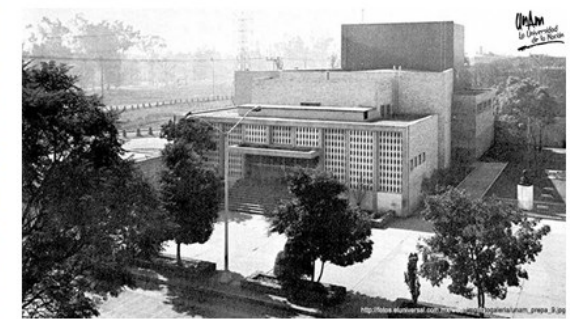
1936. Ley para la Planificación y Zonificación del Distrito Federal.



7. Hospital La Raza. Fuente: ICA, s/a.



8. Tlatelolco. Fuente: ICA, s/a.



9. Preparatoria No. 9 UNAM. Fuente: Fb. UNAM, s/a.

1950		1960	
Miguel Alemán	Adolfo Ruíz Cortines	Adolfo López Mateos	G. Díaz Ordaz

1. Hospital General de la Raza (1954-Inauguración)
2. Fábricas en la ex estación de Monte Alto
3. Entubamiento del Río del Consulado (50's-finales)
5. Fraccionamiento del barrio de la Magdalena
6. Fraccionamiento del barrio de Capultitlán
7. Colonia Guadalupe Insurgentes

Población total 3,050,442 hab.
Municipios metropolitanos 29,000 hab.

1. Torre Banobras (1964-Inauguración)
2. Conjunto Urbano Nonoalco Tlatelolco (1960-1964)
3. Hospital la Raza pasa a Centro Médico Nacional La Raza (1964).
4. Preparatoria 9 de la UNAM (1965-Fin construcción)
5. Desnivel de Nonoalco
6. Circuito Interior (1961-Inauguración)
7. Ampliación Calzada Vallejo (zona Norte)
9. Avenida Instituto Politécnico Nacional
10. Urbanización de los predios de infraestructura, Magdalena de las Salinas

Población total 4,870,876 hab.
Municipios metropolitanos 246,000 hab.



10. Anuncio Metro Tlatelolco. Fuente: Fb. Historias de la ciudad de México.



11. Terminal del Norte. Fuente: El Universal,



12. Hospital Juárez. Fuente: ICA,



13. Metro la Raza. Fuente: ICA,

1970		1980	
G. Díaz Ordaz	Luis Echeverría Álvarez	José López Portillo	Miguel de la Madrid Hurtado

1. Central de Autobuses del Norte (1973-Inauguración)
2. CCH Vallejo (1971)
3. Línea 3 del metro. Metro Tlatelolco (1970)
4. Línea 3 del metro. Metro La Raza (1978)
5. Línea 3 del metro. Metro Potrero (1979)
6. Línea 3 del metro. Metro 18 de marzo (1979)

- Hospital Juárez (1985)
- IMSS. Conjunto Hospitalario y equipamiento Magdalena de las Salinas(1982)
- ISSSTE 1ro de Octubre

4. Ejes viales (1978-1979)
5. Línea 5 del Metro. (1982)
6. Línea 6 del metro. (1986)

Población total 6,874,165 hab.
Municipios metropolitanos 1,882,000 hab.

Población total 8, 831, 079 hab.
Municipios metropolitanos 4,304,000 hab.

1976. Ley de Desarrollo Urbano del Distrito Federal.

1976. Ley general de asentamientos humanos.



14. Estación Buenavista. Fuente: ICA,



15. Puente Nonoalco. Fuente: Sitio. Blog vida de peatón,



16. Monumento a la Raza. Fuente: Delegación Cuauhtémoc,

1990		2000	
Carlos Salinas de Gortari	Ernesto Zedillo	Vicente Fox	Felipe Calderón

1. Extinción de Ferrocarriles Nacionales (1999)

1. Parque Lindavista (2005-2006)
2. Unidades Habitacionales en predios fabriles
3. Puentes viales Suburbano (2007)

Población total 8, 235, 744 hab.
Municipios metropolitanos 6,812,000 hab.

- o Línea 1 Metrobús

Población total 8, 605,239 hab.
Municipios metropolitanos 9,444,000 hab.



17. Monumento a la Raza. Fuente: IG, 2021.

2010		2020	
	Enrique Peña Nieto	AaA. M. López Obrador	

- o Línea 3 del Metrobús (2011)
- o Línea 6 del Metrobús (2016)

1. Plaza Encuentro Fortuna (2017)

Población 8,084,000 hab.
Municipios metropolitanos 11,449,000 hab.

Población 9,209, 944 hab.
Municipios metropolitanos 12,923,000 hab.

BIBLIOGRAFÍA

- Alcalá Campos, R. (2015) *Pluralismo y diversidad cultural* (p.p. 60), UNAM, México.
- Alcaldía Cuauhtémoc. *Monumento a la Raza*. Recuperado el 12 de enero de 2022 de <https://alcaldiacuauhtemoc.mx/descubre/monumento-a-la-raza/>
- Escudero Alejandrina (2018). *Una ciudad noble y lógica: las propuestas de Carlos Contreras Elizondo para la Ciudad de México*. UNAM, México.
- Metro (2021). *Líneas*. Recuperado el 10 de diciembre de 2021 de: <https://www.metro.cdmx.gob.mx/la-red/linea-3>
- Metrobús (2022). *Fichas técnicas*. Recuperado el 13 de enero de 2022 de: <http://data.metrobus.cdmx.gob.mx/fichas.html>
- Muñoz Hernández, O. (2004) *Ceremonia por el cincuentenario del Hospital General del Centro Médico Nacional La Raza*. Revista Médica del IMSS, IMSS. Recuperado el 12 de enero de 2022 en <https://www.medigraphic.com/pdfs/imss/im-2004/im046a.pdf>
- Padrés O. F. (1993). *Conceptualización de los Ejes Viales de la Ciudad de México*, en *Cuadernos de Urbanismo*. División de Estudios de Posgrado de la Facultad de Arquitectura de la UNAM.
- Sánchez-Mejorada Fernández, C. (2005). *Rezagos de la modernidad*. Memorias de una ciudad presente. UAM, México.

Mapas y planos

[Tlatoani Ahuizotl]. (2021, 19 de enero) 1510. *Evolución completa de la Ciudad de México*. [gráfico][post]. Facebook.

<https://m.facebook.com/photo.php?fbid=4864993356904260&id=553377304732575&set=pcb.4864993570237572&source=48>

Mapoteca Orozco y Berra. (1968). *Plano reconstructivo de la región de Tenochtitlan al comienzo de la conquista. Arquitecto Luis González Aparicio*. [mapa]. Recuperado en: <http://w2.siap.sagarpa.gob.mx/mapoteca/mapas/1308-CGE-725-A.jpg>

Mapoteca Orozco y Berra. (1857). *Plano Topográfico de la ciudad de México. Levantado en 1857 por la Comisión del Valle*. [mapa]. Recuperado en: <http://w2.siap.sagarpa.gob.mx/mapoteca/mapas/1695-OYB-725-A.jpg>

Mapoteca Orozco y Berra. (1902). *Croquis de la Municipalidad de Guadalupe-Hidalgo*. [mapa]. Recuperado en: <http://w2.siap.sagarpa.gob.mx/mapoteca/mapas/1209-CGE-725-A.jpg>

Library of Congress. (1907). *Plano de la Ciudad de México. Compañía Litográfica y Tipográfica*. [mapa]. Recuperado en <https://www.loc.gov/item/2012592176/>

Mapoteca Orozco y Berra. (1923). *Plano de los pueblos de San Bartolo Atepehuacán, San Juan Huitznahuac, La Magdalena de las Salinas con sus barrios, (Mun. De Guadalupe-Hidalgo) y proyecto de dotación*. [mapa]. Recuperado en: <http://w2.siap.sagarpa.gob.mx/mapoteca/mapas/10993-CGE-725-A.jpg>

Mapoteca Orozco y Berra. (1929). *Plano del Distrito Federal. Hecho por la Dirección del Catastro*. [mapa]. Recuperado en: <http://w2.siap.sagarpa.gob.mx/mapoteca/mapas/1421-CGE-725-A.jpg>

David Rumsey Collection (1932). *Mapa de la Ciudad de México y alrededores, hoy y ayer (Map of the city of Mexico and surroundings yesterday and today)*. [mapa]. Recuperado en <https://www.davidrumsey.com/luna/servlet/detail/RUMSEY~8~1~271462~90045332:Mapa-de-la-Ciudad-de-Mexico-y-alred>

Mapoteca Orozco y Berra. (1939). *Planos de la Ciudad de México. Departamento del Distrito Federal*. [mapa]. Recuperado en: <http://w2.siap.sagarpa.gob.mx/mapoteca/mapas/20704-CGE-725-A.jpg>

Mapoteca Orozco y Berra. (1942). *Planos de la Ciudad de México. Departamento del Distrito Federal*. [mapa]. Recuperado en: <http://w2.siap.sagarpa.gob.mx/mapoteca/mapas/21165-CGE-725-A-1.jpg>

Archivo Histórico de la Ciudad de México. (1940). *Levantamiento del Fraccionamiento "Parques Insurgentes" en Villa Gustavo A. Madero*. [mapa]

Archivo Histórico de la Ciudad de México (1940). *Colonia "Industrial Insurgentes" zonas oriental y occidental*. [mapa].

Mapoteca Orozco y Berra. (1955). *Guía plano de la Ciudad de México, calles colonias y zonas postales. Guía flecha*. [mapa]. Recuperado en: <http://w2.siap.sagarpa.gob.mx/mapoteca/mapas/2013022801-CGE-7252-A-1.jpg>

Archivo Histórico de la Ciudad de México. (s.f.) *Proyecto de fraccionamiento de la ampliación de la colonia "Guadalupe Victoria"*. [mapa].

Mapoteca Orozco y Berra. (1961). *Guía Roji*. [mapa]. Recuperado en: <http://w2.siap.sagarpa.gob.mx/mapoteca/mapas/CGDF-V12-62-CGE-725-A-1.jpg>

Mapoteca Orozco y Berra. (1975). *Carta Topográfica. Comisión de Estudios del Territorio Nacional*. [mapa]. Recuperado en: <http://w2.siap.sagarpa.gob.mx/mapoteca/mapas/CGDF-V12-49-CGE-725-A.jpg>

INEGI (1999). *Fotografía satelital de la ciudad de México*. Recuperado en: <https://www.inegi.org.mx/app/mapas/>

Google. (s.f.). [La Raza: 2005 y 2021]. Recuperado el 21 de agosto de 2021 de <https://www.google.com/maps/search/La+Raza/@19.4655128,-99.1610151,14z>

Fotografías Fundación ICA

Fundación ICA. (2020) *COFICA/ Colecciones digitalizadas*. http://www.fundacion-ica.org.mx/colecciones_digitalizadas

Fotografías aéreas verticales (FAO)

1. 1932. Talleres La Consolidada S.A. FAO_01_000052
2. 1932. Compañía Mexicana de Cerillos y Fósforos S.A. Fabrica La Imperial. FAO_01_000400
3. 1933. Colonia Industrial. FAO_01_000629
4. 1932. Colonia Industrial. FAO_01_00387A

5. 1943. La Consolidada S.A. FAO_01_002614.
6. 1946. Avenida de los Insurgentes, Monumento a la Raza. FAO_01_004393.
7. 1944. Colonia Guadalupe Insurgentes. FAO_01_003182.
8. 1944. Colonia Guadalupe Insurgentes. FAO_01_003188.
9. 1944. Colonia Industrial Insurgentes. FAO_01_003191.
10. 1954. Ciudad Politécnica. FAO_01_010790.
11. 1958. Avenida Río Consulado. FAO_01_014712.
12. 1958. Avenida Río Consulado. FAO_01_014710.
13. 1958. Calzada Vallejo. FAO_01_014704.
14. 1950. Colonia Guadalupe Tepeyac. FAO_01_006632
15. 1950. Colonia Guadalupe Tepeyac. FAO_01_006635.
16. 1950. Colonia Guadalupe Tepeyac. FAO_01_006636.
17. 1952. Colonia Lindavista. FAO_01_008501.
18. 1962. Conjunto Urbano Presidente Adolfo López Mateos de Nonoalco Tlatelolco. FAO_01_017006.
19. 1962. Conjunto Urbano Presidente Adolfo López Mateos de Nonoalco Tlatelolco. FAO_01_017320.
20. 1964. Yeso Universal S.A. FAO_01_018221.
21. s/ñ. 1960 Aproximadamente. Hospital de la Raza del Instituto Mexicano del Seguro Social. FAO_01_020018.
22. 1967. "La Raza". FAO_01_019524.
23. 1960. Unidad Profesional Adolfo López Mateos o Zacatenco del Instituto Politécnico Nacional. FAO_01_016022.
24. 1964. Metales y piezas metálicas ARMCO Mexicana S.A. FAO_01_018081.

25. s/a. Hospital de la Raza del Instituto Mexicano del Seguro Social. FAO_01_020008.

26. 1985. Zona Centro Sismo. FAV_02921_01_002_001A0.

Fotografías aéreas verticales (FAV)

FAV. 1936.

FAV. 1941

FAV. 1953

FAV. 1965

FAV. 1972.

FAV. 1984.

Fotografías

14. Mediateca INAH (s.f.) *Colonia Vallejo inundada* [fotografía].

16. Mediateca INAH (s.f.) *Escuela en colonia Industrial* [fotografía].

27. Museo Archivo de la Fotografía. (2020, 11 de noviembre). *Puente Nonoalco*. [fotografía][post]. Facebook.

<https://www.facebook.com/mafmuseum/photos/1563296690530146>

62. La Ciudad de México en el Tiempo (2021, 3 de Junio) *Monumento a la Raza*. [fotografía][post]. Facebook.

<https://www.facebook.com/laciudaddemexicoeneltiempo/posts/4333112380044082>

71. El Universal (2017, 17 de diciembre) *Terminal del Norte*. [fotografía] Recuperado en: <https://www.eluniversal.com.mx/galeria/metropoli/cdmx/la-ciudad-en-el-tiempo-la-terminal-central-de-autobuses-del-norte>

73. Historias de la Ciudad de México (2021, 22 de noviembre). *Construcción del paradero La Raza*. [fotografía][post]. Facebook. <https://www.facebook.com/HistoriasNuestraCDMX/posts/466171471539311>
74. Historias de la Ciudad de México (2021, 25 de febrero). *Circuito Interior* [fotografía][post]. Facebook. <https://www.facebook.com/HistoriasNuestraCDMX/photos/a.375252489216623/5112070922201399>
75. Historias de la Ciudad de México (2020, 1 de diciembre). *Línea 3 del metro* [fotografía][post]. Facebook. <https://www.facebook.com/HistoriasNuestraCDMX/photos/a.375252489216623/4744340402307788>
82. Historia de la Ciudad de México (2021, 2 de febrero). *Estación La Raza* [fotografía][post]. Facebook. <https://www.facebook.com/HistoriasNuestraCDMX/photos/a.375252489216623/5004406829634476>
83. ICA México (2019, 17 de diciembre) *Herradura metro Indios Verdes* [fotografía][post]. Facebook. <https://www.facebook.com/FundacionICA/photos/3368273953214122>
84. Historias de la Ciudad de México (2021, 25 de noviembre) *Av. Insurgentes Norte* [fotografía][post]. Facebook. <https://www.facebook.com/HistoriasNuestraCDMX/posts/467457074744084>
86. Historias de la Ciudad de México (2020, 20 de julio) *Eje Central* [fotografía][post]. Facebook. <https://www.facebook.com/HistoriasNuestraCDMX/photos/a.375252489216623/4110854918989676>
94. Alcaldía Cuauhtémoc (s.f.) *Monumento a la Raza*. [fotografía] Recuperado el 18 de junio de 2021 en: <https://alcaldiacuauhtemoc.mx/descubre/monumento-a-la-raza/>
95. Vida de peatón (2018, 15 de abril) *Puente Nonoalco*. [fotografía]. Recuperado en: <https://jorgalbrtotranseunte.wordpress.com/tag/tlatelolco/>
101. Carmona, S. (2015) *Monumento a la Raza*. [fotografía]
102. Carmona, S. (2015) *Monumento a la Raza II*. [fotografía]
103. Carmona, S. (2015) *Circuito Interior*. [fotografía]
104. Carmona, S. (2015) *Colonia Atlampa*. [fotografía]

Línea del tiempo

1. Mediateca INAH (s.f.) *Hipódromo de Peralvillo*. [fotografía]. Recuperado el 20 de junio de 2020.
2. Mediateca INAH (1936). *Planta de Nonoalco*. [fotografía].
3. Mapoteca Orozco y Berra (1930). *Colonia Industrial*. [mapa]. Recuperado en: <http://w2.siap.sagarpa.gob.mx/mapoteca/mapas/21399-CGE-725-A.jpg>
4. Mediateca INAH (1917). *Inundación Colonia Vallejo*. [fotografía]
5. Museo Archivo de la Fotografía. (2020, 12 de octubre). *Monumento a la Raza*. [fotografía][post] Facebook. <https://www.facebook.com/mafmuseum/photos/a.212193252307170/1535949936598155>
6. Museo Archivo de la Fotografía. (2020, 11 de noviembre). *Puente Nonoalco*. [fotografía][post]. Facebook. <https://www.facebook.com/mafmuseum/photos/1563296690530146>
7. Fundación ICA. (s.f.) *Hospital La Raza* [fotografía]. Recuperado el 23 de mayo de 2020 en: http://www.fundacion-ica.org.mx/colecciones_digitalizadas
8. El Universal (2017, 19 de marzo). *Tlatelolco*. [fotografía] Recuperada en: <https://www.eluniversal.com.mx/articulo/metropoli/cdmx/2017/03/19/la-torre-insignia-de-tlatelolco>
9. UNAM (2018, 5 de mayo). *Preparatoria 9 de la UNAM*. [fotografía][post]. Facebook. <https://www.facebook.com/UNAM.MX.Oficial/posts/1686418941423715/>
10. Historias de la Ciudad de México en el tiempo (2019, 7 de septiembre). *Anuncio Metro Tlatelolco* [fotografía][post]. Facebook. <https://www.facebook.com/HistoriasNuestraCDMX/photos/a.375252489216623/3013723902036122>
11. El Universal (2017, 17 de diciembre) *Terminal del Norte*. [fotografía] Recuperado en: <https://www.eluniversal.com.mx/galeria/metropoli/cdmx/la-ciudad-en-el-tiempo-la-terminal-central-de-autobuses-del-norte>
12. Fundación ICA. (s.f.) *Hospital Juárez* [fotografía]. Recuperado el 23 de mayo de 2021 en: http://www.fundacion-ica.org.mx/colecciones_digitalizadas
13. Fundación ICA. (s.f.) *Metro La Raza* [fotografía]. Recuperado el 23 de mayo de 2021 en: http://www.fundacion-ica.org.mx/colecciones_digitalizadas

14. Fundación ICA. (s.f.) *Estación Buenavista* [fotografía]. Recuperado el 23 de mayo de 2021 en: http://www.fundacion-ica.org.mx/colecciones_digitalizadas
15. Vida de peatón (2018, 15 de abril) *Puente Nonoalco*. [fotografía]. Recuperado en: <https://jorgalbrtotranseunte.wordpress.com/tag/tlatelolco/>
16. Alcaldía Cuauhtémoc (s.f.) *Monumento a la Raza*. [fotografía] Recuperado el 18 de junio de 2021 en: <https://alcaldiacuauhtemoc.mx/descubre/monumento-a-la-raza/>
17. [@alainndg]. (2020, 21 de octubre) *La Raza*. [fotografía][post]. Instagram: <https://www.instagram.com/p/CGnHIPsj6lx/?igshid=YmMyMTA2M2Y=>

Ilustraciones

Plano llave 1. Fuente: Elaboración Laboratorio de Vivienda	5
Ilustración 1. Construcción del monumento a la Raza. Fuente: MAF, 1940.	6
Ilustración 2. Esquema de los límites del polígono de estudio. Fuente: Elaboración propia, 2021.	7
Ilustración 3. Esquema de las vialidades del polígono de estudio. Fuente: Elaboración propia, 2021.	8
Ilustración 4. Esquema de las colonias dentro del polígono de estudio. Fuente: Elaboración propia, 2021.	9
Ilustración 5. Esquema de usos de suelo del polígono de estudio. Fuente: Elaboración propia en base a información del Portal de Datos Abiertos de la CDMX, 2021.	10
Ilustración 6. Esquema de transportes dentro del polígono de estudio. Fuente: Elaboración propia, 2021.	11
Ilustración 7. Islas Tenochtitlan-Tlatelolco. Fuente: FB. Resistencia Tenochtitlan, 2021.	15
Ilustración 8. Plano Reconstructivo de la Región de Tenochtitlan al comienzo de la conquista. Arquitecto Luis González Aparicio (extracto) Fuente: Mapoteca Orozco y Berra, 1968.	15
Ilustración 9. Plano Topográfico de la ciudad de México. Díaz Francisco (extracto). Fuente: Mapoteca Orozco y Berra, 1857.	16
Ilustración 10. Esquema de elaboración propia a partir de: Croquis de la Municipalidad de Guadalupe-Hidalgo. (1902) y Plano de la Ciudad de México (1907). Fuente: Mapoteca Orozco y Berra.	18
Ilustración 11. Dotación de ejidos al pueblo de la Magdalena. Fuente: Mapoteca Orozco y Berra, 1923.	20
Ilustración 12. Plano del Distrito Federal. Hecho por la Dirección del Catastro (extracto). Fuente: Mapoteca Orozco y Berra, 1929.	21
Ilustración 13. Mapa de la Ciudad de Mexico y alrededores, hoy y ayer (Map of the city of Mexico and surroundings yesterday and today. Fuente: David Rumsey Historical Map Collection (extracto). 1932.	21
Ilustración 14. Colonia Vallejo inundada. Fuente: Mediateca INAH, s/a.	24
Ilustración 15. Colonia Industrial. Fuente: FICA, 1932.	25
Ilustración 16. Escuela en colonia Industrial. Fuente: Mediateca INAH, s/a.	25
Ilustración 17. Calzada de Guadalupe y Calzada Vallejo. Fuente: FICA, 1933.	25
Ilustración 18. Fábrica La Consolidada. Fuente: FICA, 1932.	26
Ilustración 19. Fábrica de cerrillos La Imperial. Fuente: FICA, 1933.	26
Ilustración 20. Fotografía aérea vertical (FAV). Fuente: Fundación ICA, 1936.	28
Ilustración 21. FAV zona norte. Fuente: FICA, 1936.	29
Ilustración 22. Polígono completo 1941. Fuente: FICA, 1941.	30
Ilustración 23. Polígono completo 1936. Fuente: FICA, 1936.	30
Ilustración 24. Carretera México-Laredo. Fuente: FICA, 1944.	31
Ilustración 25. Guadalupe-Insurgentes. Fuente: FICA, 1944.	32

Ilustración 26. Deportivo 18 de marzo. Fuente: FICA, 1944.....	32
Ilustración 27. Puente Nonoalco. Fuente: MAF, 1940.	33
Ilustración 28. Glorieta de la Raza. Fuente: FICA, 1946.....	33
Ilustración 29. Colonia Peralvillo. Fuente: FICA, 1943.....	33
Ilustración 30. Levantamiento del Fraccionamiento "Parques Insurgentes" en Villa Gustavo A. Madero (extracto). Fuente: Archivo Histórico de la Ciudad de México, 1940.	34
Ilustración 31. Colonia "Industrial Insurgentes" zonas oriental y occidental (extracto). Fuente: Archivo Histórico de la Ciudad de México, 1940.....	34
Ilustración 32. Plano de la Ciudad de México (extracto). Fuente: Mapoteca Orozco y Berra, 1939.	35
Ilustración 33. Plano de la Ciudad de México (extracto). Fuente: Mapoteca Orozco y Berra, 1942.	35
Ilustración 34. FAV zona sur. Fuente: FICA, 1941.....	36
Ilustración 35. FAV zona norte. Fuente: FICA, 1941.....	37
Ilustración 36. Polígono completo, 1941. Fuente: FICA, 1941.....	38
Ilustración 37. Polígono completo, 1953. Fuente: FICA, 1953.....	38
Ilustración 38. Carretera México-Laredo a la altura de la colonia Industrial. Fuente: FICA, 1950.	40
Ilustración 39. Colonia Industrial. Fuente: FICA, 1950.	40
Ilustración 40. Proyecto de fraccionamiento de la ampliación de la colonia "Guadalupe Victoria". Fuente: Archivo Histórico de la Ciudad de México, s/a.	41
Ilustración 41. Glorieta de la Raza y alrededores. Fuente: FICA, 1958.....	42
Ilustración 42. Calzada Vallejo. Fuente: FICA, 1958.	43
Ilustración 43. Av. Melchor Ocampo. Fuente: FICA, 1954.	44
Ilustración 44. Av. Río del Consulado. Fuente: FICA, 1958.....	44
Ilustración 45. Colonia Industrial. Fuente: FICA, 1950.	45
Ilustración 46. Terrenos de la Magdalena. Fuente: FICA, 1950.	45
Ilustración 47. FAV zona sur. Fuente: FICA, 1953.....	46
Ilustración 48. FAV zona norte. Fuente: FICA, 1953.....	47
Ilustración 49. Polígono completo, 1953. Fuente: FICA, 1953.....	48
Ilustración 50. Polígono completo, 1965. Fuente: FICA, 1965.....	48
Ilustración 51. Ciudad Tlatelolco. Fuente: FICA, 1962.	49
Ilustración 52. Colonia Atlampa. Fuente: FICA, 1964.....	49
Ilustración 53. Hospital de la Raza. Fuente: FICA, 1968.	50
Ilustración 54. Puente Nonoalco-Tlatelolco. Fuente: FICA, 1962.	50
Ilustración 55. Construcción desnivel en Nonoalco. Fuente: FICA, 1960-1964.....	51
Ilustración 56. Construcción desnivel en Nonoalco II. Fuente: FICA, 1960-1964.....	51
Ilustración 57. Construcción desnivel en Nonoalco III. Fuente: FICA, 1960-1964.....	51

Ilustración 58. Modificaciones en la glorieta de la Raza. Fuente: FICA, 1962.....	52
Ilustración 59. Hospital de la Raza y Calzada Vallejo. Fuente: FICA, 1968.....	52
Ilustración 60. Glorieta de la Raza. Fuente: FICA, 1967.....	53
Ilustración 61. Glorieta de la raza y todas sus salidas. Fuente: FICA, 1968.....	53
Ilustración 62. Monumento a la Raza. Fuente: FB. La Ciudad de México en el tiempo, s/a.....	53
Ilustración 63. Polígono de la Magdalena desde el norte. Fuente: FICA, 1960.....	54
Ilustración 64. Polígono de la Magdalena desde el poniente. Fuente: FICA, 1964.....	54
Ilustración 65. Guía plano de la Ciudad de México, calles, colonias y zonas postales (extracto). Fuente: Mapoteca Orozco y Berra, 1955.....	55
Ilustración 66. Guía Roji (extracto). Fuente: FICA, 1961.....	55
Ilustración 67. FAV zona sur. Fuente: FICA, 1965.....	56
Ilustración 68. FAV zona norte. Fuente: FICA, 1965.....	57
Ilustración 69. Polígono completo, 1965. Fuente: FICA, 1965.....	58
Ilustración 70. Polígono completo, 1972. Fuente: FICA, 1972.....	58
Ilustración 71. Terminal del Norte. Fuente: El Universal, 1973.....	60
Ilustración 72. Construcción Línea 3 del metro frente al monumento a la Raza. Fuente: FICA, 1977.....	61
Ilustración 73. Paradero del metro La Raza. Fuente: FB. Historias de la Ciudad de México en el Tiempo, 70's.....	61
Ilustración 74. Circuito Interior. Fuente: FB. Historias de la Ciudad de México en el tiempo, 1976.....	62
Ilustración 75. Línea 3 del metro sobre Av. Insurgentes Norte. Fuente: FB. Historias de la Ciudad de México en el tiempo, s/a.....	65
Ilustración 76. Carta Topográfica (extracto). Fuente: Mapoteca Orozco y Berra, 1975.....	65
Ilustración 77. FAV zona sur. Fuente: FICA, 1972.....	66
Ilustración 78. FAV zona norte. Fuente: FICA, 1972.....	67
Ilustración 79. Polígono completo, 1972. Fuente: FICA, 1972.....	68
Ilustración 80. Polígono completo, 1984. Fuente: FICA, 1984.....	68
Ilustración 81. Hospital Juárez. Fuente: FICA, 80's.....	70
Ilustración 82. Estación La Raza Línea 5. Fuente: FB. Historias de la Ciudad de México en el Tiempo, 80's.....	71
Ilustración 83. Herradura de Indios Verdes. Fuente: FICA, 80's.....	71
Ilustración 85. Av. Insurgentes Norte y paso de la Av. Ticomán. Fuente: FB. Historias de la Ciudad de México en el Tiempo, 1981.....	72
Ilustración 85. Circuito Interior entre colonias Peralvillo y Vallejo. Fuente: FICA, 1985.....	72
Ilustración 86. Eje Central antes de llegar a Tlatelolco. Fuente: FB. Historias de la Ciudad de México en el Tiempo, s/a.....	73
Ilustración 87. FAV zona sur. Fuente: FICA, 1984.....	74
Ilustración 88. FAV zona norte. Fuente: FICA, 1984.....	75
Ilustración 89. Polígono completo 1984. Fuente: FICA, 1984.....	76
Ilustración 90. Polígono completo 1999. Fuente: INEGI, 1999.....	76

Ilustración 91. Fotografía satelital zona sur. Fuente: INEGI, 1999.....	77
Ilustración 92. Fotografía satelital zona norte. Fuente: INEGI, 1999.....	78
Ilustración 93. Equipamientos de la Magdalena de las Salinas. Fuente: Google Earth. 2020.....	79
Ilustración 94. Av. Insurgentes Norte a la altura de la Raza. Fuente: Sitio Alcaldía Cuauhtémoc, 2021.....	80
Ilustración 95. Crucero de Nonoalco-Tlatelolco. Fuente: Blog. Vida de peatón, 2018.	82
Ilustración 96. Puentes en colonia Atlampa. Fuente: Google Earth, 2021.....	82
Ilustración 97. Fotografía satelital, 2005. Fuente: Google, 2005.	83
Ilustración 98. Fotografía satelital, 2005. Fuente: Google, 2005.	84
Ilustración 99. Equipamientos de la Magdalena- Fuente: Google Earth, 2021.....	86
Ilustración 100. Línea 3 del Metrobús. Fuente: Google Earth, 2021.....	86
Ilustración 101. Monumento a la Raza. Fuente: Salvador Carmona, 2015.	87
Ilustración 102. Monumento a la Raza II. Fuente: Salvador Carmona, 2015.	87
Ilustración 103. Circuito Interior. Fuente: Salvador Carmona, 2015.	88
Ilustración 104. Colonia Atlampa. Fuente: Salvador Carmona, 2015.	88
Ilustración 105. Fotografía satelital zona sur. Fuente: Google, 2021.....	89
Ilustración 106. Fotografía satelital, 2021. Fuente: Google, 2021.....	90
Ilustración 107. Esquemas de crucero Nonoalco-Tlatelolco. Fuente: Elaboración propia en base a fotografías áreas verticales, 2022.	91
Ilustración 108. Esquemas de crucero La Raza. Fuente: Elaboración propia en base a fotografías aéreas verticales, 2022.	95
Ilustración 109. Esquemas de crucero Cuitláhuac. Fuente: Elaboración propia en base a fotografías aéreas verticales, 2022.	99
Ilustración 110. Esquemas de crucero Capultitlán-Insurgentes. Fuente: Elaboración propia en base a fotografías aéreas verticales, 2022.	102