



**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO
FACULTAD DE ARQUITECTURA**

**ANÁLISIS DEL DESARROLLO URBANO EN LA ALCALDÍA BENITO JUÁREZ
DURANTE EL SIGLO XX: EL CASO DE LA COLONIA PORTALES**

TESIS

**QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE
ARQUITECTA**

PRESENTAN:

**OSALDE UGALDE VALERIA
TRUJILLO SÁNCHEZ DIANA VIANEY**

DIRECTOR DE TESIS:

DR. PABLO FRANCISCO GÓMEZ PORTER

CODIRECTORES:

**DRA. ELISA MARÍA TERESA DRAGO QUAGLIA
DR. ALEJANDRO LEAL MENEGUS**



CIUDAD UNIVERSITARIA, CD. MX 2022



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



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

INTRODUCCIÓN INTRODUCCIÓN

..... Pág. 1

CAPÍTULO I EL ORIGEN DEL TERRITORIO CAPÍTULO I EL ORIGEN DEL TERRITORIO

..... Pág. 5

- 1.1 Antecedentes 6
 - 1.1.1 Acercamiento a la zona de estudio
 - 1.1.2 La Benito Juárez en la época prehispánica.
 - 1.1.3 Después de la conquista: una nueva era
 - 1.1.4 Siglos XVII y XVIII: Del lago a los pueblos
 - 1.1.5 Siglo XIX: Se aproximan los fraccionamientos

CAPÍTULO II HACÍA UN CRECIMIENTO URBANO CAPÍTULO II HACÍA UN CRECIMIENTO URBANO

..... Pág. 27

- 2.1 El Siglo XX 28
 - 2.1.1 Introducción
 - 2.1.2 Continúan los asentamientos
- 2.2 La Revolución 40
 - 2.2.1 El periodo de 1910 a 1920
- 2.3 Los años 20: Expansión 45
 - 2.3.1 Aparecen las primeras colonias (1920-1929)
 - 2.3.2 Crecimiento de 1929
- 2.4 De los 30s a los 50s 85
 - 2.4.1 Zona de estudio hacia lo moderno (1930-1935)
 - 2.4.2 El sexenio de Lázaro Cárdenas
 - 2.4.3 Proceso de urbanización (1940-1950)

| | |
|---|-----|
| 2.5 La Portales | 132 |
| 2.5.1 Orígenes: de hacienda a colonia | |
| 2.5.2 Situación después de los 20s | |
| 2.6 La modernización | 146 |
| 2.6.1 Fuerte urbanización: de los 50s a los 70s | |
| 2.6.2 Nueva Infraestructura | |
| 2.7 Las últimas décadas | 160 |
| 2.7.1 La época de los 70s | |
| 2.7.2 80s y 90s: inicio de los fenómenos | |
| 2.8 La Portales | 175 |
| 2.8.1 De modernización a abandono | |
| 2.8.2 Situación del territorio a en las últimas décadas | |
| 2.9 Evolución | 191 |
| 2.9.1 Cambios a través del tiempo: Conclusiones | |

CAPÍTULO III BIENVENIDA AL PANORAMA ACTUAL CAPITULO III BIENVENIDA AL PANORAMA ACTUAL

..... Pág. 202

| | |
|--|-----|
| 3.1 Siglo XXI | 203 |
| 3.1.1 Nuevo siglo, nuevas políticas: El Bando 2 | |
| 3.1.2 Norma de ordenación No. 26 | |
| 3.1.3 Programa Delegacional de Desarrollo Urbano | |
| 3.2 Asentamientos que perduraron | 218 |
| 3.2.1 La zona de estudio en el 2020 | |
| 3.2.1 Arquitectura y ciudad | |
| 3.3 Fenómenos urbanos del siglo | 239 |
| 3.3.1 Especulación inmobiliaria | |
| Burbuja inmobiliaria | |
| Gentrificación | |

CONCLUSIONES Y BIBLIOGRAFÍA CONCLUSIONES Y BIBLIOGRAFÍA

..... Pág. 253

INTRODUCCIÓN

La Ciudad de México fue fundada en la época prehispánica, mientras se desarrollaba, otros sitios a su alrededor también lo hicieron. Esta ciudad ha sido motivo de estudio múltiples ocasiones pues además de contar con una historia envidiable también en ella acontecen innumerables fenómenos y problemáticas que resultan atractivos para arquitectos y urbanistas.

El crecimiento y transformación de algunas zonas que son periféricas al centro colonial, de donde empezó todo, ofrecen un abanico de posibilidades para su estudio y análisis tanto de desarrollo histórico como urbano a través de sus siglos de historia. La evolución de estas se ha dado sobre todo por un crecimiento más allá del centro histórico a partir de la migración del campo a las ciudades, por especulaciones, por la compra y venta desmedida, por planeaciones y últimamente por estructuras políticas que responden a necesidades aisladas resultando en una metrópoli desarticulada.

En algunos sectores de la ciudad que pueden presentar valor histórico aún no se ha realizado la valoración para acreditarla. Tal es el caso de la zona oriente de la Benito Juárez que a pesar de contar con una historia que remonta hasta la creación de la ciudad misma no ha sido valorada y documentada como quisiéramos en términos arquitectónicos.

El acecho por instituciones de inmuebles que buscan modificar la imagen urbana, la pérdida del espacio público, la invasión de comercio informal son algunos fenómenos evidentes, pero la evolución del desarrollo urbano es clave para identificar el comienzo.

Tanto yo como mi colaboradora, Diana Vianey Trujillo Sánchez, guiadas con un sentimiento de desentrañar la historia presentamos el análisis de 29 colonias que conforman el área de estudio; evaluando las razones del crecimiento exponencial que presentó la alcaldía durante el siglo XX, los cambios que generó demográfica y urbanísticamente, sobre todo, el impacto que generó en la mancha urbana de la Ciudad de México, así como también los cambios que sufrieron sus principales calles y avenidas. Los siguientes datos e información exponen la evolución que ha tenido las colonias ubicadas al oriente de la alcaldía Benito Juárez cuyos límites son División del norte, Viaducto Río de la Piedad, Av. Río Churubusco y Av. Plutarco Elías Calles, empezando desde la época prehispánica y virreinal, lo que permitió dar origen a muchas avenidas o pueblos y con esto introducir una traza, para años después comenzar con los fraccionamientos mismos que perduran hasta nuestros días.

El primer capítulo engloba el origen prehispánico que tiene los terrenos de la Benito Juárez empezando desde la época de México Tenochtitlán, sus pueblos, su gran calzada de Tlalpan y el nacimiento de la hacienda Nuestra Señora de la Soledad de los Portales (que significa un punto de vital importancia de esta presente tesis). Los siglos venideros a la conquista y como repercutió en los antiguos pueblos, en el nacimiento de más haciendas, ranchos y ejidos para terminar en el siglo en que ocurrió la Independencia y como los últimos años de Porfiriato impactaron en la zona, pues es aquí donde comienzan los trabajos de fraccionamiento hacia la búsqueda de evolucionar urbanamente.

En el capítulo II presentamos un análisis por décadas, presentando la transformación que paulatinamente se da durante el siglo XX en las haciendas y pueblos que fueron los originadores de las colonias actuales. Por medio de mapas analizamos asentamientos y caminos que fundaron y dieron pie a la traza actual y mencionamos los estados de los conocidos Río Viaducto y Churubusco. El siglo XX significa el estallido en la evolución urbana que tuvo esta parte de la alcaldía, por lo que supone el capítulo en el que desarrollamos nuestro objetivo principal: el crecimiento al oriente de la Benito Juárez.

El tercer capítulo a modo de cierre presentamos las políticas de repoblamiento y fenómenos que se dieron en la Ciudad de México y que repercutieron en la zona de estudio como la gentrificación y Bando 2, por mencionar algunos, y como cambió esto a la imagen urbana de la alcaldía y en específico a las colonias Portales.

Nuestras motivaciones hacían la presente tesis nacen a partir de que desde inicios de la carrera surge un puntual interés sobre la arquitectura histórica, así como el poder responder preguntas de ¿Cómo? ¿Cuándo? ¿Por qué? Como estudiantes de arquitectura, inicialmente existió un interés por el tema teórico histórico de la licenciatura, comprendemos que es elemental y básico conocer el pasado para así conocer el presente, de esta manera podríamos construir el futuro de manera objetiva y acertada.

Coincidimos al pensar que la arquitectura es un arte, es evidencia concreta y palpable del pasado que persevera en el presente, con significado simbólico para quienes la estudian y más aún, para quienes la viven. La arquitectura de siglos pasados es el resultado de movimientos y corrientes artísticas e investigarla nos brinda la oportunidad de abrir un panorama y elogiarla, de conocerle, valorarla y vivirla.

Las características de la arquitectura son peculiares si sabemos leerlas y comprenderlas, puede significar más de lo que pensamos. Un proyecto de investigación puede ser una oportunidad de iniciación en el mundo de la investigación de la Historia de la arquitectura, de la restauración y otros temas de interés.

Las problemáticas a las que nos enfrentamos: el panorama actual de la zona oriente de la alcaldía Benito Juárez es continuamente modificado, pues es amenazada por instituciones inmobiliarias y depredadores especulativos provocando cambios en la tipología y morfología originales destruyendo el sentimiento de identidad y arraigo de la sociedad. El

espacio público se ve cada vez más invadido por la informalidad y aminorar el valor de la zona.

Nuestra justificación al realizar esta tesis fue abordar la historia y crecimiento a nivel urbano de la zona oriente de la alcaldía Benito Juárez permitiría un abanico de oportunidades para el sitio debido a que aportaría un nuevo enfoque de comprensión y conocimiento, ya que no ha sido un gran foco de investigación además de que podría constituir un ejemplo para una futura planeación urbana. Sin embargo, promete ser una zona de la Ciudad de México con contundentes y amplias oportunidades de investigación urbana, a su vez, se busca acentuar, difundir su desarrollo y evolución urbana.

Los objetivos principales están enfocados en comprender el desarrollo urbano que han presentado a lo largo de la historia las colonias localizadas al oriente de la alcaldía Benito Juárez en la CDMX a partir de su conformación como parte de los ensanches de la ciudad central en las primeras décadas del siglo XX. Conocer el origen de las colonias e incentivar a su reconocimiento y revalorización como un territorio con importancia cultural, como una condición de testimonio de evolución urbana de la Ciudad de México en los siglos XX y XXI

Identificar los factores que motivaron a realizar los diferentes fraccionamientos de la zona oriente de la alcaldía. Mostrar el crecimiento y cambios urbanos que se presentaron a partir de las haciendas y ranchos para dar origen a los fraccionamientos y colonias actuales en el Siglo XX. Iniciar un reconocimiento para las avenidas, calles, pueblos y haciendas que dieron pie al origen de las colonias actuales, como han sobrevivido y a su vez se

adaptaron con modificaciones al paso de los años contribuyendo a la expansión de la mancha urbana de la ciudad.

Colaborar, con la documentación, a través de la comprensión del desarrollo y evolución urbana para contribuir a la toma de decisiones para el desarrollo de la zona de estudio, conservando los valores culturales que permitan mantener su esencia y un equilibrio con el desarrollo urbano, presentando como se llegó al panorama actual por la cual atraviesa la alcaldía y colonias como Portales.

Partimos de la hipótesis que una gran porción del territorio de la alcaldía tuvo orígenes prehispánicos. Debido al crecimiento de población, y con este el de la ciudad, tuvo que ser modificada a través de los años para albergar los servicios necesarios de la población, estas modificaciones ocurridos sobre todo a principio del siglo XX. Los fenómenos ocurridos en los últimos años de ese siglo significarían el parte aguas para implementar las políticas que dieron la imagen actual.

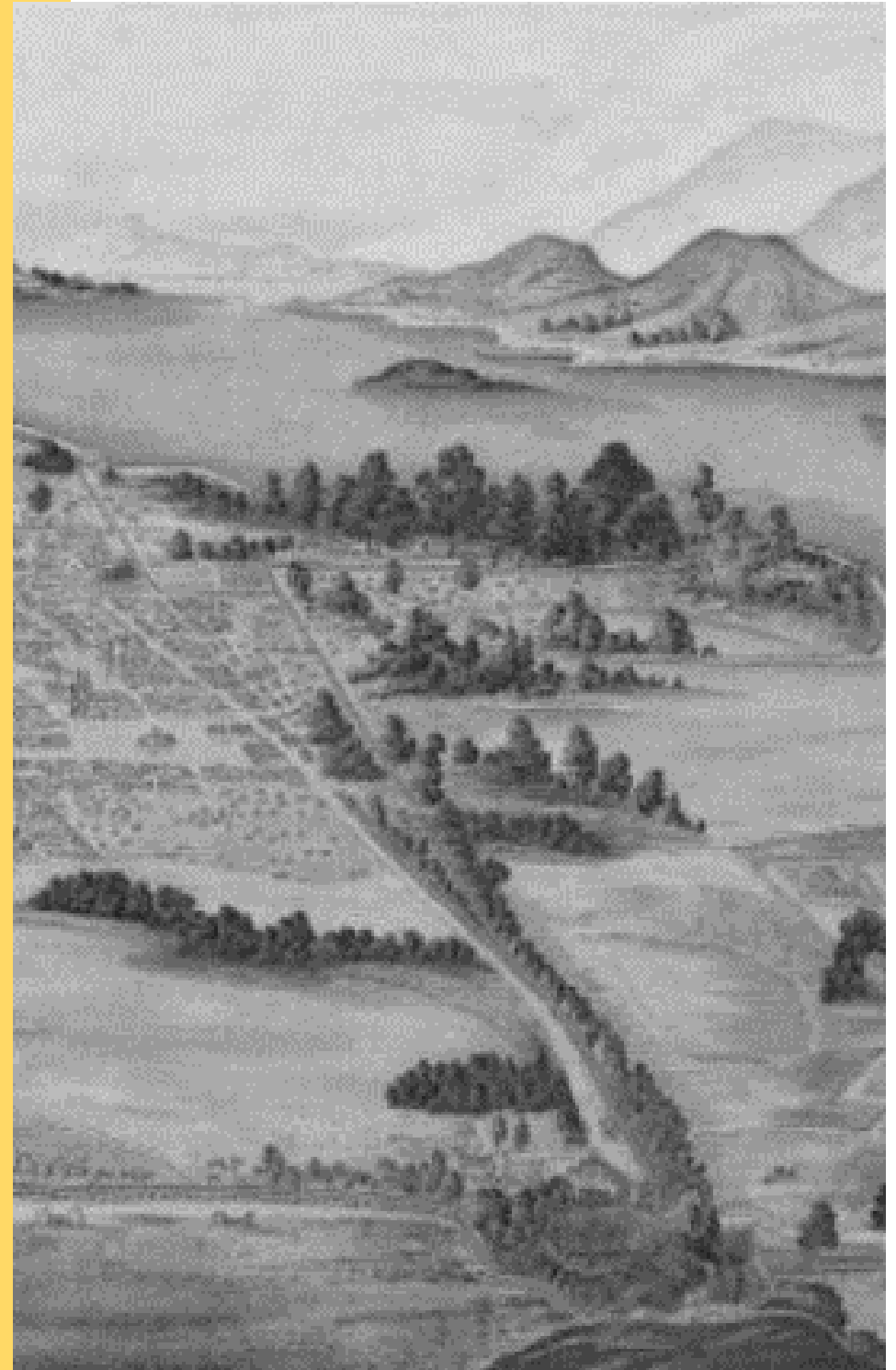
Basándonos a los mapas del siglo XIX las primeras colonias conservan su traza urbana y han incrementado su tamaño. A su vez existen registros de que los cambios urbanos disminuyeron en la segunda mitad del siglo XX. Por otra parte, partiendo de los datos recabados, algunas colonias que encontramos actualmente, la mayoría mantiene su nombre se cuándo se consideraban pueblos o haciendas, en especial vialidades principales como Calzada de Tlalpan y Río Churubusco.

CAPITULO I

EL ORIGEN DEL TERRITORIO

1.1 ANTECEDENTES

- 1.1.1 Acercamiento a la zona de estudio
- 1.1.2 La Benito Juárez en la época prehispánica.
- 1.1.3 Después de la conquista: una nueva era
- 1.1.4 Siglos XVII y XVIII: del lago a los pueblos
- 1.1.5 Siglo XIX: se aproximan los fraccionamientos



1.1.1 ACERCAMIENTO A LA ZONA DE ESTUDIO

El área de Estudio se encuentra ubicada dentro de la cuenca de la Ciudad de México, el territorio está puntualmente situado en una de las alcaldías centrales: Benito Juárez.

A continuación, se encuentra la ubicación señalada en la imagen 1, podemos identificar que colinda al norte con Cuauhtémoc, al sur con Coyoacán, al oriente con Iztacalco y al este con Álvaro Obregón.

La zona que corresponde al análisis presentado en este proyecto de investigación, se compone de aproximadamente la mitad del territorio total respecto a la alcaldía. Se encuentra limitada por importantes vialidades: Al norte por Viaducto Presidente Miguel Alemán Valdés, al sur con el Río Churubusco, al oriente con la avenida Presidente Plutarco Elías Calles y al este de forma diagonal con la Avenida División del Norte.

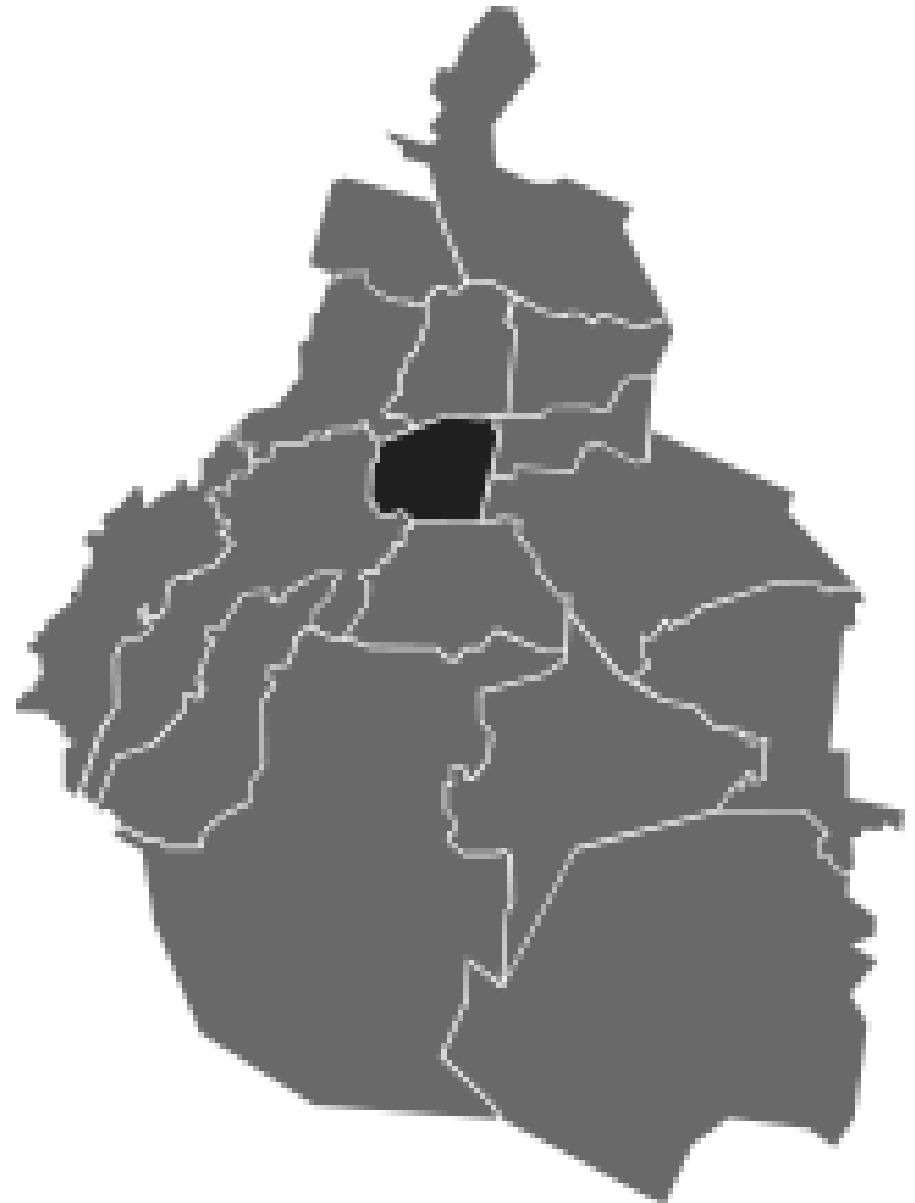


Imagen 1 Mapa de la Ciudad de México, se señala la alcaldía Benito Juárez.

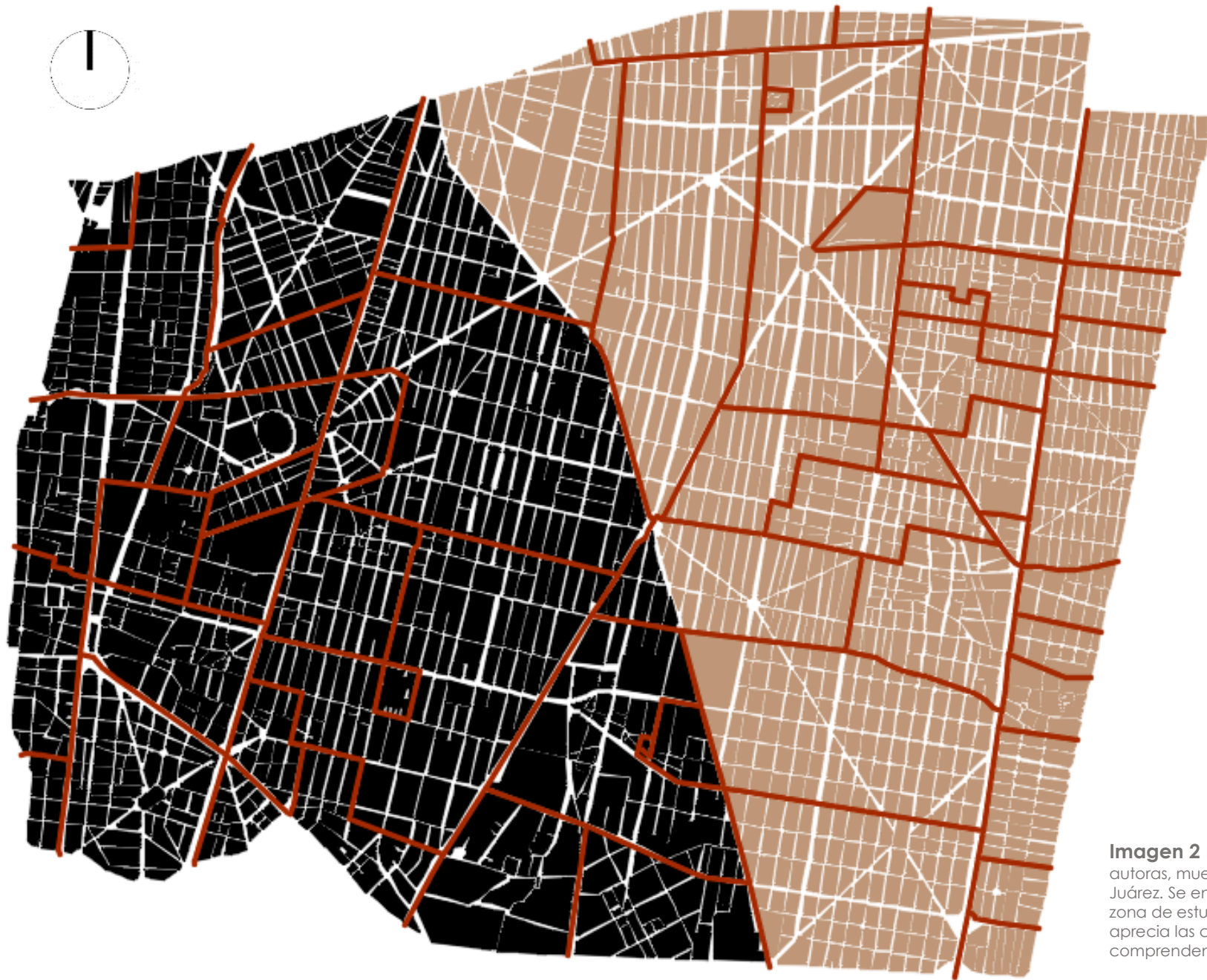


Imagen 2 Plano realizado por las autoras, muestra la alcaldía Benito Juárez. Se encuentra señalada la zona de estudio y a su vez se aprecia las colonias que la comprenden.

1.1.2 LA BENITO JUÁREZ EN LA ÉPOCA PREHISPÁNICA

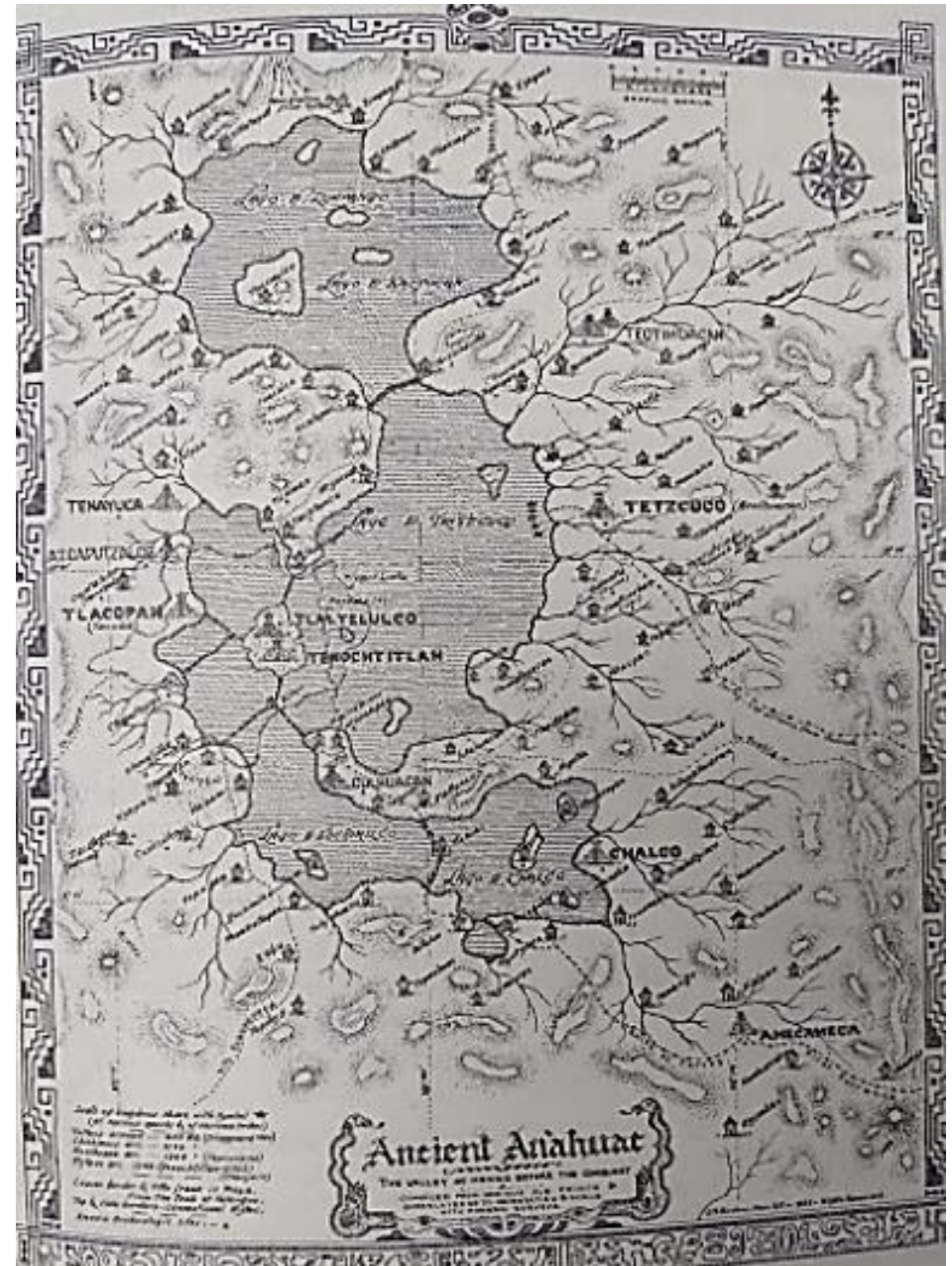
El origen de nuestra zona de estudio hace realizar un vistazo al pasado hasta remontar a la época prehispánica. A lo largo de años de análisis y estudios de profesionales en materia, se ha logrado recabar información sobre los asentamientos que habitaban en ese entonces y especular sobre la forma en que desarrollaban su día a día.

La existencia de algunos elementos son los primeros indicios que arrojan el origen del sitio, así como el nombre de ríos, avenidas, calle y colonias. El desarrollo de la cultura prehispánica está estrechamente ligado con la ubicación geográfica. Fue un gran reto de supervivencia para el hombre que se vio obligado a lidiar con obstáculos como buscar la manera de alimentarse, buscar un lugar para habitar y recursos para vestir. (Departamento del Distrito Federal, Benito Juárez, 1984, pág. 15)

Imagen 3 Mapa del Valle de México, en la época prehispánica,

“Mapa de lagos en la época azteca”

FUENTE: Departamento del Distrito Federal, Benito Juárez. Colección: Delegaciones políticas, México 1984



Los asentamientos que se establecieron en el Valle de México se basaron fundamentalmente en dos conceptos clave para los habitantes en ese entonces: la tierra y el agua. Las zonas lacustres, serranos y ribereños beneficiaban en gran medida la elección de los sitios.

El área de la cuenca de México se encontraba limitada desde ese entonces por las sierras del Ajusco al sur, Pachuca al norte y de las cruces en el área suroeste. Los lagos Texcoco, Zumpango y Chalco se encontraban dentro de dicha zona, además de los ríos que nos son de importancia: río de la Piedad y el río Churubusco, resultado de la conjunción del caudal proveniente del río Magdalena, Mixcoac, Eslava, y San Ángel. (Departamento del Distrito Federal, Benito Juárez, 1984, pág. 16)

En cuanto a asentamientos al oriente, ya se podían identificar 3, mismos que se ubicaban en islotes: el de Ahuehuetlán (La Piedad), Ticumac (San Simón Tucumán) y Tepletanzico (parte de La Narvarte); además de avenidas como la de Iztapalapa (hoy en día Calzada de Tlalpan o Coyoacán) que conectaba a la Ciudad de Tenochtitlan por el norte y al sur se partían en 3: la de Coyoacán (hoy Calzada General Anaya) que dirigía al pueblo del mismo nombre y Churubusco, la de Iztapalapa (Hoy Ermita) que dirigía a Mexicaltzingo y una al sur que llevaba a Xochimilco y Tlalpan. Sin pensarlo serían el antecedente para dar origen a los barrios y las colonias que ahora existen (Departamento del Distrito Federal, Benito Juárez, 1984, pág. 17).

Según los estudios realizados, se logra identificar que las culturas mexica y teotihuacana fueron a quienes pertenecían los asentamientos establecidos en esta zona, según los vestigios localizados en dicho territorio, en zonas específicas como Actipan, Portales, Ticuman, la Piedad y

Acachinaco (Nativitas), muchos vestigios encontrados siglos después al comenzar los preparativos de construcción del Sistema de Transporte Colectivo (METRO).

Los primeros habitantes se basaban en una economía que consistía en el autoconsumo, realizando actividades primarias como agricultura, además de pesca y caza, y recolección de alimentos. Los cultivos agrícolas se basaban en la cosecha de maíz, chile y frijol. Avanzaron de manera significativa y comenzaron a domesticar animales, aves como patos y guajolotes. (Departamento del Distrito Federal, Benito Juárez, 1984, pág. 18)

En cuanto a arquitectura, podríamos referir a que se trataba de construcciones hechas a base de adobe, de forma rectangular, con techumbre de ramas y lodo, ahora conocido como un sistema de baraque.

Por otra parte, los asentamientos lograron perdurar gracias al aprovechamiento de recursos: tierra fértil y la cercanía con cuerpos de agua, que a su vez funcionaban como vías de comunicación, rápidas y económicas. (Departamento del Distrito Federal, Benito Juárez, 1984, pág. 22)

EL tipo de riego que recibía el suelo eran de agua dulces o saladas, las primeras obtenidas del lago Chalco o Xochimilco, mientras que la saladas del lago de Texcoco. Cuando este último se desbordaba, causaba grandes problemas en los cultivos provocando inundaciones y grandes daños en los poblados, así como en los sembradíos.

Bajo el gobierno del emperador Moctezuma pudieron solucionarse algunos de los inconvenientes mayores con lo mencionado en el párrafo anterior. El desbordamiento del río: se desarrolló un dique- calzada y un gran acueducto. (Departamento del Distrito Federal, Benito Juárez, 1984, pág. 23)

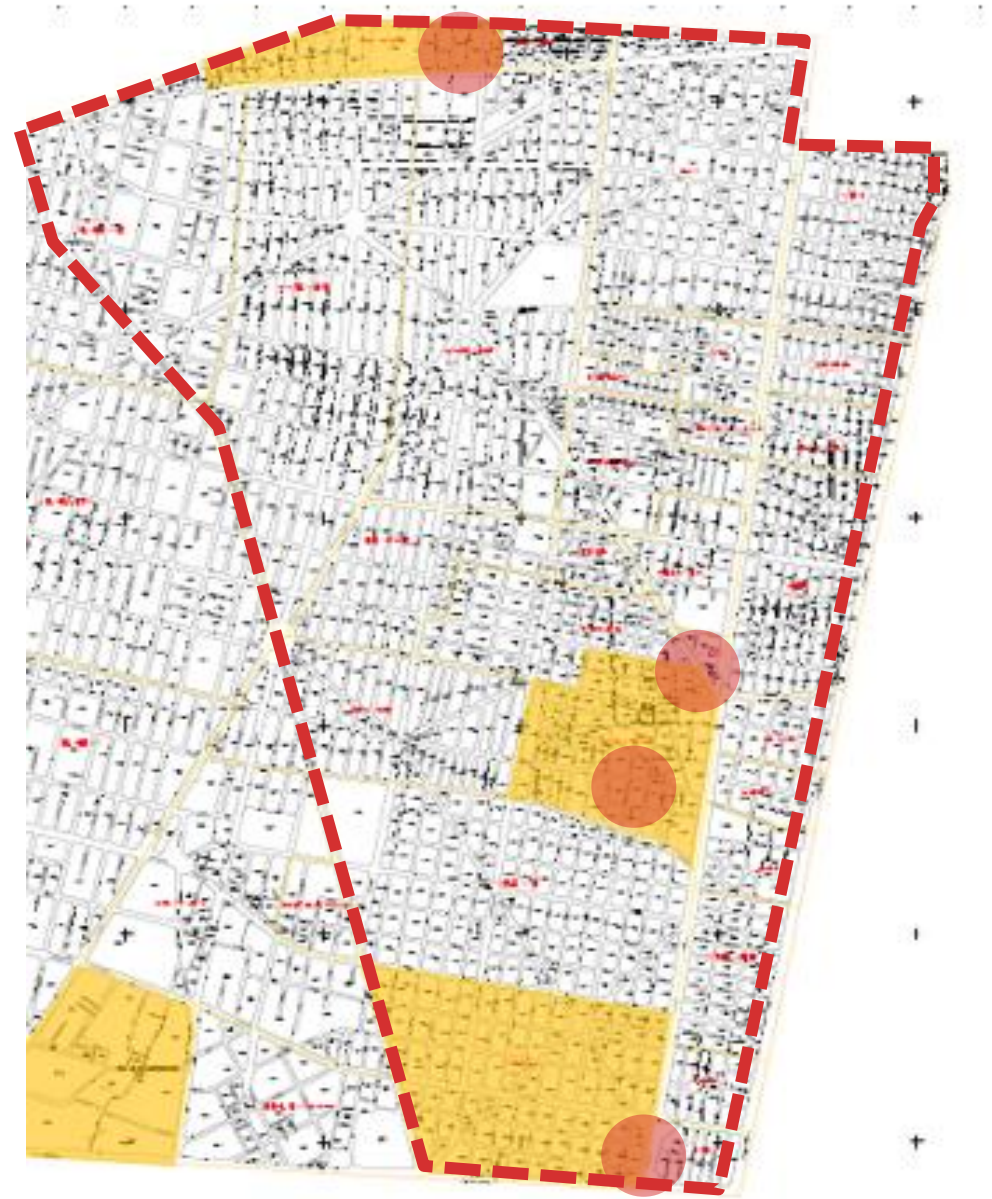


Imagen 4 Mapa de la zona de estudio, señala donde se han localizado piezas arqueológicas.

FUENTE: Departamento del Distrito Federal, Benito Juárez. Colección: Delegaciones políticas, México 1984

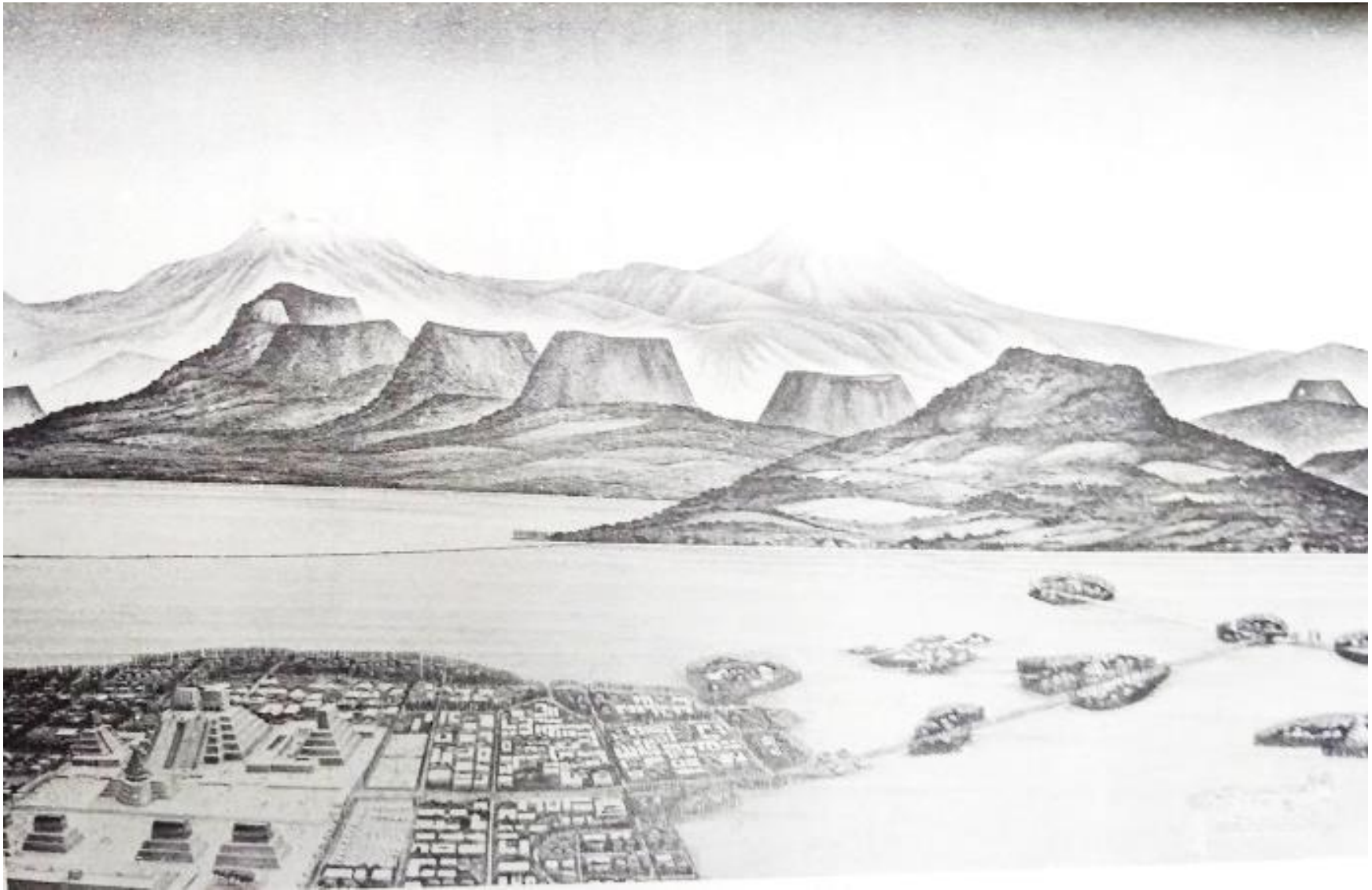


Imagen 5 Panorama del Valle de México en la época prehispánica.

FUENTE: Departamento del Distrito Federal, Benito Juárez. Colección: Delegaciones políticas, México 1984



Cuando la mayor parte de la actual ciudad se encontraba bajo las aguas del valle de México, los territorios de la alcaldía no eran la excepción. En los tiempos de México Tenochtitlán calzadas como la de Iztapalapa, la de Acachinanco o Tequesquahuac (hoy Viaducto Miguel Alemán o probablemente Obrero Mundial) y bifurcaciones como la de Coyoacán y Mexicaltzingo (hoy Calzada General Anaya y Av. Ermita), sin planearlo, ya habían empezado a delimitar la alcaldía Benito Juárez.

Imagen 6 Sección de plano de Tomas Filsinger, diseñador dedicado a cartografía México Tenochtitlán. Señalando los islotes y las avenidas de Viaducto Miguel Alemán y Tlalpan.

Fuente: Pagina web oficial MxCity
 Guía Insider
<https://mxcity.mx/2019/03/mexico-tenochtitlan-aun-vive-en-el-trazo-de-la-ciudad-de-mexico-imagenes/>

1.1.3 DESPUÉS DE LA CONQUISTA: una nueva era

En 13 de agosto de 1521, la gran ciudad mexicana, Tenochtitlan, después de casi 200 años de ser fundada, los antiguos habitantes sufrieron el ataque de los españoles quienes dejaron en ruinas la gran ciudad. Como única evidencia quedaron los grandes y monumentales centros ceremoniales.

Los españoles, decidieron fundar su imperio bajo los restos de la ciudad extinta, ya que dedujeron sería más fácil ubicarlo sobre lo preexistente a pesar de las desventajas que representaba su localización sobre la isla (Espinoza, 1991, p. 4).

Una vez conquistada la ciudad el trazo estuvo a cargo de Alonso García Bravo el que se guio bajo modelos españoles guiándose en el sistema urbano de la ciudad Azteca. Este nuevo trazo de forma cuadrangular con calles rectas abarcaba un área de 2.5 km² donde habitarían los españoles y en la periferia los indígenas (Departamento del Distrito Federal, Benito Juárez, 1984, p. 37).

Calzada de Tlalpan

Para lograr la conquista, calzada de Tlalpan desarrollo un papel fundamental. Construida en tiempos del tlatoani Izcóatl, en 1519 sería testigo del encuentro entre Moctezuma y Cortés; este paso por Mexicaltzingo y Churubusco hasta llegar al fuerte de Xólotl (se cree que se encontraba en algún punto entre San Antonio Abad y Templo Mayor). Esta avenida desde esta época cumplía con un papel importante (importancia que también recalcaremos más adelante) pues además de ser una de las pocas calzadas que comunicaba Tenochtitlán con tierra firme permitiendo la comunicación entre poblados y paso de mercancías también funcionada como dique: moderaba el flujo del agua o corrientes y evitaba la mezcla de las aguas dulces de Chalco con las de Texcoco (Hinojosa, 2016, p. 236).

En el mismo texto de Hinojosa (2016), señala que: *“En 1519, de acuerdo a la descripción de Hernán Cortés, la Calzada tenía dos leguas de largo, desde aproximadamente el Country Club y el Canal Nacional, hasta la Ciudad de México (aproximadamente unos 10 km); y a lo largo de dicha Calzada se recorrían por lo menos tres pueblos, Mesicalcingo (Mexicalcingo), prácticamente dentro del agua, y Niciaca (Mixiuca) y Huchílohuchico (Churubusco) en la costa de lago, con casas dentro del agua.”* (p. 227).

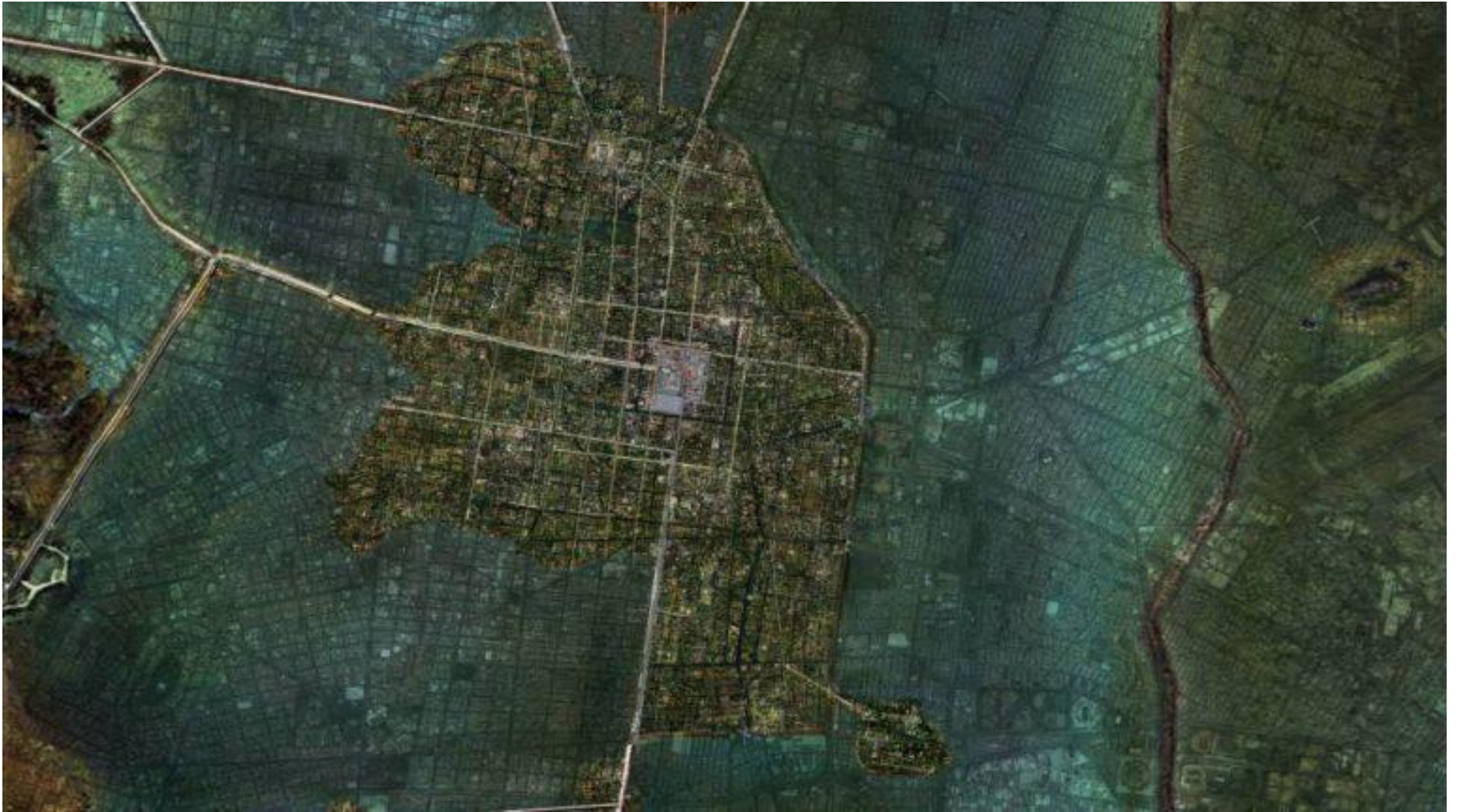


Imagen 7 plano de Tomas Filsinger, diseñador dedicado a cartografía México Tenochtitlán, se puede observar la sobreposición de la antigua Tenochtitlan con la ciudad actual

Fuente: Pagina web oficial MxCity Guía Insider <https://mxcity.mx/2019/03/mexico-tenochtitlan-aun-vive-en-el-trazo-de-la-ciudad-de-mexico-imagenes/>



Imagen 8 mapa de Alonso de Santa Cruz de 1555, se muestra la ciudad para esa época, se puede observar poblados y actividades en nuestra zona de estudio

Fuente: Departamento del Distrito Federal, Benito Juárez. Colección: Delegaciones políticas, México 1984

El marquesado

En 1529 la Corona de España le otorga a Cortés el título de Marquesado del Valle por los servicios prestados durante la conquista, esto significaba que tenía el señorío jurisdiccional sobre las tierras proporcionadas que eran: los pueblos de Tacubaya, Coyoacán, San Ángel y San Agustín de las Cuevas (Hoy Tlalpan) y entre los cuales también estaban los terrenos de la alcaldía Benito Juárez.

Esto provocó que durante el tiempo que duró el marquesado (es decir casi 3 siglos hasta 1810) los territorios de la Benito no contaran con autonomía ni dependieran de la Ciudad de México, todas las haciendas, ranchos, tierras comunales y pueblos se regían bajo el Corregimiento de Coyoacán (Departamento del Distrito Federal, Benito Juárez, 1984, p. 38-40).

Primeros poblados

Como ya hemos visto, los 3 islotes que se encontraban en ese tiempo en la zona serían las primeras zonas en habitarse. En estos puntos (que fungían como aldeas) se desarrollaron los primeros pueblos que vería la zona oriente de la alcaldía: El pueblo de la piedad, Nativitas y San Simón Ticumac.

La colonia que hoy conocemos como Nativitas, nacido de la aldea de Tepletanzinco ubicado en el islote del mismo nombre (que significa “pequeño sepulcro”).

San Simón Ticumac, nacido en el islote de Ticumac, funcionada como contrafuerte de la entonces calzada de Coyoacán (de Iztapalapa o Tlalpan). A mediados de este siglo frailes franciscanos realizaron la primera construcción de la zona: una modesta capilla dedicada a San Simón y en el que iniciaron sus labores para evangelizar al pueblo.

El pueblo de la Piedad ubicado en Ahuehuetlan, se dice por cronistas que en el siglo XVI y XVII lo que más se veía eran llanos encharcados (García, 2017, p. 36-40)

Terrenos de las ahora colonias Portales

Los terrenos que actualmente ocupan las colonias Portales eran constituidos por ciénagas que se inundaban regularmente debido a la cercanía con el lago y que se ubicaban cerca de los importantes cruces para Mexicaltzingo, Coyoacán y Xochimilco.



Imagen 9 posible ubicación de las ahora colonias portales y las avenidas en mapa de Alonso de Santa Cruz de 1555

Fuente: Departamento del Distrito Federal, Benito Juárez. Colección: Delegaciones políticas, México 1984

En 1554 se le concesionan los terrenos al español Alonso de Herrera en donde funda la Hacienda de Nuestra Señora de la Soledad de los Portales, que unos cuantos años después colindaría con el pueblo de San Andrés y su ladrillera.

Las razones principales por las que la hacienda se desarrolló de manera tan satisfactoria fueron las siguientes:

1. Fertilidad de los terrenos por su cercanía con ríos.
2. Factibilidad de construcción de pozos.
3. Por su suelo arcilloso permitió desarrollar la actividad ladrillera.
4. Importante ubicación comercial ubicada en el cruce de calzadas importantes y transitadas (Martínez, 2019, p. 12).

1.1.4 SIGLO XVII Y XVIII: del lago a los pueblos

El trabajo de desecación de los lagos comenzó desde que los españoles tomaron la ciudad de Tenochtitlán, para comienzos del siglo XVII ya casi no quedaba nada del gran lago que había sobrevivido por años. Esta desecación permitió que la tierra quedara descubierta generando una oportunidad de habitarla

“El espacio que queda libre al ser desecado el lago de Texcoco sirvió para el asentamiento de la población de menores recursos de la capital”¹

Progresan las construcciones

Para los 1600 las construcciones de las que se tienen registro es la Ermita de San Antón ubicada a la altura del Metro Ermita sobre Calz. de Tlalpan, el templo de San Simón Ticumac y para 1652 se inaugura el Santuario de La Piedad, construido por dominicos en el pueblo del mismo nombre, este santuario desapareció.

¹ Sin autor. (1998). El crecimiento urbano de la ciudad de México y la desecación del lago de Texcoco. Revista Documentos (Vol. XIX). P. 138

Durante el siglo XVII, el marquesado comenzó a efectuar mercedes o ventas de los terrenos bajo su poder (práctica que también se llevaría a cabo en los 2 siglos siguientes) explicando así el surgimiento de muchas haciendas y rancherías en la zona. Con esto también crecieron las disputas entre los comuneros, las haciendas y los ranchos pues muchos indígenas se vieron perjudicados por la invasión a sus tierras (Departamento del Distrito Federal, Benito Juárez, 1984, p. 46).

Con el surgimiento de las primeras haciendas se inicia la explotación más desmedida del suelo. Para ese entonces ya existía también en la zona la hacienda de la Narvarte que llegó a ser una de las haciendas más importantes en cuanto al abastecimiento de maíz y frutos. Originalmente abarcaba lo que ahora son las colonias de la Narvarte, Álamos, parte de Posta, Letrán Valle y Américas Unidas.

Pueblos en el siglo XVIII

En el caso de los pueblos de Nativitas, La Piedad y San Simón, en el siglo XVIII se comenzó una actividad de construcción de equipamiento eclesiástico, sobre todo. En el primero se edificó una capilla con advocación a la Virgen de la Natividad (y que en el siglo próximo llevaría a la construcción de un templo y convento que se

conservan hasta hoy) lo que motivó a cambiar el nombre de la aldea a Santa María Nativitas.

El ejido del pueblo de San Simón tenía límites al noroeste con la calle San Simón, al oriente con calzada de Tlalpan, al sur con el camino a Santa Cruz y al poniente con Av. Universidad. Era una tierra dedicada a floricultores y cultivadores de legumbres variadas.

En La Piedad se muestran indicios que para entonces la zona había sido otorgada a los naturales del pueblo, al igual que Nativitas este pueblo sufría se inundaciones frecuentemente. Fue un pueblo dedicado a la transportación de arena y a la producción de ladrillos (Junto con San Simón, San Andrés y Mixcoac) que se vieron afectados años después en 1910, por la fábrica de ladrillos “La Noche Buena”, hoy parque Hundido (García, 2017, p. 37-61).

En un recuento, los pueblos que se encontraban hasta esta fecha eran los de La Piedad, Nativitas y San Andrés, los ejidos eran los de San Simón y San Andrés de las ladrilleras y las haciendas eran las de La Narvarte, Nuestra Señora de la Soledad de los Portales y Las Ladrilleras. Las vías de comunicación importantes era el que unía el pueblo de la Piedad con la Ciudad de México y camino a San Agustín de las Cuevas que para entonces había sido empedrada hasta terminar la ahora alcaldía debido a su importancia (Departamento del Distrito Federal, Benito Juárez, 1984, p. 51).

1.1.5 SIGLO XIX: se aproximan los fraccionamientos

La bien buscada independencia había llegado a su fin tras largos años de lucha, pero en los primeros 50 años del comienzo de esta nueva vida trajo consigo una importante transición para el país. La vida cotidiana, la economía y política cambiaron conduciendo hacia la inestabilidad, crisis y caos.

En 1824 La Constitución creó al Distrito Federal como capital del país estableciéndose en la Ciudad de México dándole una nueva delimitación: un radio de 8.8 km. Con esto la Benito Juárez quedó finalmente dentro del límite del territorio del Distrito Federal.

Con la finalidad de solo centrarnos en la zona de estudio solo nos centraremos en los acontecimientos referentes a esta misma. Durante este periodo el crecimiento económico fue casi nulo y esto se reflejó en el casi inexistente cambio en el crecimiento de la ciudad pues muchas zonas tanto centrales a la Ciudad de México como periféricas cambiaron su aspecto al convertirse en campos de batalla.

Los terrenos de la Benito Juárez para mediados del siglo se habían vinculado con la ciudad por la introducción de

los tranvías de tracción animal (tirados por mulas) y por participar y apoyar al grupo liberal durante la Guerra de los Tres Años honrando a Benito Juárez (y por quien ahora la alcaldía lleva el mismo nombre). También por su participación contra las tropas invasoras de los Estados Unidos en el año de 1847 (Departamento del Distrito Federal, Benito Juárez, 1984, p. 51-62).

Batalla de Churubusco y la colonia Portales

Estas batallas sucedieron en el Ex Convento de Churubusco y los terrenos adyacentes que hoy ocupan la colonia Portales Sur y Norte. Esta batalla fue la segunda de cuatro que México enfrentó con Estados Unidos el 20 de agosto de 1847 en el convento antes mencionado. Tras rechazar a los atacantes varias veces finalmente los estadounidenses ganaron por lo que los militares y el batallón de San Patricio (formado por desertores irlandeses) fueron hechos prisioneros. Muchos de estos sobrevivientes ocuparon los terrenos del convento para vivir siendo los primeros fundadores de la colonia.

Por otra parte, las tropas arremetieron contra la hacienda de Nuestra Señora de la Soledad de los Portales apoderándose de ella para instalar sus campamentos y al día siguiente atacar Chapultepec. La hacienda suponía un punto estratégico pues se encontraba en el paso para llegar a la Ciudad de México desde el sur (Martínez, 2019, p. 13-16)



Imagen 10 Sección del Plano de Operaciones del Ejército Norteamericano de la Batalla de Churubusco, 1847

Fuente: Museo Nacional de las Intervenciones, Ex convento de Nuestra Señora de los Ángeles de Churubusco

COMIENZOS EN LA ADMINISTRACIÓN DEL TERRITORIO

Volviendo al Marquesado, como ya señalamos fue en 1810 con la Independencia de México que este se abolió, fue a partir de entonces que el Corregimiento de Coyoacán se fraccionó dejando a la alcaldía, por buena parte del siglo XIX, incorporada a la delegación de Tacubaya cuya cabecera municipal era Mixcoac.

El siguiente cambio fue en 1854 cuando la Constitución centralista cambió el nombre del Distrito Federal a Distrito de México incorporando a territorios como Mixcoac, San Ángel y Coyoacán, entre otros, aumentando la extensión del territorio. En 1857 se crea una nueva Constitución por los liberales en la que se cambia el nombre del Distrito de México a Estado del Valle respetando la extensión dada en 1854 (Departamento del Distrito Federal, Benito Juárez, 1984, p. 71).

En 1862 un año antes de que comenzara el imperio de Maximiliano los terrenos de la alcaldía pasaron a estar bajo la prefectura de Tacubaya y un año después en 1863 el Estado del Valle pasaría a ser Departamento del Valle de México (Martínez, 2019, p. 17).

SEGUNDA MITAD DEL SIGLO

A partir de la segunda mitad del siglo la población se incrementó en diversas zonas debido a la expansión de la ciudad a partir de 1824. Las familias seguían dedicándose al comercio, ganadería y agricultura. La industria de las ladrilleras se volvió más popular con la incorporación de hornos para el cocido de ladrillos y adobes. Tanto era su producción que llegaron a existir 10 zonas ladrilleras en la alcaldía, unas de ellas fueron San Andrés y en los terrenos de la colonia Albert.

En la colonia Portales se encontraba una calle llamada "Del tabique" que más tarde se llamó Av. De los Portales y hoy en día es Municipio Libre. Se cree que en la esquina de esa calle con calzada de Tlalpan se alzaban unos arcos o portales de ladrillo (Martínez, 2019, p. 17 y 18).



Imagen 11 fotografía de calzada de Tlalpan a finales del siglo XIX donde se muestran los portales característicos de la zona

Fuente: El mundo Ilustrado como vehículo literario de 1905 a 1910, Nelson R.

Primer registro de la población y sus asentamientos

En el mapa que se ve a continuación el cual corresponde al año de 1857 se encuentran marcados los pueblos de La Piedad, Nativitas, San Simón y hacia el oriente San Andrés que ya no corresponde nuestra área. Y las

haciendas de las que ya hemos estado hablando de La Narvarte, La Portales y Las Ladrilleras.

En contraste al crecimiento lento de los pueblos, las haciendas y ranchos aumentaron aun cuando algunas de ellas perdieron importancia. Ejemplo de esto fue la hacienda Narvarte que a partir de 1840 empobreció de manera significativa quedando casi deshabitada lo que llevo a su ruina. En 1856 se compran terrenos de esta ex hacienda y surge el rancho de los Álamos (ubicada donde ahora se encuentra la colonia del mismo nombre) (García, 2017, p. 61).

La Hacienda de Nuestra Señora de la Soledad de los Portales para 1808 pasa al poder del Sargento Mayor Juan de Noriega. Para 1875 se tiene registro de una escritura de compra-venta para la señora Petra Carrillo por la cantidad de \$ 8,000.00. pesos. Para 1888 la hacienda contaba con una extensión de 288 hectáreas y 10 años después se vendería a un matrimonio con el cual comenzaría el proceso de fraccionamiento de esta zona (Sánchez, 2014, p. 24-26)

Nativitas contaba con apenas 251 habitantes, a La Piedad ya se le consideraba así desde 1892 y que en los 40s ya se le conocería como Piedad Narvarte. Por otra parte, al Pueblo de San Simón y la hacienda de las Ladrilleras no se tienen registrados cambios (García, 2017, p. 37 y 41)

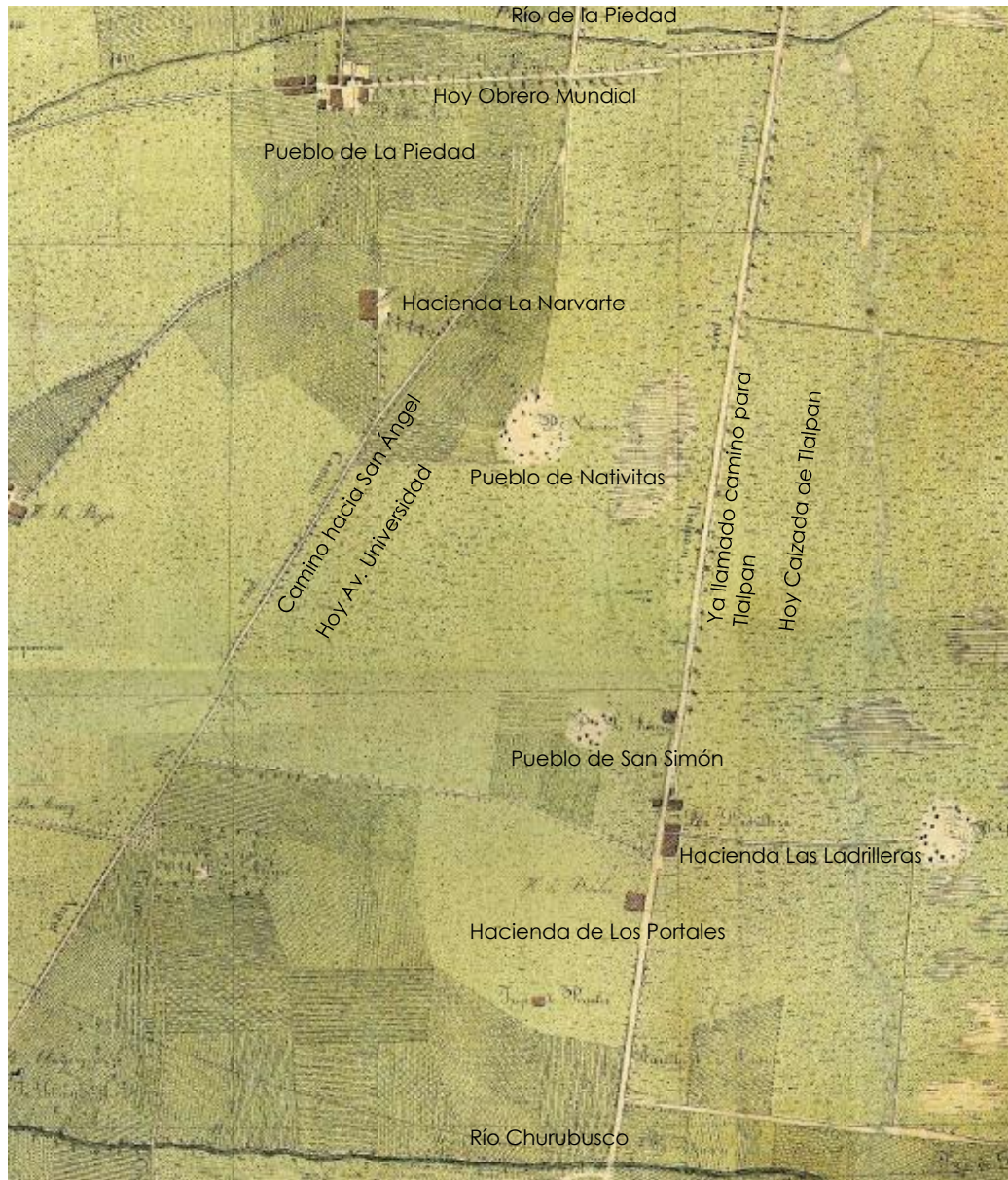


Imagen 12 Sección del
"Plano topográfico del
Distrito de México" de 1857

Fuente: Archivo Histórico
de la Ciudad de México

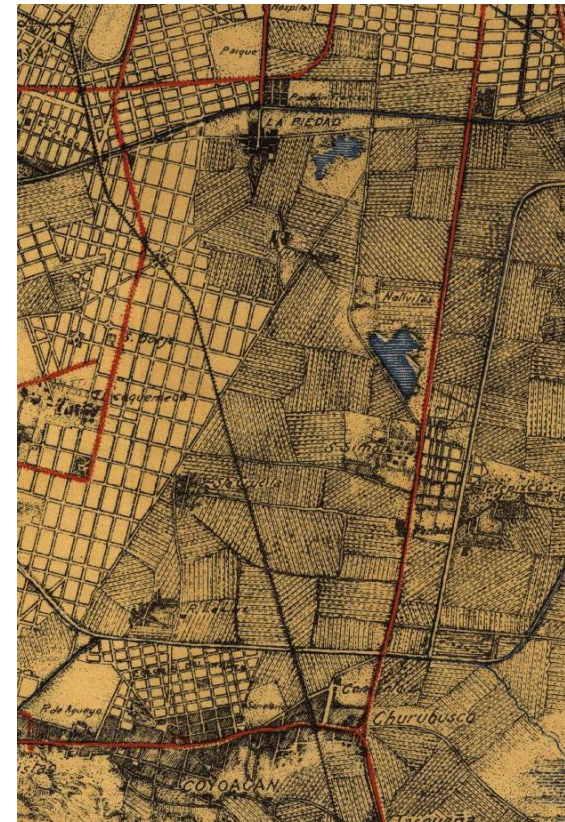
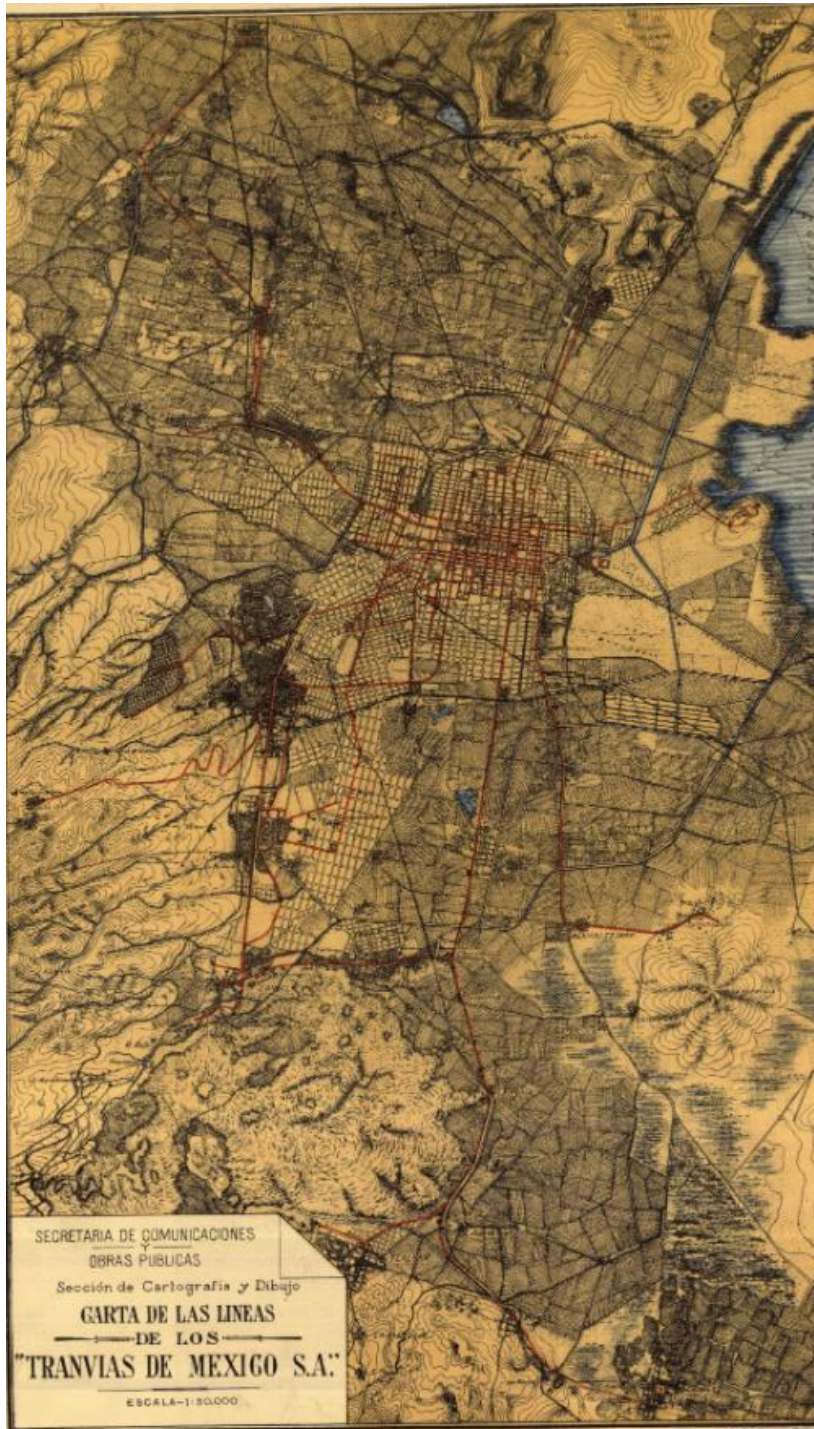


Imagen 13 y 14 Plano de "Tranvías de México" y sección donde se puede observar la zona de estudio con 2 líneas de tranvía, sin año

Fuente: Mapoteca Manuel Orozco y Berra

EL PORFIRIATO

Este periodo del tiempo se caracteriza por las transformaciones. A partir de 1877 la ciudad de México comienza a registrar un crecimiento en su población, el área urbana registra una expansión acelerada fuera del centro colonial, los pueblos, haciendas, rancherías comienzan a tener mayor relación y conectividad. Todo lo antes mencionado se hizo posible gracias a 2 cosas: el desarrollo económico y el poder político (Martínez, 2019, p. 21)

La zona urbana se iba comiendo poco a poco a la rural, con la introducción de servicios como alumbrado, desagüe, transporte, limpieza, vías y pavimentación, pero a la zona oriente de la Benito aún seguía siendo rural a excepción de La Piedad, pues este era el único pueblo donde ya habían llegado los servicios de transporte, alumbrado y vigilancia. La agricultura y la industria del ladrillo seguía siendo de las actividades económicas más populares de la zona y la hacienda de La Narvarte aún conservaba su puesto de entre las más famosas.

Las vías principales de comunicación eran Calzada de San Antonio Abad, Camino a Tlalpan y la hoy Av. Coyoacán pues se habían trazado líneas de tranvías (Departamento del Distrito Federal, Benito Juárez, 1984, p. 83-91).

Los últimos 20 años del siglo XIX dieron las pautas y “prepararon el terreno” para comenzar a fraccionar a la

Ciudad de México (y los terrenos de la alcaldía Benito Juárez) y así traer al modelo de la ciudad las colonias. En estos años parte de la metrópoli se fue construyendo por asentamientos (de clases altas y medias) en los alrededores de la ciudad colonial, para que esto fuera posible el ayuntamiento otorgó facilidades a los pobladores (como eximirlos de pagos de contribuciones o concederles autorizaciones (Martínez, 2019, p. 22)) para propiciar la expansión urbana. Y en los próximos años, como veremos en el capítulo próximo, se fomentó la subdivisión de tierras creando nuevos terratenientes llevando a fraccionar las haciendas, ranchos, pueblos y ejidos.

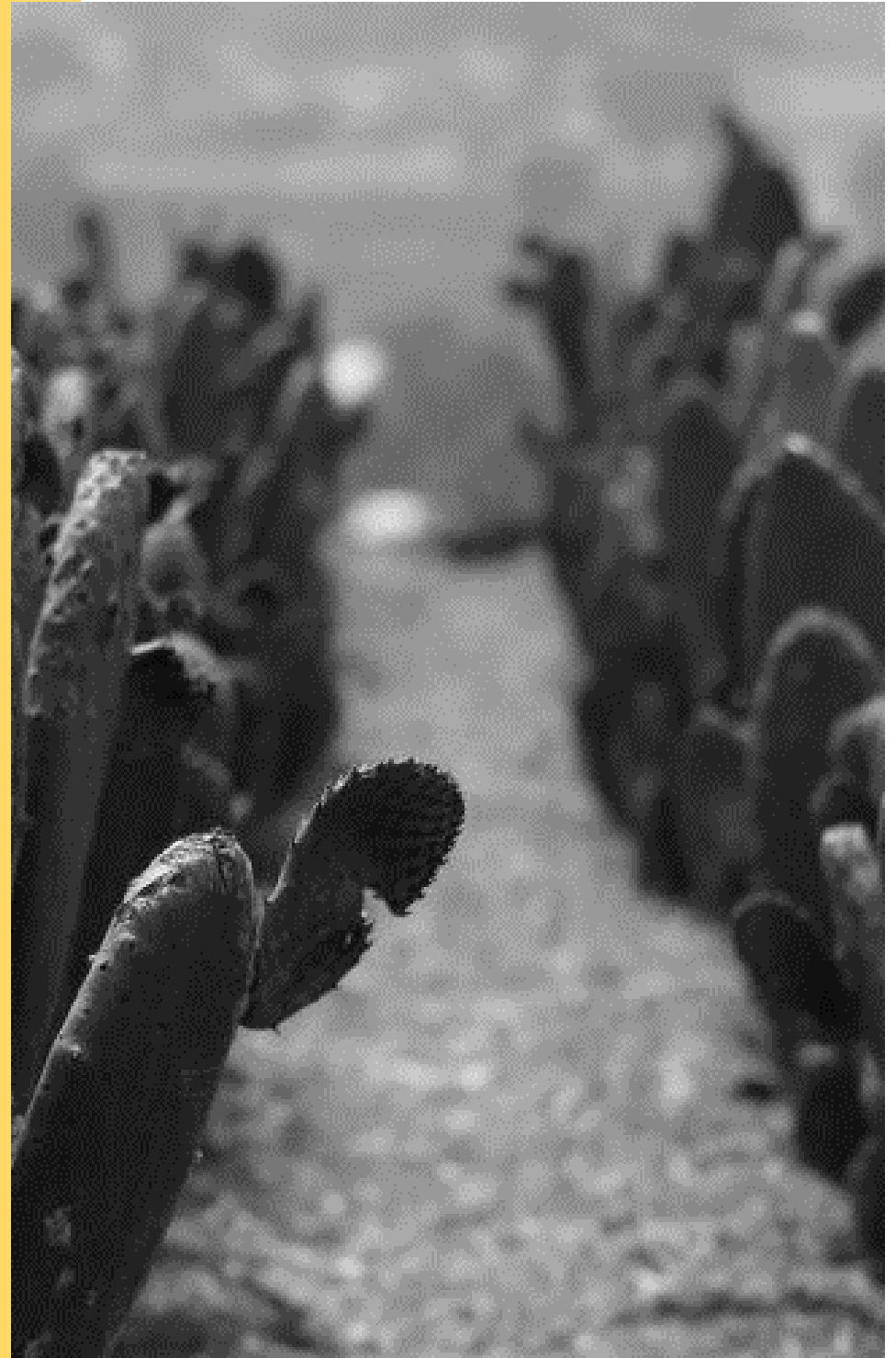
CAPITULO II

HACIA UN CRECIMIENTO URBANO

2.1 EL SIGLO XX

2.1.1 Introducción

2.1.2 Continúan los asentamientos



2.1.1 INTRODUCCIÓN

Los primeros años de éste nuevo siglo trae consigo una evolución y desarrollo urbano fundamental para la Ciudad de México y sobre todo para la zona de estudio, pues en estos años comienza la urbanización y un importante papel del sector inmobiliario de gran parte del territorio de la ahora Alcaldía Benito Juárez.

Martínez (2019) en su tesis aclara que la zona central de la Ciudad de México fue reflejo del auge en la situación económica que se mantuvo durante los primeros años de 1900: grandes edificios que demostraban un crecimiento en la administración pública, se contaban ya con 30 edificios públicos del Gobierno, 19 edificios destinados para la educación, 11 para hospitales, 4 cárceles, 12 oficinas de telégrafos, 2 panteones, 11 mercados, 9 bancos, 54 hoteles, 6 teatros, 5 casinos, 1 catedral, 14 parroquias, 37 iglesias, 4 templos y 18 jardines públicos (Espinoza, 1991, p.110) todo esto fortaleciendo el uso de suelo hacia un mercado comercial, que propició desplazar hacia la periferia otro tipo de actividades y comercios.

Los habitantes

Contrario a esta situación, la época también se caracterizó por evidentes contrastes provocados por la rápida expansión territorial iniciada en el centro de la ciudad, trayendo como resultado diferentes fraccionamientos que definían la situación económica de sus habitantes. Mientras las clases económicamente altas empezaban a poblar las ahora colonias de Condesa, Roma, Cuauhtémoc etc. otras empezaron a poblar lo que es actualmente la Obrera, Chopo, La Viga etc. con casas vecindad o viviendas de adobe (Martínez, 2019, p. 10)

En esta época los procesos de construcción y los materiales utilizados para ellos empiezan a cambiar, los pisos de baldosas se transforman a pisos de madera, la piedra dejó de ser uno de los materiales básicos y se extendió el uso hacia los tabiques o hierro, lo que permitieron construcciones más complejas (Sánchez, 2014, p. 23)

CAMBIOS EN LA ADMINISTRACIÓN DEL TERRITORIO

Hasta el 25 de marzo el entonces Distrito Federal se dividía en la municipalidad de México con los siguientes 6 distritos: Azcapotzalco, Guadalupe Hidalgo, Tacubaya, Coyoacán, Tlalpan y Xochimilco conformados por 21 municipalidades comprendidas dentro de los territorios de los distritos. Un día después, el 26 de marzo de 1903 el Distrito Federal se divide por decreto para su administración en 13 municipalidades: México, Guadalupe Hidalgo, Azcapotzalco, Tacuba, Tacubaya, Mixcoac, Cuajimalpa, San Ángel, Coyoacán, Tlalpan, Xochimilco, Milpa Alta e Iztapalapa (Espinoza, 1991, p. 113).

A partir de entonces la Hacienda de los Portales y una gran parte de la Benito Juárez quedó bajo la prefectura del municipio de Mixcoac.

INICIO DE LA URBANIZACIÓN

Referente a nuestra zona de estudio, se inicia un proceso de urbanización constituida sobre todo por 2 pasos: por una “colonización”¹ realizada por familias acaudaladas del Porfiriato y principalmente, por los ya mencionados fraccionamientos (aunque aún no se iniciaban proyectos oficiales para estos). Primero, altos funcionarios y burgueses de la época se buscaban en la periferia pueblos ya consolidados que contaran con servicios e infraestructura básica (alumbrado público y dotación de agua potable) como Mixcoac y La Piedad para realizar sus casas de campo en busca de tranquilidad (Gómez, 2013, p. 104).

Y como segundo paso para la urbanización, la haciendas, ranchos y ejidos, en ese entonces grandes extensiones de tierra, se fueron fraccionando, lo que permitió una compra y venta de predios. Este suelo, mayormente de uso agrícola pasó a ser incorporado a un uso de suelo urbano, aumentando el valor del suelo y provocando así un “mercado de lotes”² y el inicio de un mercado inmobiliario que traería el origen de las primeras colonias de la alcaldía. Esto fue posible gracias a respaldos políticos que aceptaron las solicitudes para dividir ejidos, pueblos, rancho y haciendas, dando oportunidad para que un pequeño grupo de la burguesía

² Mencionado así de igual manera por el autor del libro Benito Juárez, Colección: Delegaciones Políticas 1984 del Departamento del Distrito Federal

acumulara capital con el nuevo negocio de inversión en la tierra.

Así fue como se inició con la promoción capitalista de suelo y la especulación inmobiliaria; en el siguiente capítulo veremos cómo al formarse sociedades anónimas con apoyo de financiamientos bancarios, estas compañías se encargaron de realizar tanto obra de infraestructura como de construir y financiar casas y edificios (sobre todo en la década próxima, después de 1910) un ejemplo de esto es el fraccionamiento realizado a la Hacienda de Nuestra Señora de la Soledad de los Portales (Martínez, 2019, p. 23), cuya cronología e historia veremos más adelante.

UN NUEVO TRANSPORTE

Este proceso de urbanización y expansión se vio favorecido y acelerado gracias los nuevos sistemas de transporte implementados: el automóvil y el tranvía eléctrico.

A principios de 1900 la utilización de la energía eléctrica para los ámbitos de la vida urbana fue gracias a los avances tecnológicos y al desarrollo económico del país a finales del siglo XIX (Gómez & Martínez, sin año, p.2). Este nuevo siglo trae consigo el remplazo de los tranvías de tracción animal a los eléctricos, cuyas rutas seguían saliendo del centro de la ciudad pudiendo conectar a los pueblos y zonas rurales del territorio nacional y que servían tanto para el traslado de mercancías como también de pasajeros, militares, enfermos y presos (Gómez & Martínez, sin año, p.3).

Para el año de 1890 llegaron a existir 35 rutas de tranvía, de las cuales la mayoría partía del centro histórico (desde la Plaza de Armas) unas de las cuales tenían su ruta por la actual alcaldía Benito Juárez, por ejemplo, la que salía de la Plaza de Armas hacía Mixcoac, Del Valle, La Piedad, San Ángel o Tacubaya (Gómez, 2013, p. 104).

Ya para 1900 con la introducción de este nuevo sistema de transporte el Distrito Federal mantenía una comunicación entre Azcapotzalco, Guadalupe Hidalgo, Tacubaya, Tacuba, Mixcoac y las rutas que pasaban sobre Av. Tlalpan: San Ángel, Coyoacán y Tlalpan. Todas

estas ya con sistema eléctricos, y la que llegaba hasta Xochimilco todavía por tracción animal desde Tlalpan. Ya para 1902 llegaron a existir 112 kilómetros de vías eléctricas en el Distrito Federal, siendo la parte oriente la zona más limitada de este servicio (Espinoza, 1991, p. 112).

Este implemento de nuevo transporte fue de vital importancia para la Benito Juárez pues permitió un rápido flujo de personas y mercancía, teniendo mayor conectividad y accesibilidad del centro de la ciudad a la periferia, factores que ayudaron a la rápida expansión de la ciudad y nacimiento de las colonias en la alcaldía.

Las colonias nacidas en este periodo (de 1900 a 1910) fueron la colonia del Valle y Albert, la primera originada por el fraccionamiento de su zona campestre en 1908 sobre los terrenos de los ranchos Amores, Santa Cruz y San Borja y que junto con la ruta del tranvía que llegaba ahí ayudó a expandir la zona urbana hacia la periferia, misma ruta hacia el año de 1913 ya contaba con sistema eléctrico (Gómez, 2013, p. 104).

2.1.1 CONTINÚAN LOS ASENTAMIENTOS

El mapa presentado a continuación muestra parte de la ciudad de México (el área a estudiar) en el año de 1903, este será de importancia para su análisis y documentar el crecimiento que hubo alrededor de 50 años desde los el análisis realizado del mapa de 1857. En este mapa se observan como puntos negros los poblados, haciendas y ranchos y los caminos que para ese tiempo aún existían.

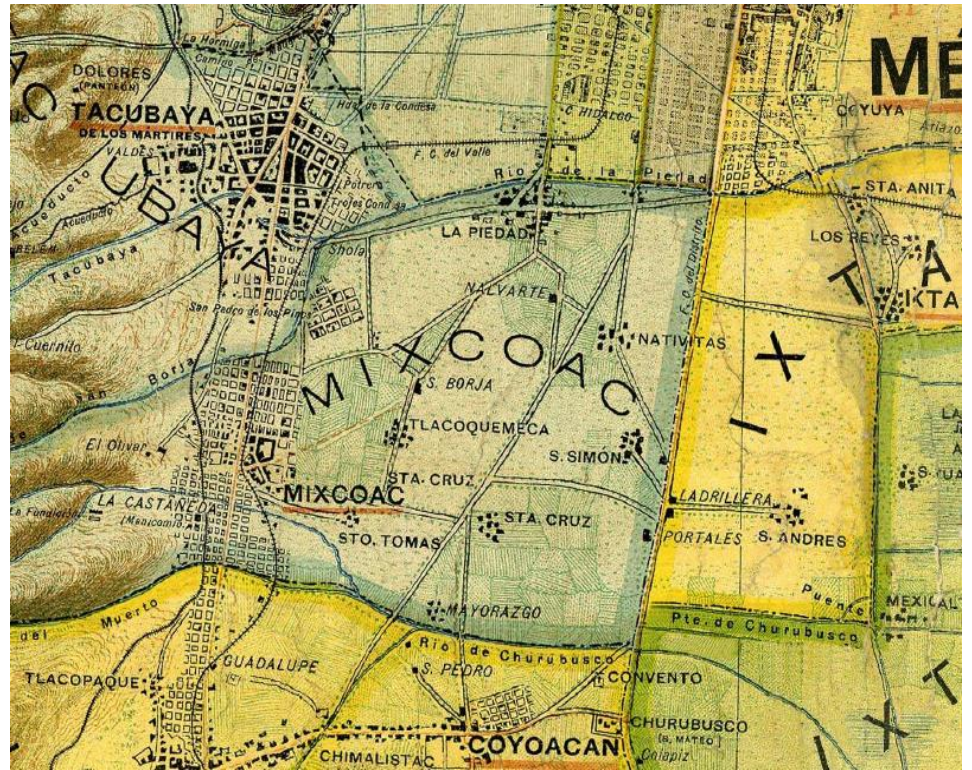
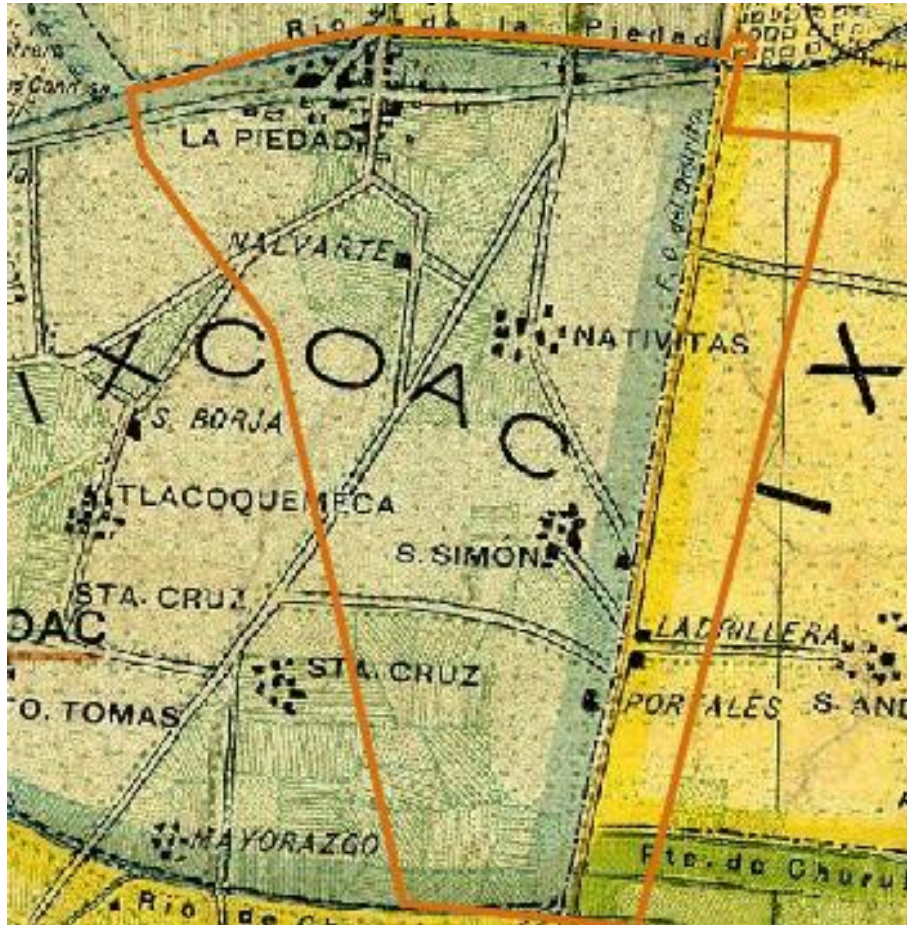


Imagen 15 Sección del “Plano Topográfico del Distrito Federal” de 1903

Fuente: Archivo Histórico de la Ciudad de México

Delimitación de la zona a estudiar



En naranja antes presentado se observa la delimitación del área a estudiar. En este año aún no se realizaba ninguna calzada o avenida de los límites marcados (Av. División del Norte al poniente, Pcte. Plutarco Elías Calles al Oriente) solo se presenta la traza de los ríos el Norte y Sur que aún se encontraban (Viaducto y Churubusco)

Imagen 16 Muestra la delimitación de la zona a estudiar del "Plano Topográfico del Distrito Federal" de 1903

Fuente: Archivo Histórico de la Ciudad de México

ASENTAMIENTOS análisis

De 1900 a 1910 no existieron grandes cambios en la fisionomía del territorio, pues aún gran parte de la zona eran ejidos cuyo uso principalmente era para la agricultura. Desde el anterior análisis con el mapa de 1857 y el realizado con los mapas antes presentados se observa que en un periodo de casi 50 años los pueblos ya formados de La Piedad, San Simón y de Nativitas crecieron, pero no se hicieron cambios significantes. Para este entonces el pueblo de la Piedad era el más grande en extensión, seguido por Nativitas y San Simón.

Los movimientos de compra-venta y los fraccionamientos aún no dejaban ver algún cambio por lo que los ejidos, ranchos y haciendas siguieron siendo las mismas y no aparecieron otros tipos de asentamientos. Tanto las haciendas como de La Ladrillera y la Narvarte seguían en uso y sin cambios aparentes.

La hacienda de Nuestra Señora de la Soledad de los Portales sufrió cambios internos significativos que se explicarán más adelante pero no realizó un cambio referente a lo urbano o arquitectónico. Según la antropóloga García Figueroa el pueblo de Nativitas (que fue originado a partir de la aldea de Tepetlalzingo), en 1890 apenas contaba con 251 habitantes y ya era llamada Santa María Nativitas.

En el gráfico de a continuación se realiza una sobreposición de los poblados presentes en los primeros años del nuevo

siglo (basado en el mapa “Plano topográfico de la Ciudad de México” de 1903) sobre un mapa catastral actual de alcaldía, en el que solo se muestra la zona de interés. En rojo se muestran los asentamientos que han perdurado desde un siglo pasado (Pueblos y haciendas).



■ Pueblos aún existentes para 1903

1. Pueblo de La Piedad
2. Pueblo de Nativitas
3. Pueblo de San Simón

■ Haciendas aún existentes para 1903

4. La Narvarte
5. Las Ladrilleras
6. Los Portales

Imagen 17 plano de elaboración propia, muestra los pueblos y haciendas presentes a inicios del siglo XX fundamentada en mapa de 1903 (imagen 15) y plano catastra actual de la alcaldía Benito Juárez.

CAMINOS a n á l i s i s

Para ese entonces el tramo de San Agustín de las Cuevas (hoy Calzada de Tlalpan) y la hoy Av. Coyoacán (donde pasaba la ruta del Zócalo hacia la actual colonia del Valle) fueron conexiones de grandes movimientos.

En esos años se puede observar Calzada de Tlalpan que a principios de 1900 sufrió ampliaciones para posicionar el tranvía eléctrico y sus estaciones.

A los caminos ya antes formados y vistos en el mapa de 1857 se sumaron caminos que comunicaban con la Hacienda la Narvarte que hoy serían: la calle Cumbres de Maltrata y la calle de Tajín junto con un camino desconocido que comunicaba esta última calle con Camino para San Ángel (Av. Universidad).

Más hacia la parte central y que atravesaba el pueblo de Nativitas ya encontramos otro tramo de Cumbres de Maltrata y el tramo de Eje Central Lázaro Cárdenas que se encontraba al Norte (con la Calle Obrero Mundial) se prolonga hasta chocar con esta y así comunicar hasta Calzada de Tlalpan. Hacía el Este lo que hoy podría ser Av. Santiago, calle Benito Juárez y hacía el Sur Ermita Iztapalapa.

*“La vida de las haciendas, ranchos, poblados y ejidos fue posible, en gran parte, por las vías de comunicación que permitieron el contacto de unos con otros, transportar productor y llegar a otras zonas de la ciudad de México”
(Benito Juárez, colección delegaciones políticas 1984)*

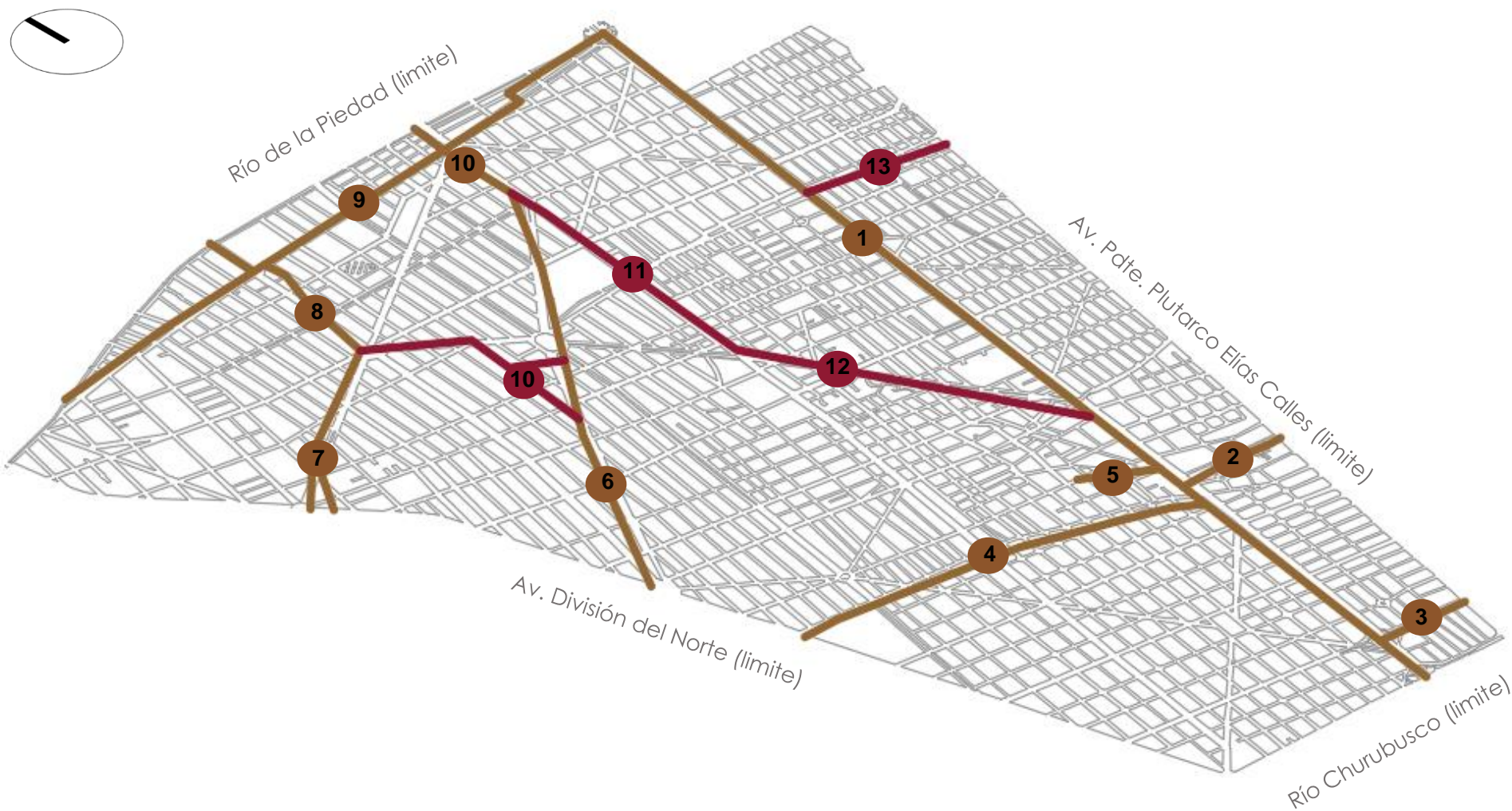


Imagen 18 plano de elaboración propia, muestra los caminos presentes a inicios del siglo XX fundamentada en mapa de 1903 (imagen 1) y plano catastra actual de la alcaldía Benito Juárez.

Caminos ya existentes desde siglo XIX

1. Calz. de Tlalpan (anteriormente llamado camino a Tlalpan)
2. Calle Benito Juárez
3. Ermita Iztapalapa
4. Calz. Santa Cruz y Miguel Laurent (anteriormente camino a Santa Cruz)
5. Calz. de San Simón
6. Av. Universidad (anteriormente camino a San Ángel)
7. Diagonal San Antonio
8. Av. Cuauhtémoc (entonces llamado Camino de La Piedad)
9. Obrero Mundial
10. Eje Central Lázaro Cárdenas

Caminos existentes para 1903

10. Tajín
11. Eje central Lázaro Cárdenas (se añade otro tramo)
12. Cumbres de Maltrata (tramos)
13. Av. Santiago (entonces llamada calzada Hidalgo)

2.2 LA REVOLUCIÓN

2.2.1 El periodo de 1910 a 1920



2.2.1 EL PERIODO DE 1910 A 1920

Para 1910, se conocía la existencia de algunos pueblos, entre ellos Xoco, Actipan, San Simón Ticumac, Nativitas por mencionar algunos, durante este periodo se integraron a ranchos y haciendas, posteriormente se formalizarían sus calles para consecutivamente otorgarles nombre.

Los nombres de las calles, de esta zona se basaron en los personajes destacados, hombres y mujeres que tuvieron relevancia en aquel momento, en especial en época porfiriana. Ya sea por posición socioeconómica, prestigio, o alguna actividad en la que destacaba, principalmente de manera profesional.

En este punto de la historia, no sólo la Ciudad se encuentra en una etapa de caos y confusión sino todo el país. El comienzo de una nueva Revolución, tiene como consecuencia la inestabilidad y el desequilibrio social, económico y político.

Con los estragos del Porfiriato, se establecieron una serie de características, donde el contraste es el protagonista de las edificaciones, esto en consecuencia a que durante este periodo se marcó la diferencia entre quienes tenían poder adquisitivo para los bienes y para quienes no era posible adquirirlos, es decir, las clases altas tenía bien clara la diferencia en relación a la clase baja, estos últimos, quienes eran los menos favorecido con el régimen de Porfirio, de ahí uno de los orígenes de su derrocamiento.

Durante el periodo Revolucionario, el mercado del suelo se tornó bastante enriquecido y acumulado. Resulta que con el cambió de gobernante, Porfirio Díaz quedó atrás, y por razones lógicas su gabinete de mandatarios cambió.

LOS FRACCIONAMIENTOS

Esta etapa, funge como protagonista el sector inmobiliario, debido a que los principales agentes del sector eran los funcionarios gubernamentales, resultó como indicador para lucrar con el desarrollo urbano, provocando un comercio de urbanización y comenzar con el fraccionamiento "oficial" de pueblos y haciendas.

Uno de los principales factores para que esto pudiera llevarse a cabo es la falta de interés en esos años por parte de los propietarios y gobernantes, siendo esto aprovechado, principalmente por socios de los funcionarios gubernamentales y capitalistas extranjeros. Posicionándolos con ventaja, ya que contaban una visión urbana con mayor panorama apreciando el potencial que podría tener el territorio. Cabe mencionar que durante el periodo de Revolución la atención estaba situada en el conflicto de poder y en la importancia de la tierra, propiciando un cumulo y aparcamiento de predio.

En el Plan de Ayala en el año de 1911, Emiliano Zapata, estableció una serie de decretos los cuales direccionan la repartición de tierras, decretos que, sin saberlo, llevarían hacia los inicios de la urbanización. A continuación, se

presentan algunos de los enunciados que se proclamaron:

6. *"... hacemos constar: que los terrenos, montes, y aguas que hayan usurpado los hacendados, científicos o caciques a la sombra de la tiranía y justicia venal entrarán en posesión de estos bienes inmuebles, desde luego los pueblos o ciudadanos que tengan sus títulos correspondientes a estas propiedades, ..."*.

8. *"Los hacendados, científicos o caciques que se opongan directa o indirectamente al presente Plan se nacionalizarán sus bienes, y las dos terceras partes que a ellos les correspondan se destinarán para indemnizaciones de guerra, pensiones para las viudas y huérfanos de las víctimas que sucumban en la lucha por este Plan"*. (ZAPATA, 1911)

En algunos de ellos se hace énfasis sobre la expropiación de propiedades a aquellos quienes no presenten el título de propiedad, dejando así que por voluntad propia los dueños, caciques y hacendados principalmente, vendan sus tierras de manera que, no fueran expropiadas.

Como consecuencia del movimiento, gran número de inmuebles quedaron sin propietario, ya sea por meros motivos bélicos o por el descenso de sus dueños, dando

paso a que los altos mandos de la Revolución tomarán libre posesión de ellos. Asimismo, llegó el régimen constitucionalista, comandado por Álvaro Obregón, quien decide ceder inmuebles a personal de alta jerarquía, que en un porcentaje de los casos se inclinan a la urbanización de tierras agrícolas.

De las tropas revolucionarias, quienes han tomado posesión de los predios sin dueño deciden crear vínculos con familias Porfirista, al observar los tan buenos resultados del desarrollo de la urbanización, económicamente hablando, siendo este el motivo principal para establecer un nexo y relacionarse con ello de alguna u otra manera. En consecuencia, se tiene el aprovechamiento de las propiedades abandonadas, sin embargo, llegó un momento donde las tierras resultaron ser insuficientes recurrieron a la invasión de propiedades mediante la fuerza, despojando a familias de bajos recursos de sus inmuebles, sumando haciendas, ranchos y ejidos de la Ciudad.

Como se ha mencionado anteriormente, el desinterés y la falta de conocimiento hacia el crecimiento del ámbito urbano, fue la causa principal que orilló hacia el asecho de fraccionadores extranjeros, y no fue hasta 1914 donde se formó una sociedad, de compra-venta, en la cual se establecía y otorgaba la capacidad para el fraccionamiento de tierras, la traza en libertad de calles, manzanas y algunos espacios públicos.

Fue en 1915 cuando se adquirió la Hacienda de Nuestra Señora de la Soledad. En este mismo año se dio pasó al fraccionamiento para dar origen a lo que conocemos actualmente como la colonia Portales.

Durante ese mismo año, comienzan a circular anuncios en los periódicos en los cuales se estipula la venta de lotes en la zona teniendo como teoría que la vivienda de alquiler sería una buena opción.

“Gran Venta de Magníficos Lotes

En todo el DF no hay lugar más bonito y atractivo para construir casas de residencia, quintas de campo, hortalizas y crías de aves. Para el hombre cansado de su día de trabajo, el mejor tónico es dormir unas horas con las ventanas abiertas, al aire libre reconstituyente del campo. Si no lo cree, pruébalo. Si a los 40 años quiere usted gozar de ardor y entusiasmo de los 20, viva en Los Portales. Si por enfermedad o cualquier otro trastorno se encuentra en dificultades para cubrir los abonos mensuales, el comprador tiene pleno derecho de una prórroga amplia para buscar la manera de cubrir los pagos y vender su interés”.

Las características que hacían deseable vivir en los Portales eran las siguientes:

“1. Vías de comunicación: tres líneas de trenes eléctricos: Coyoacán, Tlalpan y Xochimilco; Portales está a 15 minutos del zócalo.

2. Tierra productiva: la tierra es sumamente fértil. Bajo un sistema de cultivo intensivo: un lote de 1000 metros, cuyo abono es solamente de 12 pesos mensuales, puede producir lo necesario para sostener una familia.

3. Agua potable: En todas partes de Los Portales se encuentra a poca profundidad, agua potable, cuyos pozos brotan voluntariamente. Esta agua es fresca, cristalina e igual a la de Xochimilco.

*4. Las condiciones de pago: Al recibir la pequeña suma equivalente al 2% del valor entregamos la propiedad al comprador”.*³

Sin embargo, todo lo planeado se retrasó debido al periodo de Revolución, postergando hasta los 30’s hasta que una Compañía Fraccionadora puso en venta los lotes. Para 1917, una nueva Constitución fue promulgada, esta fue clave para el desarrollo de ámbitos sociales, educativos y de territorio.

³ Descripción del anuncio de la venta de lotes en la colonia Portales. Jiménez, M. J. (2012).” *La traza del poder. Historia política y los negocios urbanos en el Distrito Federal de sus orígenes a la*

desaparición del Ayuntamiento 1824-1928, Gobierno del Distrito Federal, Secretaría de Cultura del Distrito Federal; UNAM

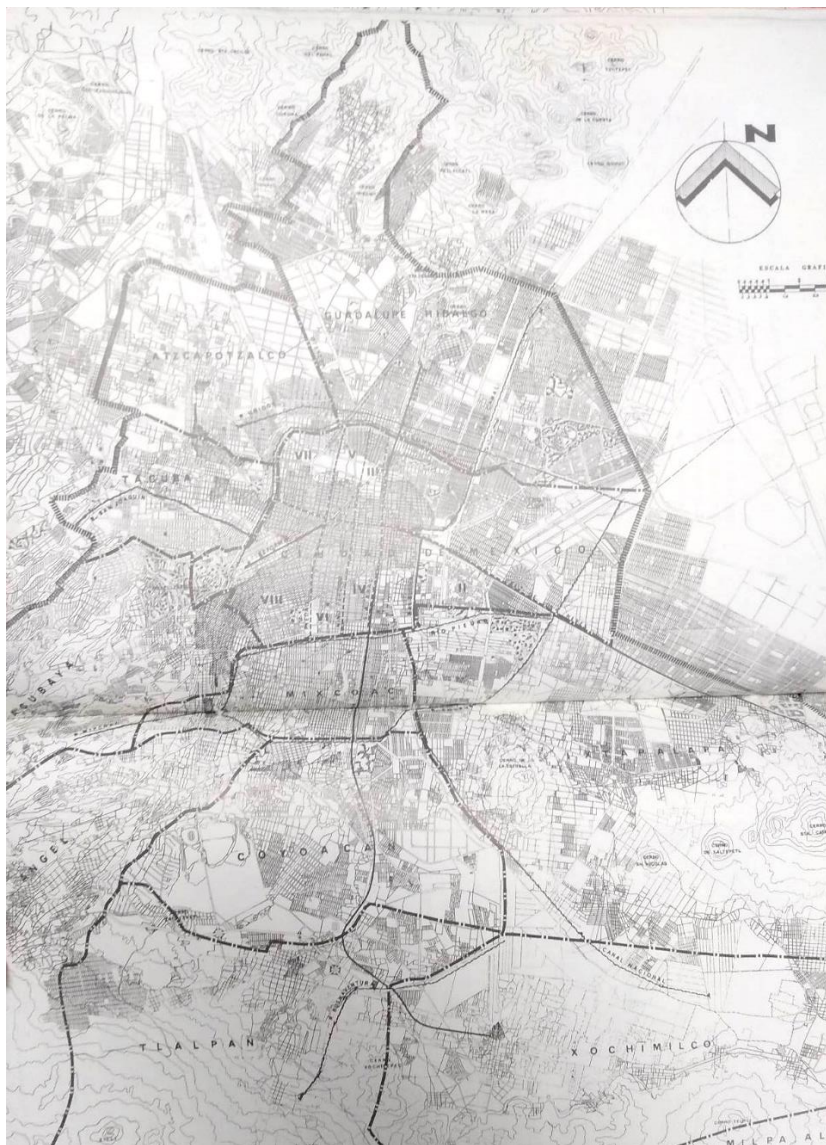


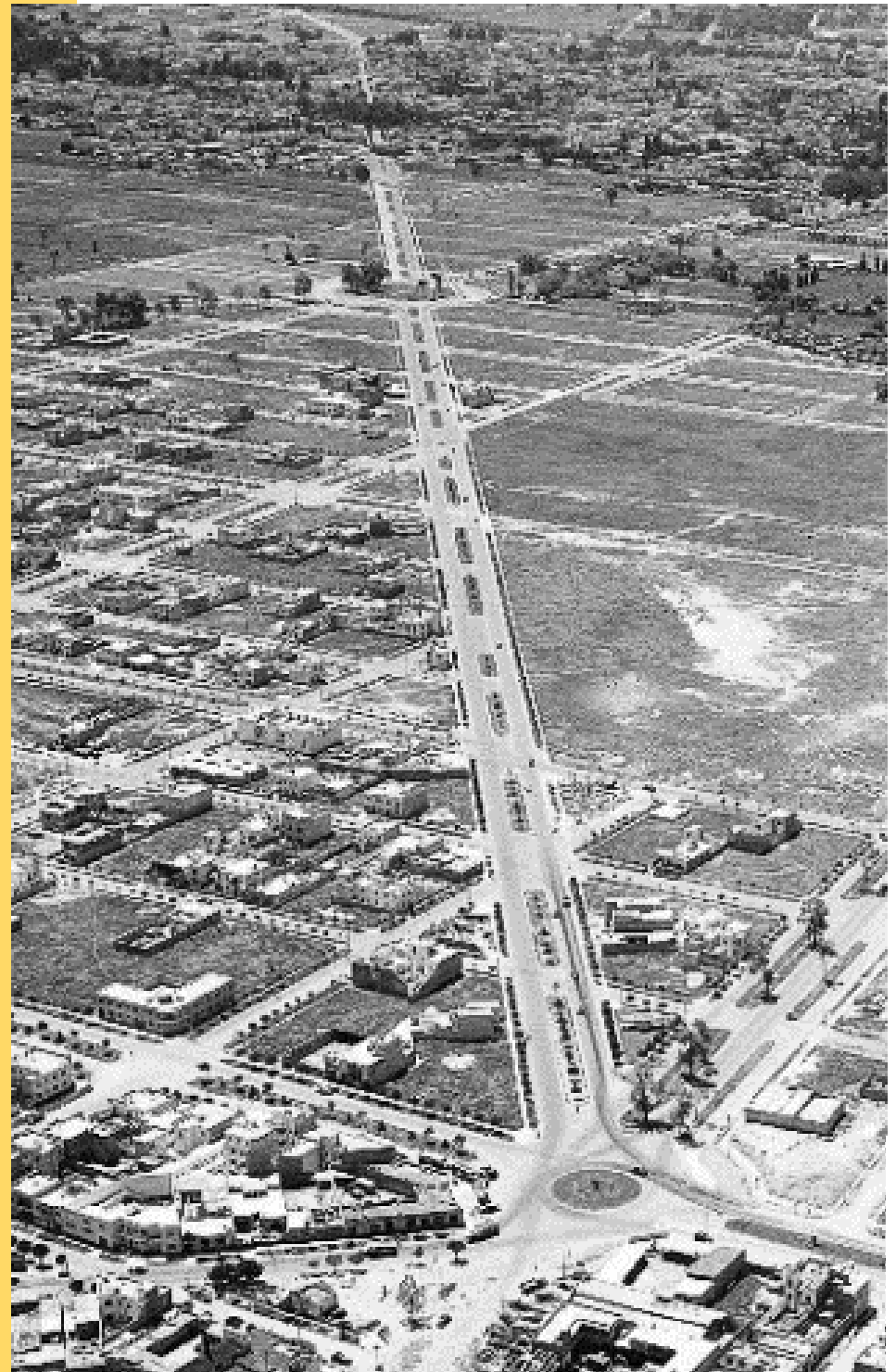
Imagen 19 Mapa de la Ciudad de México en 1918

Fuente: Libro Ciudad de México: Compendio cronológico de su desarrollo urbano 1521-1980

2.3 LOS AÑOS 20: EXPANSIÓN

2.3.1 Aparecen las primeras colonias (1920-1930)

2.3.2 Crecimiento de 1929



2.3.1 APARECEN LAS COLONIAS (1920-1929)

Fue así que las tierras alejadas del centro de la ciudad y cercanas a la zona de Coyoacán se fueron poblando, los primeros años 20s fueron los años de mayor crecimiento y en los que se inicia una notable expansión de la ciudad, impulsado al ya mencionado cambio en el sistema de transporte.

Como ya hemos visto, esta parte de la ciudad nació a partir de funcionarios porfiristas y posteriormente remplazando a estos por fraccionadores extranjeros bajo especulaciones intensivas, muchos de ellos sin una planeación o autorización previa. Por lo que ya constituidos los fraccionamientos no contaban con una urbanización adecuada, lo que ocasiono que las viviendas carecieran de la dotación de los servicios o infraestructuras adecuadas para toda la población (problema serio para la colonia Portales) por lo que los mismos habitantes tuvieron que exigirle al gobierno la dotación de estos servicios mínimos, problemas que poco a poco con el paso del tiempo se fueron resolviendo (Martínez, 2019, p. 37)

La colonia Portales ya había nacido, dada por los aprovechamientos por parte de inversionistas extranjeros y no de gobiernos locales. El territorio fue valorado por los hacendados y los generales que lograron sacar provecho sobre los recursos naturales. Se tiene registro que para el año 1921 el área de la colonia Portales contaba con 1598

habitantes, lo que significa que en poco tiempo adquirió popularidad y se convirtió en una zona codiciada, ya que se encontraba entre los caminos que llegaban del centro de la Ciudad de México a Coyoacán y de Tacubaya a Iztapalapa e Iztacalco, además de que se encontraba también entre Calzada. de Tlalpan que contaba con la ruta del tranvía teniendo comunicación Norte-Sur. También contaba con dos ríos navegables: al norte Río de la Piedad y al Sur colindando con la colonia Portales Río Churubusco. Siendo también provechoso para las nuevas colonias que estaban iniciando y las que estaban por aparecer.

CRECIMIENTO HASTA 1923

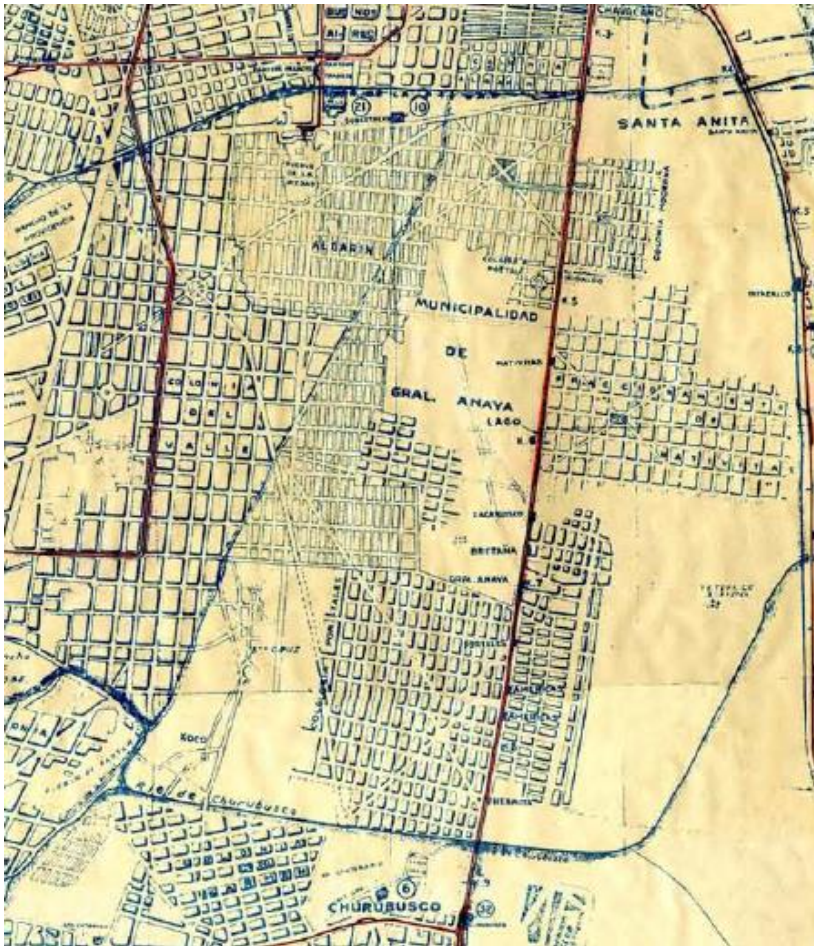


Imagen 20 Sección del plano "Plan Of México City" de 1923.

Fuente: Archivo Histórico De La Ciudad De México

El mapa mostrado anteriormente ("Plan of Mexico City de 1923) fue utilizado para realizar los análisis de crecimiento y evolución urbana que hubo a inicios de los años 20s (periodo donde se desarrolla el mayor crecimiento de colonias) y que se mostrará enseguida. Tales análisis servirán para documentar la evolución urbana en la zona de estudio, que constituye el objetivo principal de la presente tesis de investigación.

A primera vista, observamos que en un periodo de 20 años (desde el análisis anterior echo a partir de mapa de 1903) gracias a todos los factores que permitieron la urbanización a principios del siglo XX y los movimientos tanto sociales, políticos y económicos dados en la Revolución y años posteriores, la alcaldía y es hacienda Portales sufrieron cambios significativos (pues se convirtió finalmente a colonia) y una expansión que repercutió en el crecimiento de la mancha urbana.

En el mapa siguiente se alcanza a observar nuestra área de estudio comprendido, en ese entonces, bajo la prefectura de Mixcoac (al igual que todo el territorio que corresponde la ahora alcaldía). Podemos observar en naranja la perimetral de nuestra zona de estudio, en rojo las rutas de los tranvías, en azul las colonias ya existentes y en azul más claro las colonias que estaban en proceso de planificación.

Delimitación de la zona a estudiar



Imagen 21 muestra en naranja la delimitación de la zona de estudio a partir del plano de 1923. Misma sección en la que partimos para realizar el análisis

ASENTAMIENTOS a n á l i s i s

Espinoza (1991) menciona que para finales de 1918 la ciudad comenzó un proceso de crecimiento sobre todo al Poniente y Suroeste, y para la Benito Juárez no fue la excepción. Para los primeros años de los 20s ya se habían trazado la mayoría de las vías, calles y avenidas principales que conocemos actualmente, sobre todo en la parte Sur y Este de nuestra zona de interés, gran parte de las colonias ya estaban proyectadas (siendo la Portales una de las primeras en hacerlo) con las manzanas ya marcadas y había unas más en proceso de planeación.

Situación de los primeros pueblos y haciendas

La Piedad atravesaba con problemas con los ejidatarios por lo que aún no se sabía con seguridad su situación, es hasta los 40s cuando al fin se ve totalmente trazada, San Simón aún era considerada como Pueblo y la hacienda de la Portales ya se había urbanizado. Nativitas fue fraccionada en 1917 y del mismo pueblo años después nacerían Niños Héroes y Josefa Ortiz de Domínguez. En 1926 aun no era constituida como una zona urbana, sino más bien rural y fue hasta 1940 que esto cambia y se empieza a dotar de todos los servicios (García, 2017, p. 35-41)

Los terrenos que ya se empezaron a poblar y con las que ya se tienen el registro de existencia en el mapa eran lo que hoy es: Portales Sur, Portales Norte, Portales Oriente, parte de Independencia, Miravalle, Carmen, Albert (la cuál nació a partir del pueblo de San Andrés entre 1900 y 1910), Zacahuitzco, Nativitas, Villa de Cortés, Moderna, Del Valle Norte y una porción de Narvarte Poniente. Pero solo El Carmen, Albert, Portales, Zacahuitzco, Moderna y la Narvarte ya eran consideradas colonias (Martínez, 2019, p. 39-40). Referente a la colonia Moderna y tal como lo menciona la antropóloga García Figueroa para finales de la década ya había sido totalmente fraccionada pero no urbanizada⁴. Otras como Álamos, Narvarte Oriente, otra porción de Narvarte Poniente, Vertiz Narvarte y Letrán Valle se encontraban en proyectos de planificación.

En el siguiente gráfico se realiza una sobre posición de las colonias ya presentes hasta 1923 en un mapa catastral actual de la alcaldía, referente a la zona oriente de la Benito Juárez con delimitaciones de las colonias con objeto de estudiar su crecimiento.

⁴ Mencionado así en la Monografía Delegacional Benito Juárez 2017, p. 55

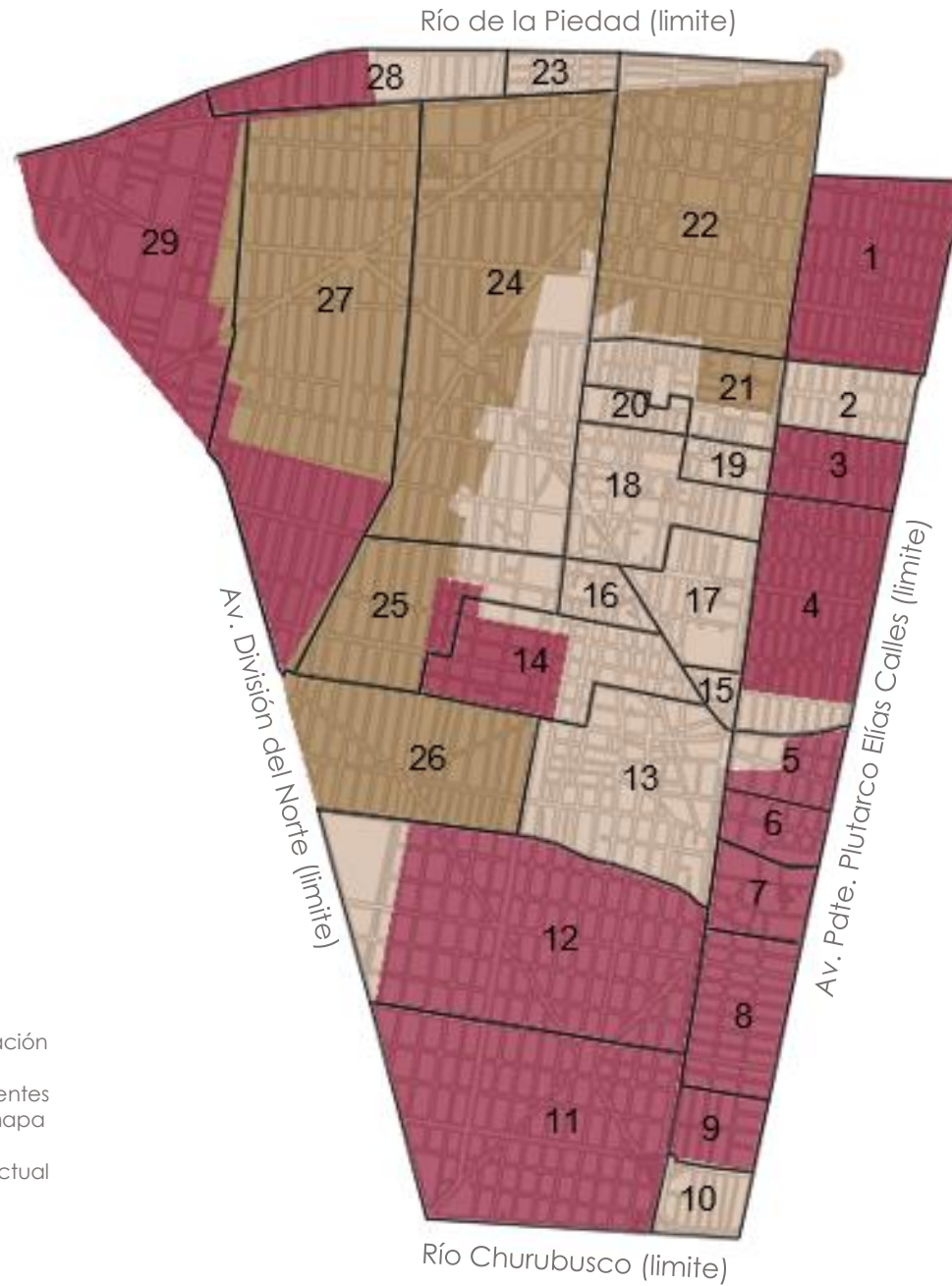


Imagen 22 plano de elaboración propia, muestra las zonas urbanizadas y las colonias existentes para 1923 fundamentado en mapa "Plan Of Mexico City" de 1903 (imagen 20) y plano catastra actual de la alcaldía Benito Juárez.

Zonas ya urbanizadas para 1923:

1. Moderna (ya era considerada colonia)
3. Villa de Cortés (existente en este plano)
4. Nativitas (casi en su totalidad)
5. Del Carmen (casi en su totalidad ya era considerada colonia)
6. Zacahuitzco (ya era considerada colonia)
7. Albert (ya era considerada colonia)
8. Portales Oriente (ya era considerada colonia)
9. Miravalle
11. Portales Sur (ya era considerada colonia)
12. Portales Norte (casi en su totalidad, faltaba sección al Poniente, ya era considerada colonia)
14. Independencia (una gran extensión ya había sido proyectada, el resto aún eran terrenos sin construir)
27. Narvarte Poniente (Gran parte estaba aún en planeación con una pequeña sección al sur ya proyectada, ya era considerada colonia)
28. Piedad Narvarte (Cerca de la mitad ya había sido proyectada, el resto eran terrenos aún sin ser planificado, ahí se encontraban subestaciones del tranvía)
29. Del Valle Norte (aparece urbanizada la mayor parte del territorio dentro de nuestra zona de estudio)

Zonas en planificación

21. Postal (Contaba solo con una parte ya planificada)
22. Álamos (casi en su totalidad)
24. Narvarte Oriente (Gran parte ya había sido planificada, la zona aún era considerada parte del pueblo de Nativitas)
25. Vértiz Narvarte (la parte al poniente y la central ya había sido proyectada)
26. Letrán Valle

Zonas que aún no existían

2. Iztaccíhuatl (En este plano se muestra inexistente)
10. Ermita
13. San Simón Ticumac (Aún era considerado el pueblo de San Simón)
15. Del Lago
16. Periodista
17. Américas Unidas
18. Niños Héroes (una parte aún era considerado el pueblo de Nativitas)
19. Josefa Ortiz de Domínguez
20. Miguel Alemán
23. Atenor Salas

CAMINOS a n á l i s i s

Todos los caminos vistos en el análisis del inicio de siglo prevalecieron, algunas de ellas se prolongaron dando pie a avenidas o calles más extensas y aparecieron un sin número de nuevas calles. Con la fracción de terrenos y la nueva población que llegaba a habitar la zona poco a poco se fue dotando de la infraestructura necesaria para la repoblación, así comenzó la pavimentación de calles. (Sánchez, 2014, pág. 31)

Un ejemplo de esta evolución fue Av. De los Insurgentes, que a principios de la segunda década del siglo XX una gran sección ya había sido pavimentada y para 1929 se extendió desde lo que hoy es Av. Chapultepec hasta Av. De la Paz (área de los pueblos de Chimalistac y San Ángel)

Podemos observar que avenidas como la de Tlalpan no solo seguía en uso, sino que era de vital importancia como sistema de conexión Norte-Sur (situación que perdura hasta nuestros días) y por la cual circulaban tanto automóviles como sistemas de transporte.

Para estas fechas el sistema de tranvías seguía funcionando aún con las rutas que comunicaban la Plaza de Armas con Coyoacán, San Ángel y hacía el sur tanto al centro de Tlalpan como Xochimilco (esta última ya contaba con tranvía eléctrico) que pasaba sobre lo que ya se le conocía como Tlalpan. Para 1925 el sistema de tranvías ya contaba

con 350 km de servicio y llegaban a todas las municipalidades del Distrito, por lo que el sistema de transporte de tracción animal se redujo más de un 50% para el año de 1926.

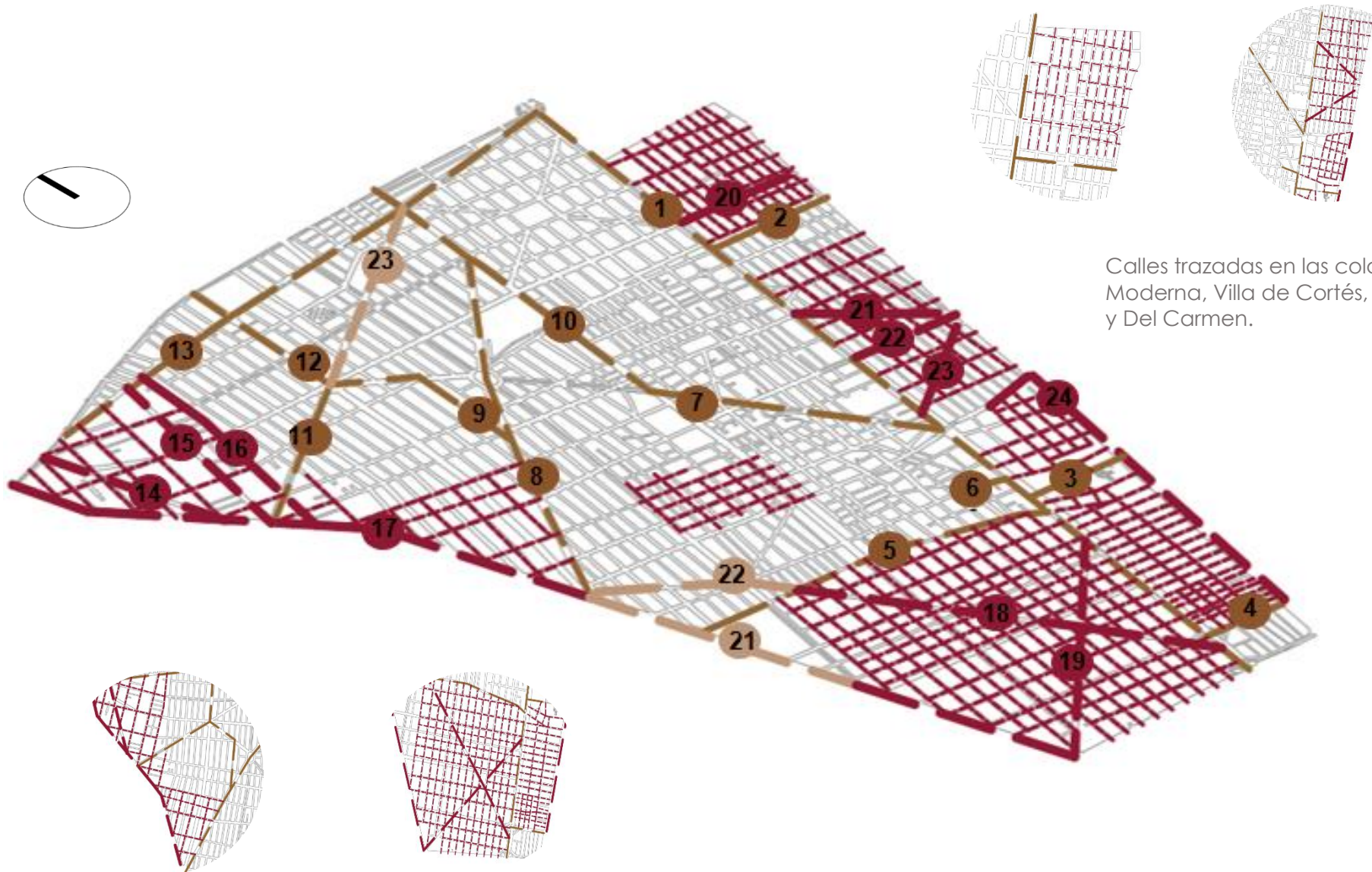
Una avenida hoy en día importante y que ya se puede observar es División del Norte, por lo que podemos creer se planeó y proyectó casi en su mayoría alrededor de 1910-1920. Para los primeros años de los años 20s gran parte de su sección norte ya estaba proyectada (el tramo ya realizado era de lo que hoy es Viaducto Pdte. Miguel Alemán Valdés hasta Av., Universidad)

Los caminos (cuyos nombres actuales podemos deducir a continuación) que ya se encontraban eran: Av. Tlalpan, Av. Santiago, calle Benito Juárez, Ermita Iztapalapa, Municipio Libre, lo que probablemente hoy es Calzada. San Simón, tramos de Cumbres de Maltrata, tramos de Eje Central Lázaro Cárdenas, Av. Universidad, Tajín, Av. Cuauhtémoc, Diagonal San Antonio Abad y Obrero Mundial, la mayoría de las antes mencionadas sufrieron modificaciones pues se prolongaron, permitiendo mayor conectividad.

Y de las calles o avenidas (por mencionar algunas) que se les sumaron en los años 20s fueron: Av. División del Norte y secciones de Av. Pdte. Plutarco Elías Calles junto con otras múltiples que aparecieron con los fraccionamientos y las primeras colonias. Por ejemplo, en la zona de la colonia Portales, Del Valle Norte M o la zona Este (donde se ubican Moderna, Albert, Zacahuitzo, Del Carmen, etc.) ya contaban con la traza de calles bien definidas. Los Ríos de la Piedad y de Churubusco eran motivo de importancia e

interés para los nuevos habitantes, pues la tierra (sobre todo la de la colonia Portales) era muy fértil.

En el siguiente gráfico se realiza una sobre posición de los caminos ya presentes hasta 1923 en un mapa catastral actual de la alcaldía, mostrando la zona oriente de la Benito Juárez, con calles y avenidas anteriores a los años 20s y las que aparecieron los primeros años posteriores con los fraccionamientos y primeras colonias.



Calles trazadas en las colonias de Moderna, Villa de Cortés, Nativitas y Del Carmen.

calles trazadas en las colonias de Narvarte Poniente, del Valle Norte Zacahuitzco, Albert, Portales Oriente, Sur, Norte y Miravalle,

imagen 23 plano de elaboración propia, muestra calles y avenidas fundamentada en mapa de "Plan Of Mexico City" de 1923 (imagen 20) y plano catastra actual de la alcaldía Benito Juárez.

Caminos antiguos aún presentes:

1. Av. Tlalpan (camino a Tlalpan)
2. Av. Santiago (entonces calzada Hidalgo)
3. Calle Benito Juárez
4. Ermita Iztapalapa
5. Camino a Santa Cruz (Hoy Calz. Santa Cruz y Miguel Laurent)
6. Calzada San Simón
7. Cumbres de Maltrata (tramos)
8. Av. Universidad (entonces llamado Camino a San Ángel)
9. Tajín
10. Eje Central Lázaro Cárdenas (tramo)
11. Diagonal San Antonio
12. Av. Cuauhtémoc (tramo del ahora Eje 1 entonces llamado Camino de La Piedad)
13. Obrero Mundial

Caminos existentes para 1923

14. Av. Coyoacán
15. Eje 3 Pte. Calle Amores (tramo)
16. Eje 2 Pte. Calle Gabriel Mancera (tramo)
17. Agua de Xochimilco (Hoy División del Norte)
18. Bulgaria
19. Ajusco
20. Eje 4 Sur Calle Napoleón (ya existía un tramo dentro de la delegación Moderna y otro en Del Valle Norte)
21. Calle Justina
22. Eje 5 sur (tramo calle Primero de Mayo)
23. Calle Refugio
24. Calzada de Miramontes (Hoy Av. Pdte. Plutarco Elías Calles)

Caminos en planeación

21. Agua de Xochimilco (ahora División del Norte, el tramo que iba de Av. Universidad a la calle de Azares)
22. Bulgaria (tramo que conectaba Av. Universidad con Calz. Santa Cruz)
23. Diagonal San Antonio (tramo que llegaba hasta Obrero Mundial)

Importancia

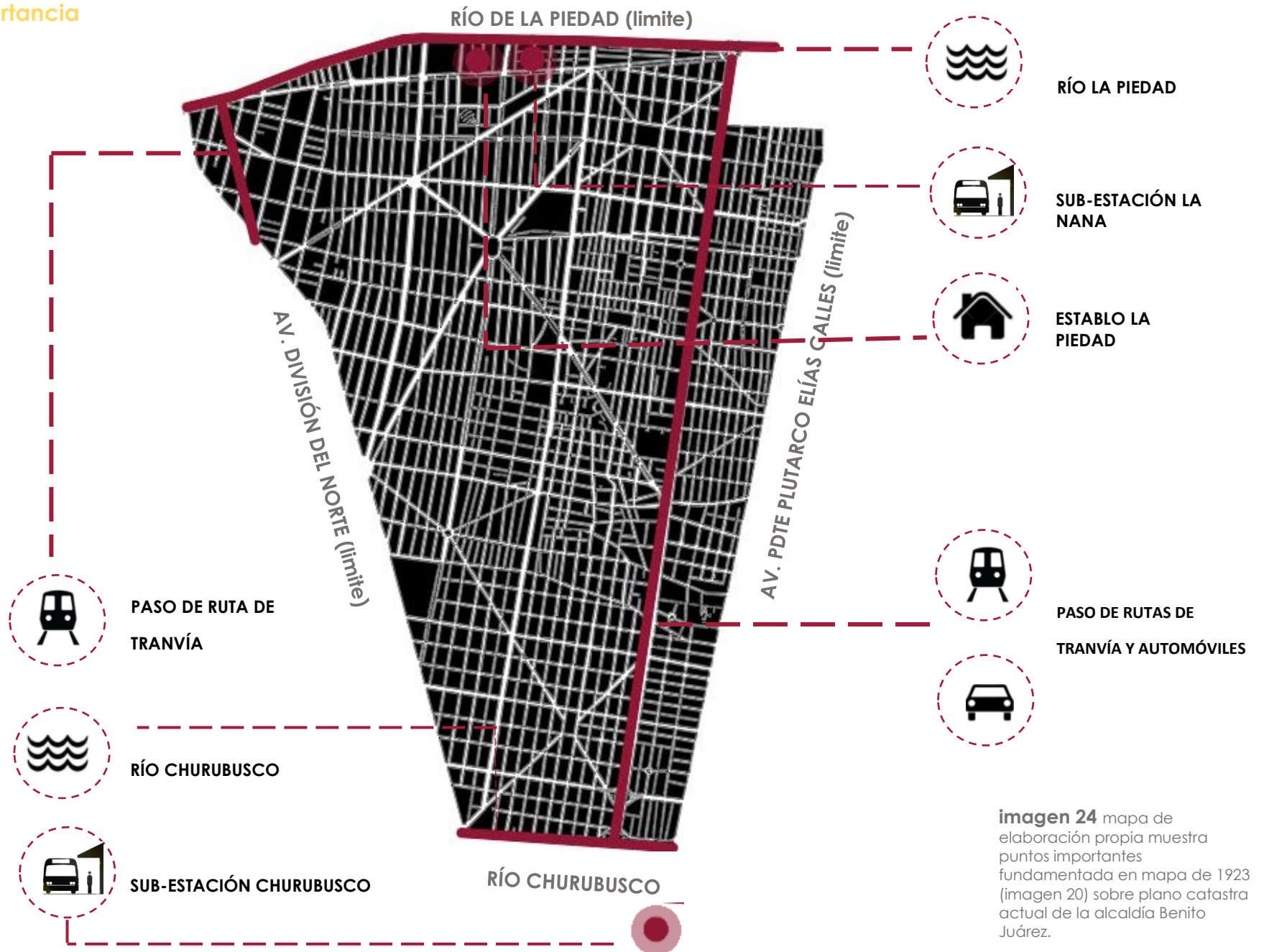


imagen 24 mapa de elaboración propia muestra puntos importantes fundamentada en mapa de 1923 (imagen 20) sobre plano catastra actual de la alcaldía Benito Juárez.



Para ese entonces Av. Tlalpan seguía funcionando como principal vía conectora de la zona, no solo para el transporte de personas sino también de materias primas, tanto automóviles como 4 rutas de tranvía transitaban en la avenida (la ruta de Xochimilco dotaba de materiales agropecuarios, la de Tlalpan de materiales de papel y textiles, San Ángel de igual forma además de hilados cigarrillos y tejidos y la de Coyoacán materiales de construcción y ladrillos). En avenida Coyoacán también transitaba una ruta de tranvía que conectaba a la colonia Del Valle.

Cerca del 98% de la población vivía dentro de los límites del entonces centro de México y el otro 2% vivía en las afueras como Coyoacán y Azcapotzalco. El tendido de vías favoreció a zonas campestres como Portales y zonas aún rurales, el proceso de urbanización también se dio

gracias al establecimiento de Oficinas Federales (Gómez & Martínez, sin año, pp. 6)

En la zona de La Piedad se encontraba la subestación “La Nana” perteneciente a la compañía de tranvías y un viejo establo llamado “La Piedad” perteneciente a esta misma compañía. Más al Sur, en Churubusco, se encontraba otra Subestación del mismo nombre.

Los Ríos de la Piedad y de Churubusco eran motivo de importancia e interés para los nuevos habitantes, pues la tierra (sobre todo la de la colonia Portales) era muy fértil

TRAZA Col. Portales y Moderna

Las colonias y sus delimitaciones se fueron dando sobre la traza de las haciendas, pueblos, ranchos, ejidos y también sobre la de los caminos. Con los análisis anteriores observamos que estos elementos urbanos (asentamientos, límites, poblados) algunos originados desde la época prehispánica y la mayoría en la colonial fueron los ejes originadores y constituyeron una traza antigua reguladora para empezar a fraccionar una zona rural y con esto iniciar un proceso de urbanización.

En seguida realizamos un análisis de dos colonias en específico: La Portales (Norte, Sur y Oriente) y la Moderna. La primera originada en el lugar donde había estado ubicada la hacienda del mismo nombre nació a partir de los límites de Churubusco, Calz. de Tlalpan, Av. Plutarco Elías Calles y División de Norte. La segunda, donde no había asentamientos documentados, se originó a partir de los límites de Calz. de Tlalpan, Río Viaducto y Av. Plutarco Elías Calles.

Este análisis es con motivo de conocer la propuesta de lo que se planeó proyectar y los elementos que se encontraban en los 20s, por lo cual se realiza un análisis de 3 mapas: "Plan Of Mexico City" de 1923 que muestra el crecimiento urbano hasta ese año, el de "Col

Moderna" y "Los Portales" estos dos últimos muestran sus proyectos de fraccionamiento. No cuentan con registro de los años de creación y/o publicación, por lo que no podemos deducir si se trata de mapas de los anteproyectos o se realizaron una vez ya existentes las colonias.

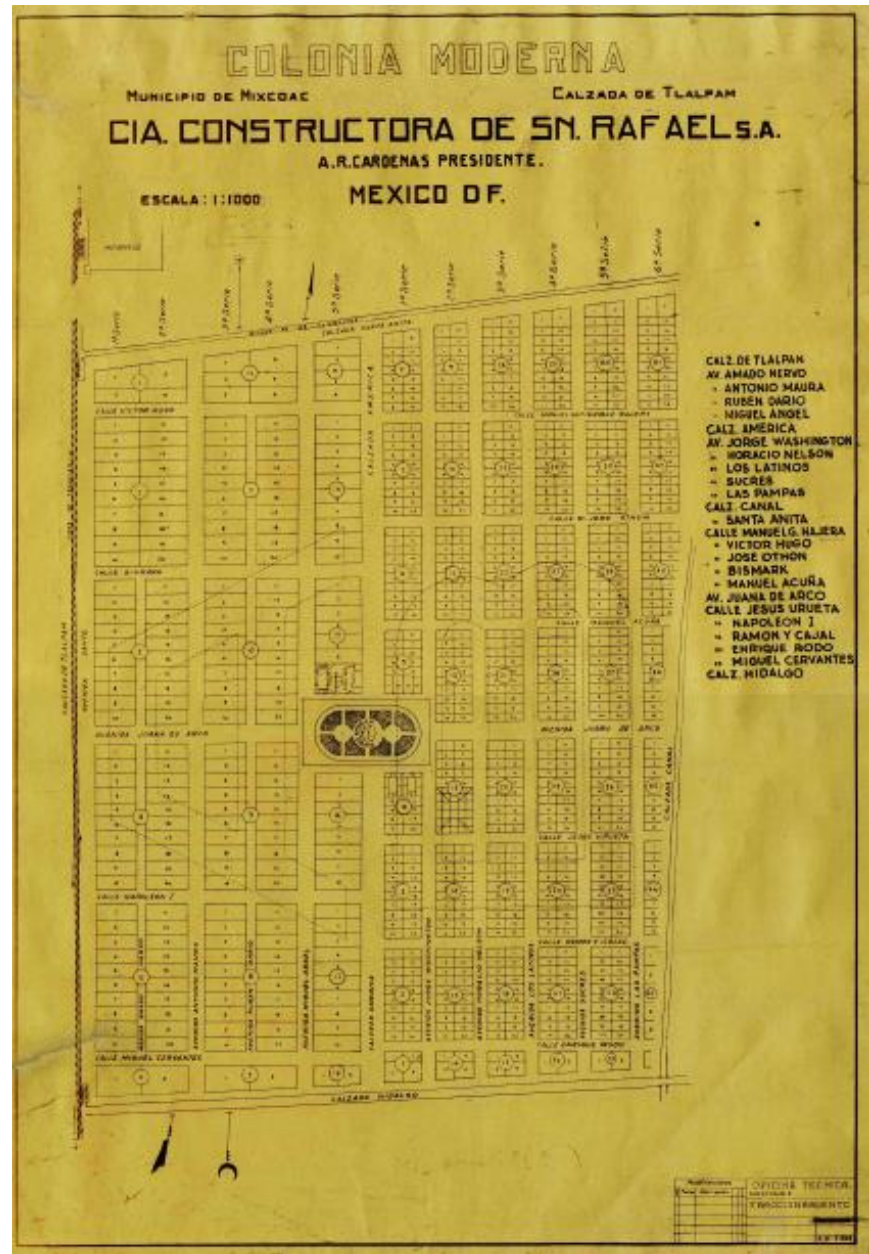


Imagen 25 Plano "Col Moderna" sin año

Fuente: Archivo Histórico de la Ciudad de México

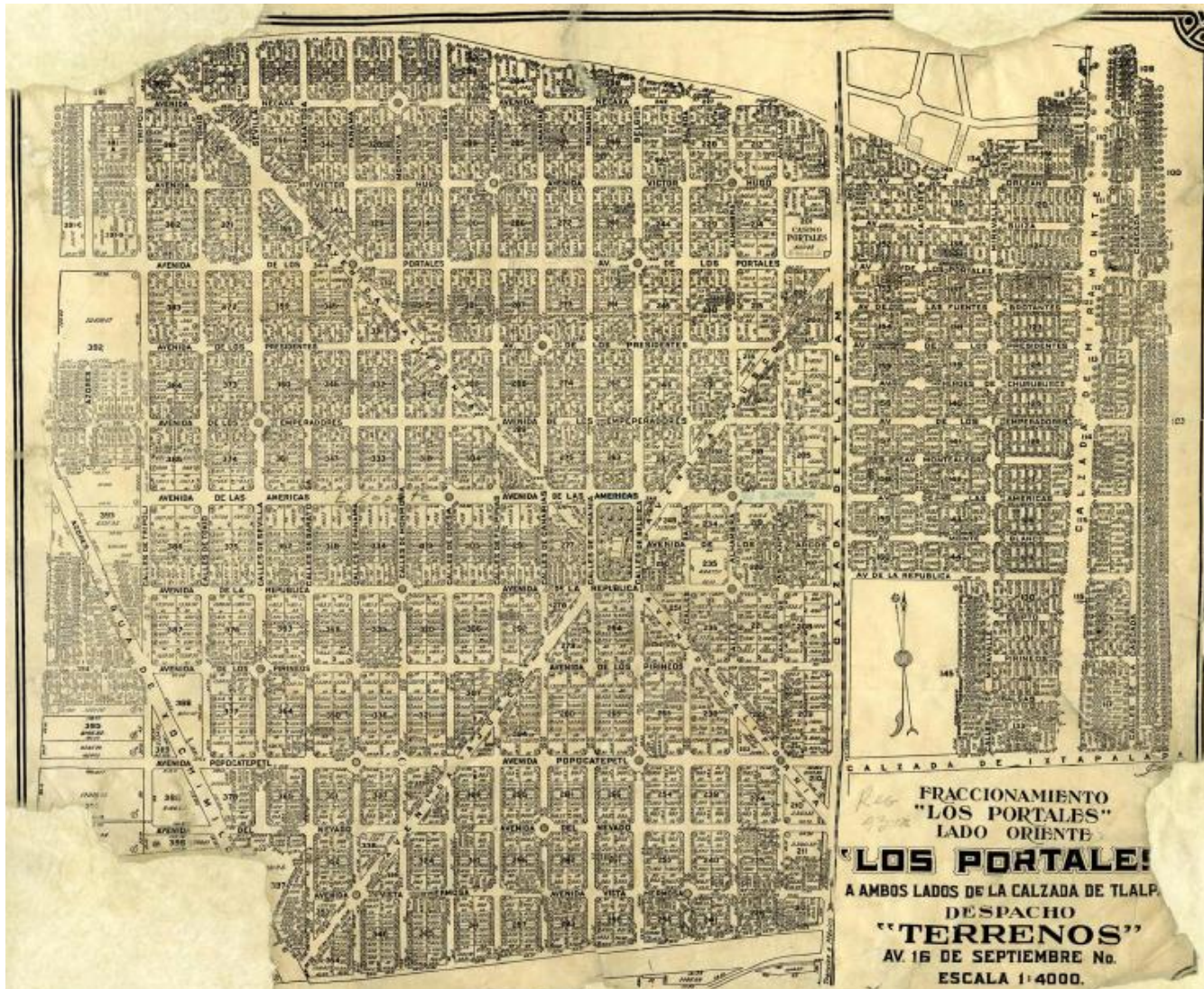
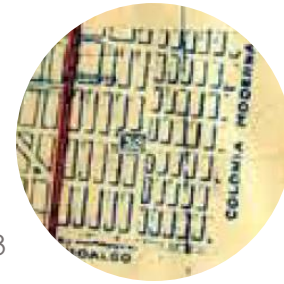
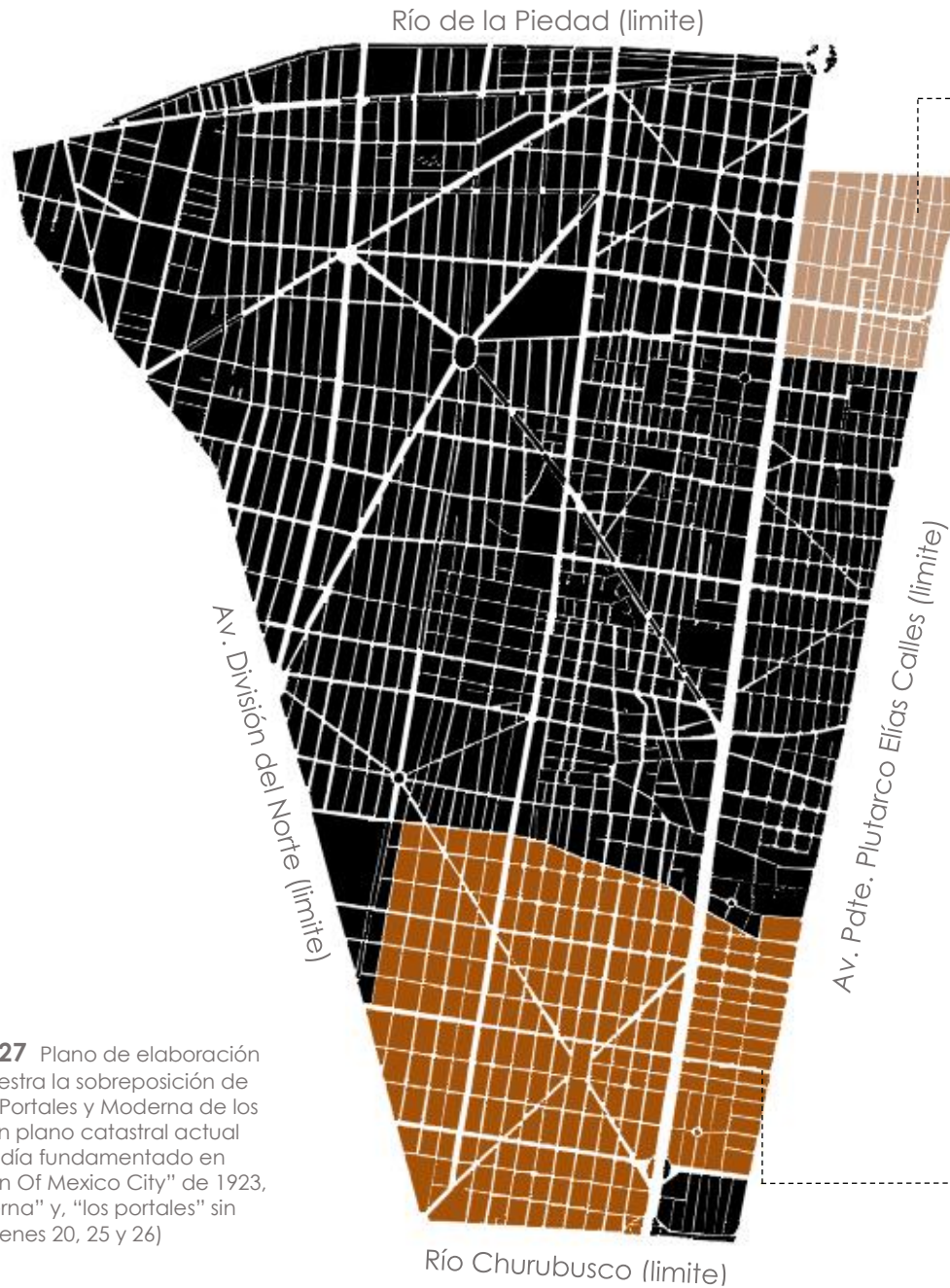
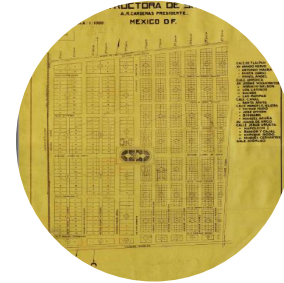


Imagen 26 Plano "Los Portales" sin año

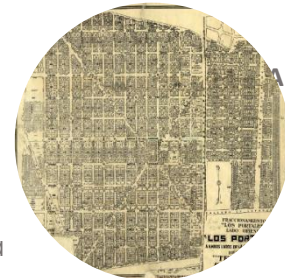
Fuente: Archivo Histórico de la Ciudad de México



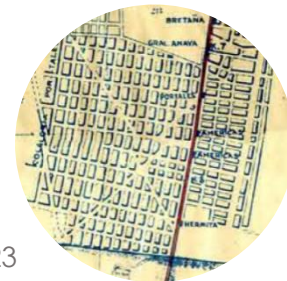
Mapa de 1923



Plan de la colonia



Plan de la colonia



Mapa de 1923

Imagen 27 Plano de elaboración propia muestra la sobreposición de la colonia Portales y Moderna de los años 20s en plano catastral actual en plano "Plan Of Mexico City" de 1923, "col moderna" y, "los portales" sin año (imágenes 20, 25 y 26)

COL. MODERNA análisis

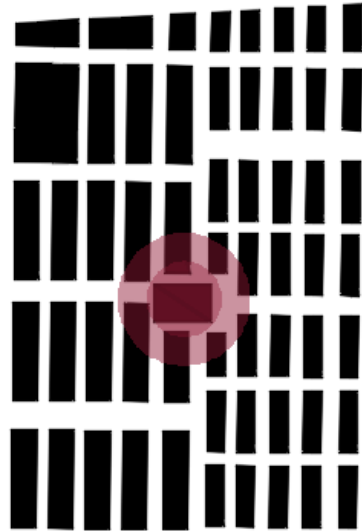


Imagen 28 Plano echo por las autoras muestra la traza de la colonia Moderna, basada en mapa de 1923 (Plan Of Mexico City”

El patrón de la traza realizada en la colonia Moderna es cuadricular que sigue una estructura ortogonal, con ejes compositivos que van de Norte a Sur y de Oriente a Poniente. Existe un nodo en el centro de la colonia (marcado en rojo) que sobre sale en el diseño y en el que convergen dos de sus avenidas más importantes (ahora calle Las Américas y Toledo).

En este punto de intersección se proyectó el Parque América (que aún se encuentra, pero con el nombre de Parque La Moderna) único espacio verde que se puede encontrar para esta época. La diferencia de estos mapas es casi inexistente, ambos siguen el mismo diseño de

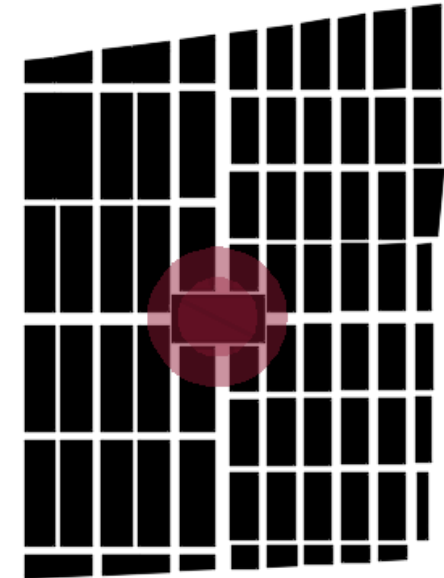


Imagen 29 Plano echo por las autoras muestra la traza de la colonia Moderna, basado en el mapa “Col Moderna” sin año

traza, cuentan con el mismo número de manzanas y calles con excepción de la parte Sur y Oriente pues en el mapa de 1923 pues en estas secciones falta una hilera de manzanas.

En el plano de “Col Moderna” se podía encontrar proyectado un Teatro, justo al norte del Parque América con una capacidad para 3000 personas y en el mismo se pueden encontrar las manzanas ya lotificadas además del nombre de calles y avenidas.

CALLES YA TRAZADAS

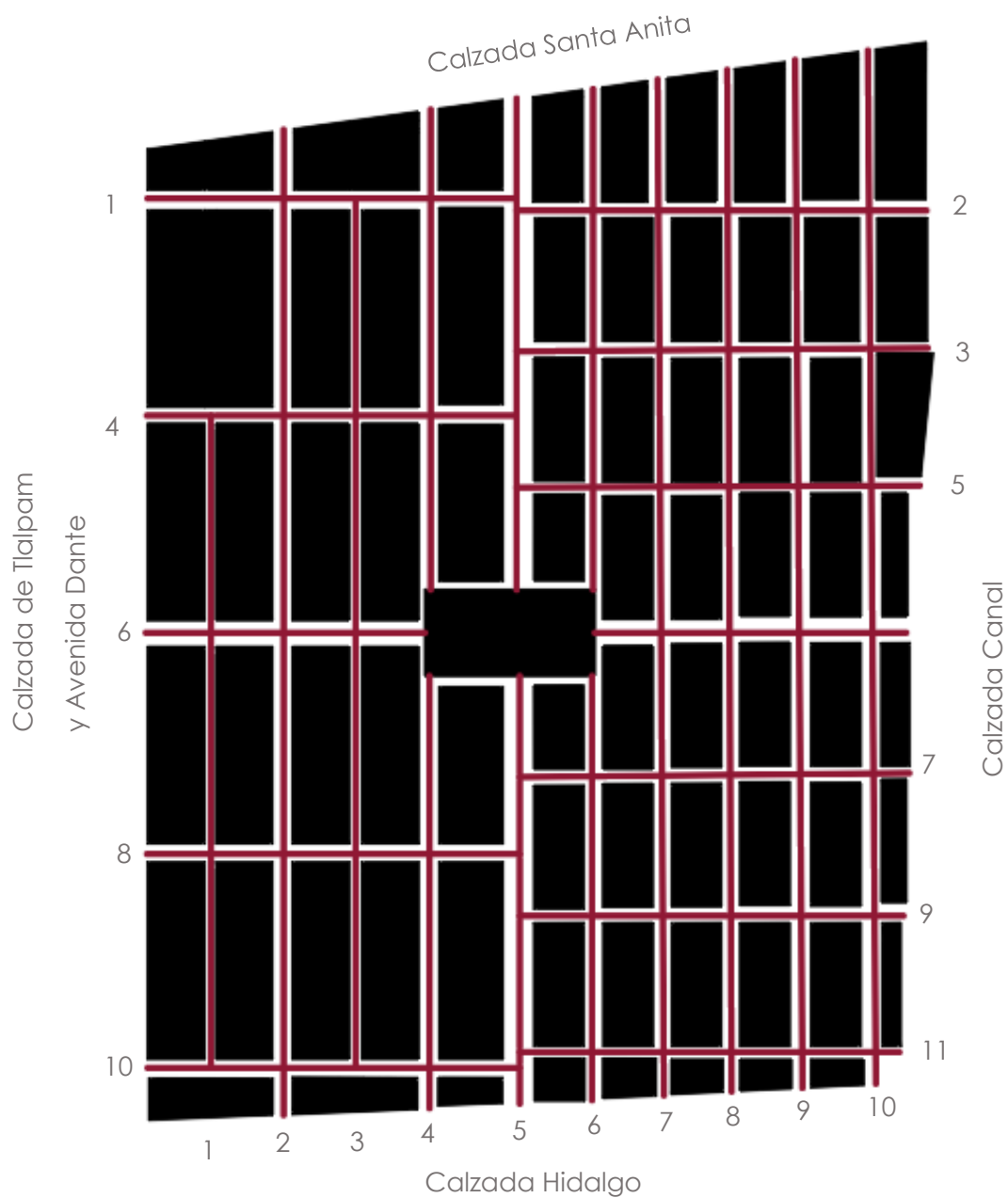


Imagen 30 muestra plano de calles y avenidas trazadas en la colonia moderna fundamentado en el mapa "col. moderna"

La colonia tenía las siguientes delimitaciones:

Norte: Calzada Santa Anita

Sur: Calzada Hidalgo (Hoy Av. Santiago)

Oriente: Calzada Canal (Hoy Av. Pdte. Plutarco Elías C.)

Poniente: Calzada de Tlalpan y Avenida Dante

Las calles que se tenían registro de Norte a Sur:

1. Calle Víctor Hugo
2. Calle Manuel Gutiérrez Nájera
3. Calle M. José Othon
4. Calle Bismark
5. Calle Manuel Acuña
6. Avenida Juana de Arco
7. Calle Jesús Urueta
8. Calle Napoleón I
9. Calle Ramón y Cajal
10. Calle Miguel Cervantes
11. Calle Enrique Rodo

Las calles que se tenían registro de Poniente a Oriente:

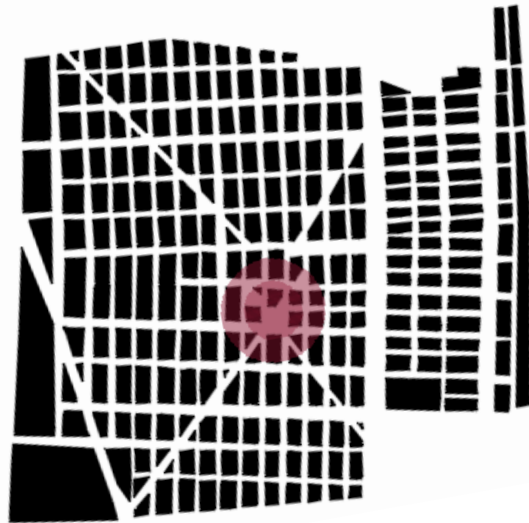
1. Avenida Amado Nervo
2. Avenida Antonio Maura
3. Avenida Rubén Darío
4. Avenida Miguel Ángel
5. Calzada América
6. Avenida Jorge Washington
7. Avenida Horacio Nelson
8. Avenida Los Latinos
9. Avenida Sucre
10. Avenida Las Pampas

La delimitación de la colonia antes señalada es la misma que hoy en día, al igual que las calles y avenidas nombradas. Estas se conocen casi por el mismo nombre pues no han sufrido grandes modificaciones (Por ejemplo, la Calzada América cambió por Av. De las Américas). La única calle que tuvo mayores cambios y podemos observar en el plano actual catastral de la alcaldía fue la Napoleón I, pues se extendió hasta Calzada Canal (Av. Pdte. Plutarco Elías Calles)

COL. PORTALES análisis



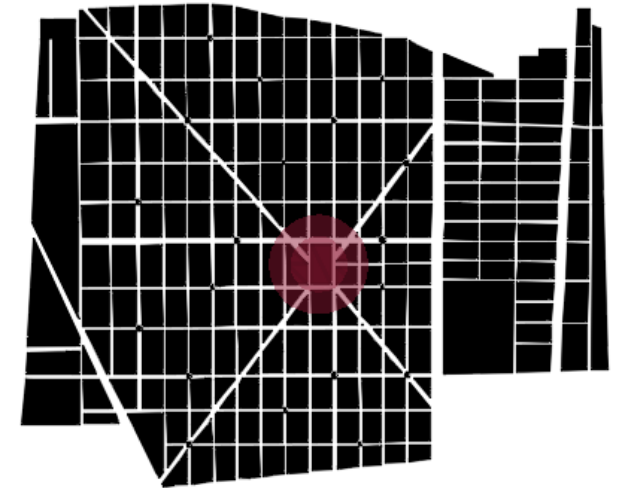
Imagen 31 Plano echo por las autoras muestra la traza de la colonia Portales, basada en mapa de 1923 (Plan Of Mexico City"



El patrón de la traza realizada en la colonia Portales es cuadricular, al igual que la anterior sigue una estructura ortogonal, con ejes compositivos que van de Norte a Sur y de Oriente a Poniente. Ambos mapas muestran un nodo (marcado en rojo) central del que se desprenden 2 de las avenidas más importantes de forma radial (Av. California y Av. Ajusco hoy calle Bulgaria y Ajusco).

En este punto de intersección, en el plano de "Los portales" se proyectó un parque de nombre desconocido, en el que hoy se ubica la Escuela Primaria Eduardo Novoa. Hacia la izquierda se ve otra calle en diagonal, llamada en ese entonces Agua de Xochimilco.

Imagen 32 Plano echo por las autoras muestra la traza de la colonia Portales, basado en el mapa "Los Portales" sin año



La diferencia del trazo en los dos proyectos solamente es dada por las calles en diagonal, pues en la del plano de 1923 se pueden notar que no concuerdan con un centro, a diferencia del que se ve claro el punto de origen (marcado en rojo). Y comparando estos planos con uno actual de la colonia tampoco se encuentran cambios, por lo que se conservó el trazo inicial.

En el mapa de "Los Portales" se encuentran ubicadas rotondas distribuidas por la parte Poniente de la colonia y también un casino en la esquina de Av. De Los Portales y Calz. de Tlalpan (Hoy Calz. de Santa Cruz y Calz. de Tlalpan).

CALLES YA TRAZADAS Y CON NOMBRE

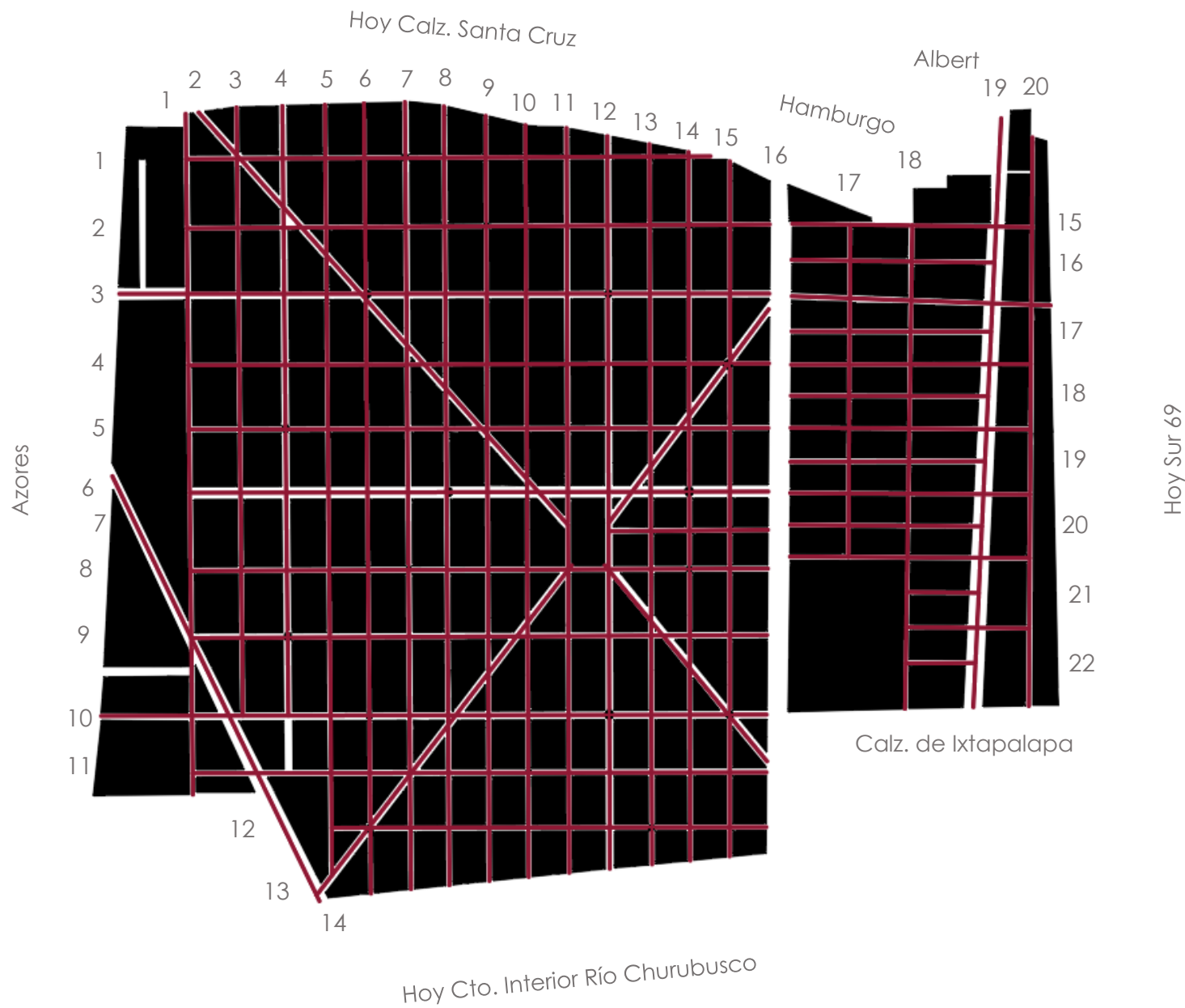


Imagen 33 plano de calles y avenidas trazadas en la colonia Portales fundamentado en el mapa "Los Portales" sin año

La colonia tenía las siguientes delimitaciones:

Norte: Hoy Calzada Santa Cruz, calle Hamburgo y Albert

Sur: Hoy Circuito Interior Río Churubusco y Calz. Iztapalapa (hoy Ermita Iztapalapa)

Oriente: Hoy Sur 69

Poniente: Azores (Hoy calle del mismo nombre)

Las calles que se tenían registro de Norte a Sur:

1. Avenida Necaxa
2. Avenida Víctor Hugo
3. Avenida de Los Portales (Hoy Municipio Libre)
4. Avenida de Los Presidentes
5. Avenida de Los Emperadores
6. Avenida de Las Américas (Hoy Gral. Emiliano Zapata)
7. Avenida de Los Arcos (Hoy Av. De Los Montes)
8. Avenida de La República
9. Avenida de Los Pirineos
10. Avenida Popocatepetl
11. Avenida del Nevado
12. Avenida Vista Hermosa

13. Agua de Xochimilco (Hoy Av. División del Norte)

14. Avenida Ajusco (Hoy

15. Avenida Orleans (Hoy Av. Víctor Hugo)

16. Avenida Suiza

17. Avenida de Las Fuentes Brotantes

18. Avenida Héroes de Churubusco (Hoy Calle Malintzin)

19. Avenida Montealegre (Hoy Gral. Emiliano Zapata)

20. Avenida Monte Blanco (Hoy Av. De Los Montes)

21. Calle Egipto

22. Calle Balsas

Las calles que se tenían registro de Poniente a Oriente:

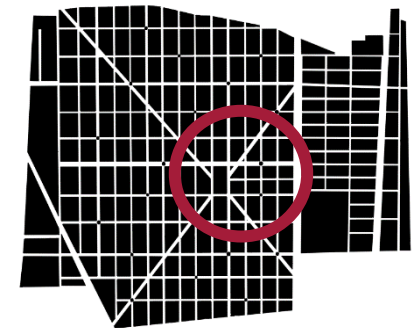
1. Calle de Trípoli
2. Av. California (Hoy Bulgaria)
3. Calle Tokio
4. Calle Sevilla
5. Saratoga
6. Calle Panamá (Eje Central Lázaro Cárdenas)
7. Calle Monrovia
8. Calle Odesa
9. Calle Filipinas
10. Calle Canarias
11. Calle Rumania
12. Calle Bélgica
13. Calle Balboa
14. Calle Alhambra
15. Calle Antillas
16. Calzada de Tlalpan
17. Calle Miraflores
18. Calle Miravalle
19. Calzada de Miramontes (Hoy Av. Pdte. Plutarco Elías Calles)

20. Calle de La Cascada

En esta sección el mapa de 1923 contiene una calle de más que no se tiene registro del nombre y no se encuentra en el mapa de "Los Portales" ni en la actual colonia, por lo que se cree desapareció con el tiempo o no estaba planeada desde un momento inicial



Mapa de 1923



Mapa "Los Portales"

Límites de la Portales

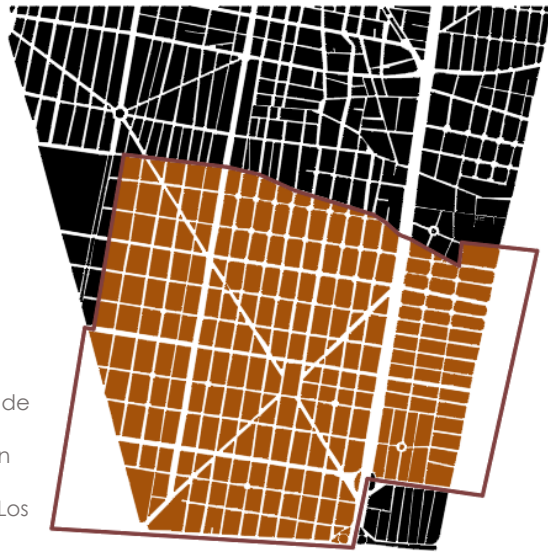


Imagen 34 Delimitación de la Colonia Portales en los años 20s Fundamentada en el mapa "Plan Of Mexico City" de 1923 y mapa de "Los Portales" sin año

La delimitación de la colonia antes señalada cambió al pasar los años. Según en la tesis de Martínez Jiménez (2019) para 1939 a la colonia se le conoció con sus límites actuales. Para estos años se terminó una sección al Poniente dejando como límite en esa área a División del Norte y Miguel Laurent.

Haciendo una comparación con ese mapa y uno actual de la colonia se puede observar que la extensión era mayor al suroeste y al oriente. En la parte Suroeste hoy en día pertenecería a la colonia General Pedro Ma. Anaya

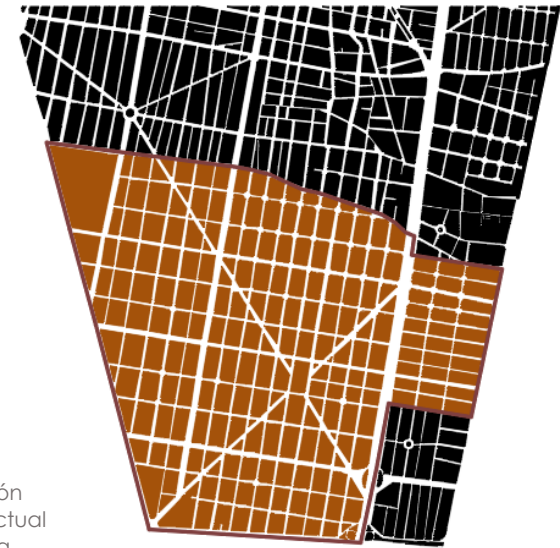


Imagen 35 delimitación de la colonia Portales actual fundamentado en mapa catastral de la alcaldía Benito Juárez

y Santa Cruz Atoyac. En la parte Oriente se limitó a la calle Av. República (dejando al sur a la colonia Miravalle) y a la calle Pcte. Plutarco Elías Calles (lo restante hoy pertenece a la colonia Banjidal de la Alcaldía Iztapalapa).

Tomando como base el plano "Los Portales" y un plano actual, encontramos que no se encuentran cambios significativos en la traza, en las calles (nombres o extensiones o el número de estas) ni en las manzanas, por lo que a lo largo de más de 50 años no se ha modificado notoriamente la propuesta inicial.

CAMBIOS EN LA ADMINISTRACIÓN DEL TERRITORIO

Durante estos años la zona de la alcaldía estaba bajo regímenes municipales, delimitada casi por completo dentro de la Prefectura de Municipal de Mixcoac. Como antes ya habíamos mencionado la zona empezó a cobrar interés por la buena ubicación, por los medios de transporte, los ríos navegables y las colonias que iban a pareciendo, por lo que los habitantes al organizarse solicitaron al Congreso de la Unión modificar la ley de 1903 (Ley Reglamentaria del Distrito Federal) donde pedían la creación de una nueva entidad municipal

Esto lo lograron hasta 1924 convirtiendo a esta nueva entidad en el municipio No. 14 del Departamento del Distrito Federal al que nombraron "General Anaya" (Martínez, 2019, pp. 34) y que en el mapa antes estudiado ya podemos encontrar. Junto a este también se le sumaron Iztacalco, Magdalena Contreras y Tláhuac, siendo en total 17 municipalidades: Tacuba, Tacubaya, México, Mixcoac, Guadalupe Hidalgo, Coyoacán, San Ángel, Azcapotzalco, Magdalena Contreras, Cuajimalpa, Tlalpan, Xochimilco, General Anaya, Iztacalco, Iztapalapa, Milpa Alta y Tláhuac.

Sin embargo, este cambio duró muy poco, ya que en el artículo 20 de la Ley Orgánica expresa que a partir del 1ro de enero de 1929 el Distrito Federal se divide en un Departamento Central y 13 delegaciones.

Departamento Central queda dividido en: Municipio de México, Tacubaya, Tacuba, Mixcoac y parte de Guadalupe Hidalgo, Iztapalapa y Azcapotzalco.

Las 13 delegaciones fueron las siguientes: Azcapotzalco, Guadalupe Hidalgo, General Anaya, Iztacalco, San Ángel, Coyoacán, Cuajimalpa, La Magdalena Contreras, Milpa Alta, Xochimilco, Iztapalapa, Tlalpan y Tláhuac. En este periodo la delegación General Anaya tuvo como cabecera a la colonia Portales. (Espinoza, 1991, pp. 137)

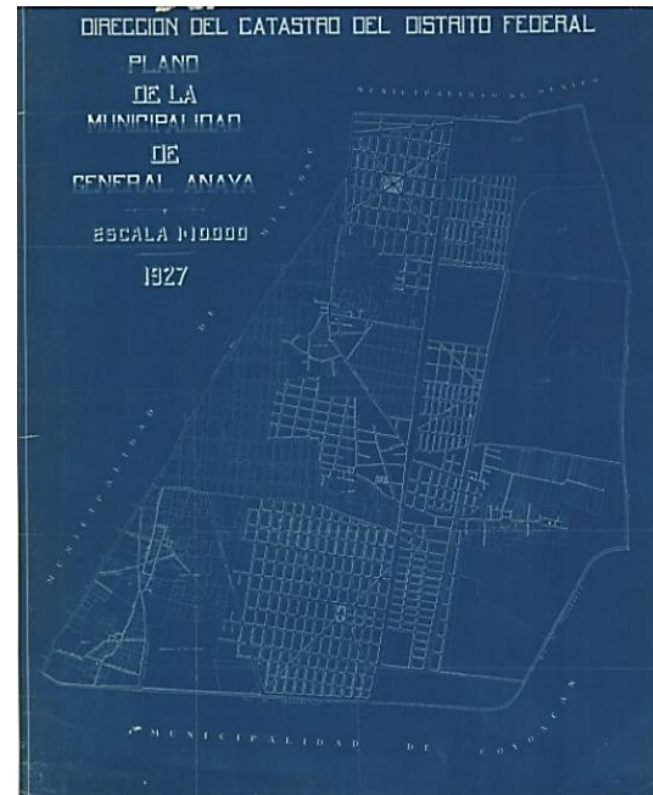


Imagen 36 Plano de la Municipalidad de General Anaya del año 1927

Fuente: Mapoteca Manuel Orozco y Berra



Imagen 37 Plano "General Anaya" Muestra la delegación del mismo nombre en el año 1929

Fuente: Tesis "Transformación de la colonia Portales después de la aplicación de las políticas públicas de reemplazamiento del siglo XXI" por María Fernando Martínez Jiménez 2019

EL HABITAR

En este mismo año (1929) se le conoce a la colonia Portales como “Colonia popular” que lo explica Martínez (2019) como:

“Se fue convirtiendo en una colonia muy conocida por la población de la Ciudad de México, la que se caracterizó por alcanzar un nivel socioeconómico medio, ya que en ella se comenzaron a establecer instituciones públicas y privadas de la más variable índole; educativas, comerciales, culturales, recreativas, al mismo tiempo que la actividad comercial se estableció como la actividad predominante representada por grandes tiendas de abarrotes como las conocidas “alpinas”, el mercado de fierros viejos, el mercado de plomería, y la más variada oferta laboral como de hojalateros, pintores, plomeros, entre otros” (p. 33).

Para los últimos años de esta década Calzada de Tlalpan fungió como la vía de mayor desplazamiento de toda la ciudad, en el que se formó un corredor urbano que llegaba casi hasta con Río Churubusco.

“En esta época es donde el sentido de pertenencia comienza a nacer con sus nuevos pobladores y más adelante adquirieron arraigo mediante sus actividades comerciales como de ocio” (Sánchez, 2014, p. 32).

2.3.2 CRECIMIENTO DE 1929

Para 1929 la zona total urbana del entonces Distrito Federal se incrementó hasta alcanzar las 6,262 ha. incrementándose con un promedio de 76.40% comparado a los últimos años de la década anterior, esto se hizo posible ya que ampliaron los límites de la ciudad. (Espinoza, 1991, pp. 139)

Los años 20s significaron la década de mayor crecimiento urbano en la zona de estudio. En los primeros 5 años de esta etapa se desarrollan y aparecen la mayoría de las colonias y calles o avenidas, mientras que en los otros 5 años posteriores sigue la actividad de expansión.

Para este año los principales ríos de la ciudad eran: Tlanepantla, Consulado, Los Remedios, Churubusco y La Piedad. Algunos de estos ríos se desbordaban ciertas veces al año, llegando a inundar terrenos cercanos a las zonas que atravesaban. (Espinoza, 1991, pp. 133)

Crecimiento hasta 1929



Imagen 38 Sección del plano "Plano del Distrito Federal" por la Dirección de Catastro de 1929

Fuente: Archivo Histórico De La Ciudad De México

El mapa mostrado anteriormente (“Plano del Distrito Federal” de 1929) fue utilizado para proseguir con el análisis de crecimiento y evolución urbana presente en la década de los años 20 y que se mostrará enseguida. El mapa antes nombrado junto con el de 1923 son una prueba de que esta etapa del siglo XX fue la de mayor expansión y crecimiento en la Alcaldía Benito Juárez.

En este entonces gran parte de la zona de estudio se encontraba en la delegación de General Anaya (donde se ubica la colonia Portales, San Simón, Independencia, entre otras) al poniente se encontraba en la delegación de Iztacalco (La Moderna, Iztaccíhuatl, etc.) y la de Iztapalapa (donde ahora está la colonia Ermita, Colonia Poniente, Albert, etc.). En la sección Noreste perteneciente a La Piedad, Narvarte Poniente y Del Valle Norte no se sabe con seguridad bajo que delegación se encontraba.

En el siguiente plano observamos en naranja el límite de la zona de estudio y en rojo las colonias ya existentes, al igual que calles y avenidas. En algunas zonas también ya se observan parques o áreas verdes y en blanco las zonas que aún eran terrenos sin construcciones.

En el curso de 6 años (desde el mapa de 1923) se nota que en la parte central y norte del área a estudiar aparecieron nuevas colonias, lo que significa que las actividades de expansión urbana fueron impulsadas.

Delimitación de la zona a estudiar

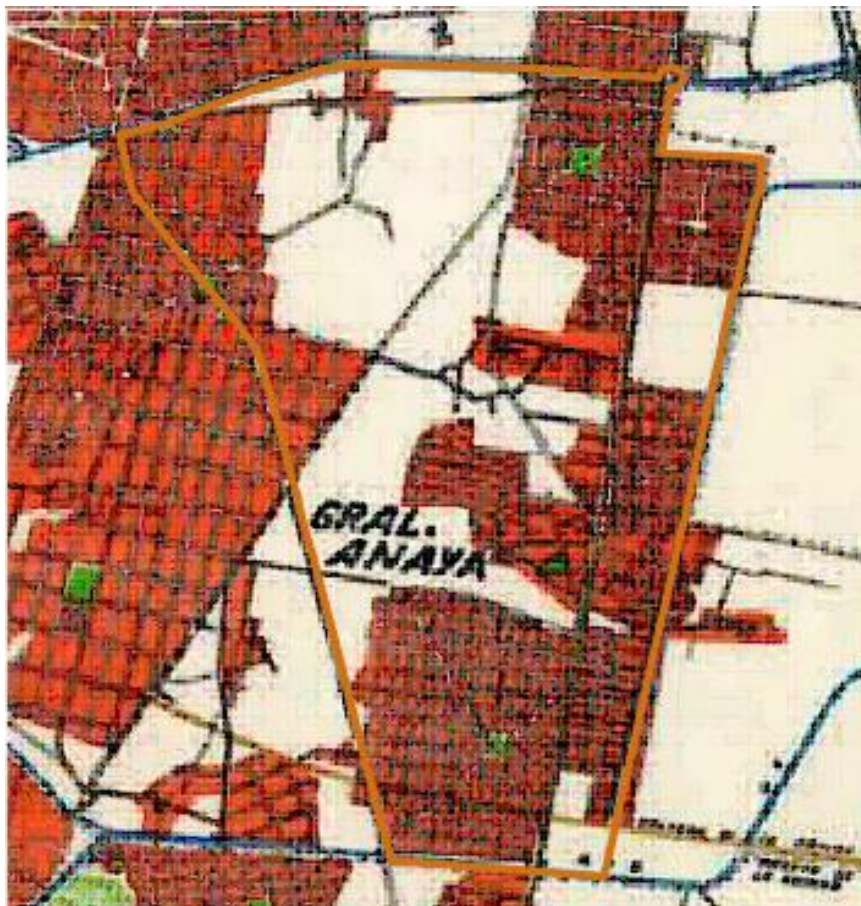


Imagen 39 muestra en naranja la delimitación de la zona de estudio del plano "Plano del Distrito Federal" por la Dirección de Catastro de 1929, del que partimos para realizar el análisis

Fuente: Archivo Histórico De La Ciudad De México

ASENTAMIENTOS *a n a l i s i s*

A las colonias que se habían originado en los primeros años de la década de los 20s (antes vistos en el subcapítulo anterior) y a las que aún no se consideraban así se le sumaron otras 7 zonas: Álamos, Postal, Josefa Ortiz de Domínguez, Niños Héroes (ya contaba con 8 a 10 calles), Américas Unidas, Del Lago, San Simón Ticumac. La Postal para estas fechas no había sido totalmente urbanizada pero ya existían unas cuantas calles, los servicios empezaban a ser introducidos sobre todo en la sección norte (García, 2017, p. 55)

También una muy pequeña parte de Narvarte Oriente (zona norte) y otras más como Narvarte Poniente, Independencia (zona oriente) y Piedad Narvarte, empezaron a dar señales de urbanización. Para estas fechas solo a Álamos, Niños Héroes, San Simón, y La Piedad ya se les consideraba colonias (Martínez, 2019, p. 40).

Aunque su urbanización era confusa, pues no se sabía con exactitud donde empezaba y terminada lo urbano, ya gran parte de San Simón había sido trazada. Referente a la Postal, aunque ya existían algunas calles, aún no estaba completamente urbanizada. La hacienda de La Narvarte (aunque era improductiva) fue considerada una de las haciendas con más larga existencia, pues hasta 1929 aún existía. (García, 2017, p. 39-55)

Gran parte de las zonas que antes se encontraban sin ningún tipo de planificación (se puede ver en imagen 22 con color gris) para 1929 ya estaban fraccionadas en colonias (estas zonas constituyen las colonias de menor extensión territorial en la alcaldía).

Las zonas que ya contaban con algún tipo de planificación seguían sin realizarse los proyectos (zonas color café en imagen 22), solo con excepción de Álamos y Postal que al parecer se llevaron a cabo según la propuesta de planificación vista en el mapa de "Plan Of Mexico City" de 1923, respetando manzanas y extensión.

Las colonias ya mostradas tanto en el plano de 1923 como en el de 1929 no dan señales de grandes modificaciones al pasar de los años, pues en planos actuales se observan que las disposiciones de las manzanas, calles, avenidas y trazas originales no se alteraron.

En el siguiente grafico se realiza la sobreposición de las colonias ya presentes para el año de 1929 (lo más cercano posible al mapa de "Plano del Distrito Federal" de 1929) en un mapa catastral actual de la alcaldía, se muestra solo la zona de estudio de la Benito Juárez con delimitaciones de las colonias hoy en día.

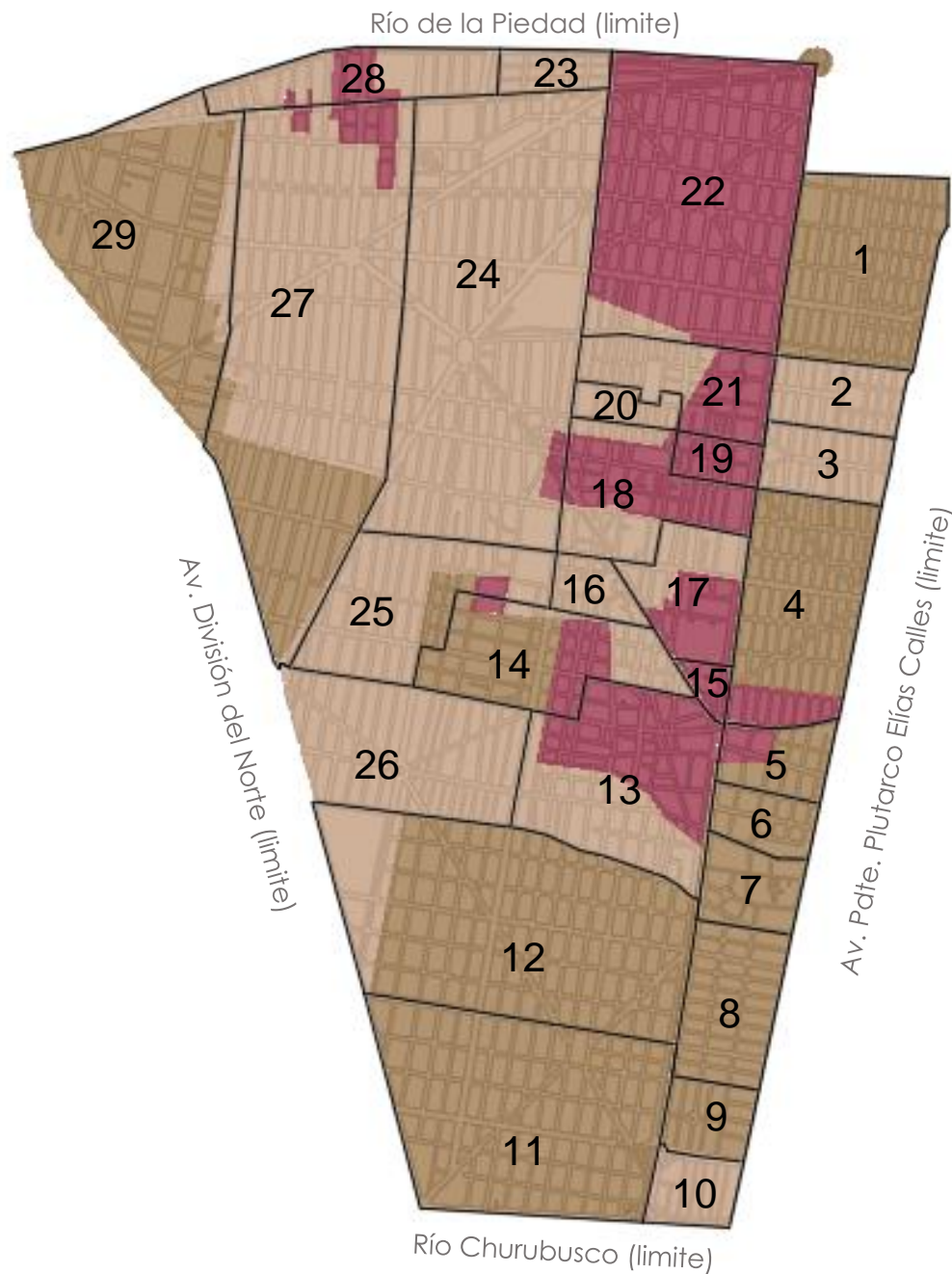


Imagen 40 plano de elaboración propia, muestra las zonas urbanizadas y colonias existentes para finales de la década fundamentada en mapa de 1929 (imagen 38) y plano catastra actual de la alcaldía Benito Juárez.

Nuevas zonas urbanizadas (o expansiones):

4. Nativitas (se terminó)
5. Del Carmen (se terminó)
13. San Simón Ticumac (proyectada casi en su mayoría, el resto de su ahora delimitación aún no existía, ya se le consideraba colonia)
14. Independencia (de 1923 a 1929 se extendió hacia el oeste)
15. Del Lago
17. Américas Unidas (Cerca de la mitad de su ahora delimitación ya estaba proyectada)
18. Niños Héroe (Proyectada casi en su totalidad ya se le consideraba colonia)
19. Josefa Ortiz de Domínguez
21. Postal (Cerca de la mitad de su ahora delimitación ya estaba proyectada)
22. Álamos (proyectado casi en su totalidad ya se le consideraba colonia)
24. Narvarte Oriente (solo un par de manzanas)
25. Vértiz Narvarte (se añaden unas manzanas)
27. Narvarte Poniente (su parte norte colindante con La Piedad, ya tenía una pequeña sección existente)

28. Piedad Narvarte (presenta una sección existente y diferente a la que señalaba el mapa de 1923, ya se le considera colonia)

Zonas ya existentes

1. Moderna
4. Nativitas
5. Del Carmen
6. Zacahuitzco
7. Albert
8. Portales Oriente
9. Miravalle
11. Portales Sur
12. Portales Norte
14. Independencia (Una parte)
25. Vértiz Narvarte (una pequeña parte al sur)
27. Narvarte Poniente (una pequeña parte al sur)
29. Del Valle Norte (Ya existía la mayor parte de la colonia dentro de nuestro límite)

Zonas aún inexistentes

2. Iztaccíhuatl (en este plano no se muestra como ya existente)
3. Villa de Cortes (en este plano no se muestra como ya existente)
10. Emita
16. Periodista
20. Miguel Alemán
23. Atenor Salas
24. Narvarte Oriente
26. Letrán Valle

CAMINOS a n a l i s i s

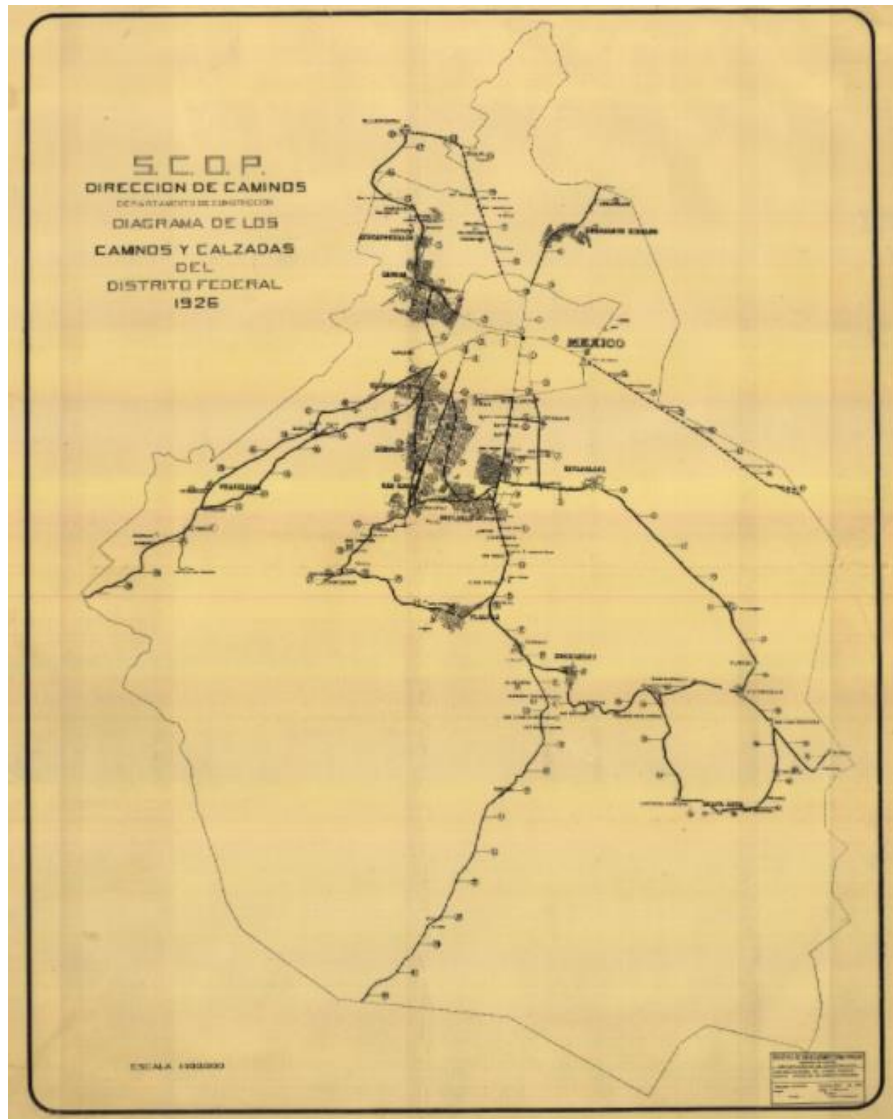
Las calles y avenidas que se iniciaron a principios del nuevo siglo y durante la década de los 20s prevalecieron. A lo largo de 5 años (aproximadamente) no se hicieron nuevas grandes avenidas, sino que se terminaron algunas como Av. División del Norte (el tramo faltante) y Pdte. Plutarco Elías Calles que ya iba desde Ermita hasta la colonia Moderna.

Otras avenidas importantes que vemos aparecer son un tramo de Eje 6 Sur correspondiente a Av. Independencia y Av. Morelos, un tramo de Eje 5 Sur correspondiente a Ramos Millán (con este tramo para ese año ya conectaba con Pdte. Plutarco Elías Calles y Cumbres de maltrata, Calz. San Simón que se prolongó desde su camino colonial y también vemos un tramo de Isabel La Católica. Además de todas estas avenidas principales nuevas, aparecieron también otras múltiples calles dentro de las colonias que aparecieron en los últimos años.

Por otro lado, las calles que anteriormente estaban en planeación y enumeramos en el análisis de 1923 solo se realizó el tramo que faltaba de Av. División del Norte como ya mencionamos. La planeación de

prolongación de Diagonal San Antonio Abad o el tramo de Bulgaria aún no se llevaban a cabo.

En el siguiente gráfico se realiza una sobreposición de los caminos ya presentes hasta 1929 en un mapa catastral actual de la alcaldía, mostrando la zona oriente de la Benito Juárez, con calles y avenidas anteriores a este año de estudio y las que aparecieron con los nuevos fraccionamientos y colonias. Se muestra en rojo algunas de las nuevas avenidas y en café los caminos antiguos que prevalecen, del mismo tono también se muestran las avenidas ya mostradas a inicios de la década.



En el mapa mostrado de 1926 se muestran los caminos y calzadas del Distrito Federal y que también abarca nuestra zona de estudio, el cual de igual manera nos basamos para realizar el siguiente análisis.

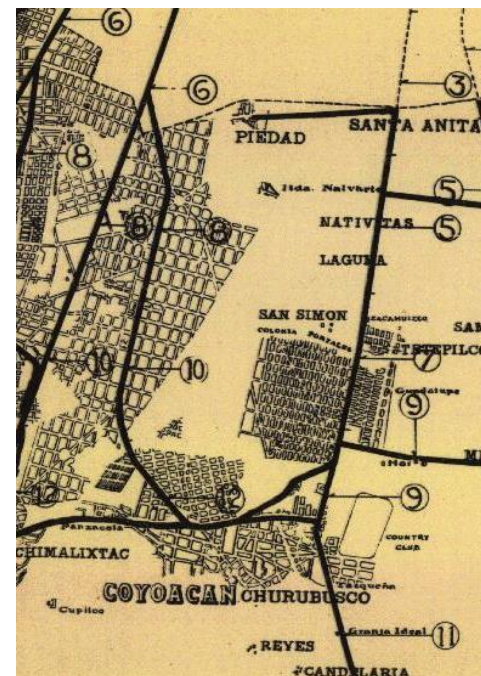
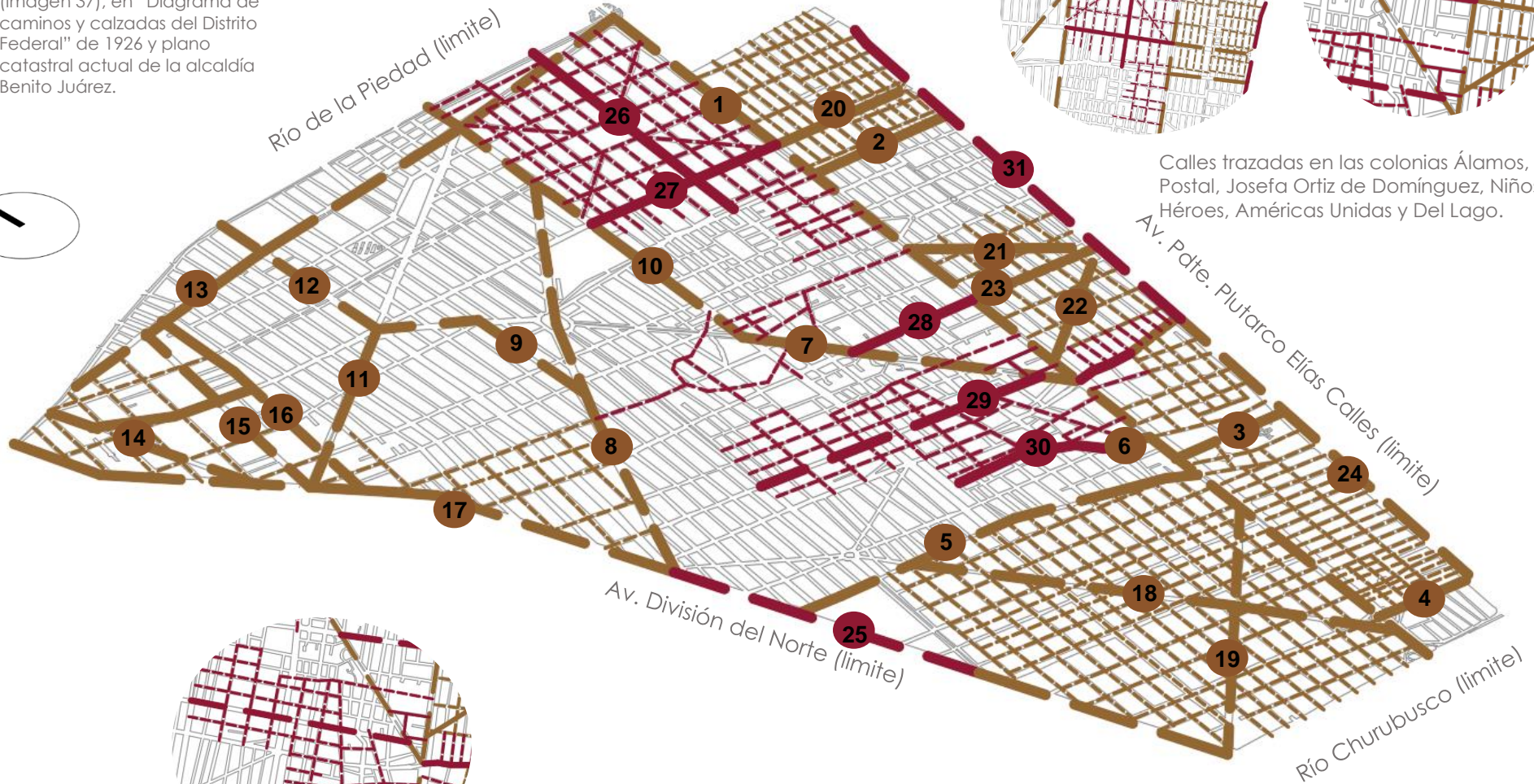
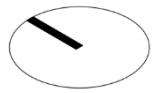


Imagen 41 muestra plano "Diagrama de caminos y calzadas del Distrito Federal" del año 1926

Fuente: Mapoteca Manuel Orozco y Berra

Imagen 42 muestra sección del plano "Diagrama de caminos y calzadas del Distrito Federal" del año 1926" delimitando a la zona de estudio

Imagen 43 mapa de elaboración propia, muestra calles y avenidas fundamentada en mapa de 1929 (imagen 38), plano de "General Anaya" (imagen 37), en "Diagrama de caminos y calzadas del Distrito Federal" de 1926 y plano catastral actual de la alcaldía Benito Juárez.



Calles trazadas en las colonias Álamos, Postal, Josefa Ortiz de Domínguez, Niños Héroes, Américas Unidas y Del Lago.

Calles trazadas en las colonias de San Simón, Independencia y Vértiz Narvarte.

■ Caminos antiguos (coloniales hasta principios de los 20s)

1. Calz. de Tlalpan (creemos aún se le conocía como camino a Tlalpan)
2. Av. Santiago (antes calzada Hidalgo)
3. Calle Benito Juárez
4. Ermita Iztapalapa
5. Calzada Santa Cruz y Miguel Laurent (creemos aún se le conocía como camino a Santa Cruz)
6. Calz. San Simón (tramo)
7. Cumbres de Maltrata (tramos)
8. Av. Universidad (aún camino a San Ángel)
9. Tajín
10. Eje Central Lázaro Cárdenas
11. Diagonal San Antonio
12. Eje 1 Pte. Av. Cuauhtémoc (tramo)
13. Obrero Mundial
14. Av. Coyoacán
15. Eje 3 Pte. Calle Amores (tramo)
16. Eje 2 Pte. Calle Gabriel Mancera (tramo)
17. Av. División del Norte (tramos, creemos aún se le conocía como Agua de Xochimilco)

18. Bulgaria

19. Ajusco

20. Eje 4 Sur Calle Napoleón (ya existía tramo dentro de la delegación Moderna y otro en Del Valle Norte)

21. Calle Refugio

22. Calle Justicia

23. Eje 5 Sur calle Primero de Mayo (tramo)

24. Pdte. Plutarco Elías Calles (tramo, creemos aún se le conocía como Calzada de Miramontes)

■ Caminos existentes para 1929:

25. Av. División del Norte (tramo faltante)

26. Isabel la Católica (tramos)

27. Eje 4 Sur Calle Xola (se amplió tramo de col. Álamos)

28. Eje 5 Sur Av. Ramos Millan (tramo)

29. Eje 6 Sur Av. Independencia y Av. Morelos (tramos)

30. Calz. San Simón (se prolongó)

31. Av. Pdte. Plutarco Elías Calles (tramo faltante)

Además de calles dentro de las colonias nuevas de Nativitas, Del Carmen, San Simón Ticumac, Independencia, Del Lago, Américas Unidas, Niños

Héroes, Josefa Ortiz de Domínguez, Postal, Álamos,
Narvarte Oriente, Narvarte Poniente y Piedad Narvarte.



Imagen 44 sección de plano de imagen 43 donde se muestran calles que actualmente no.

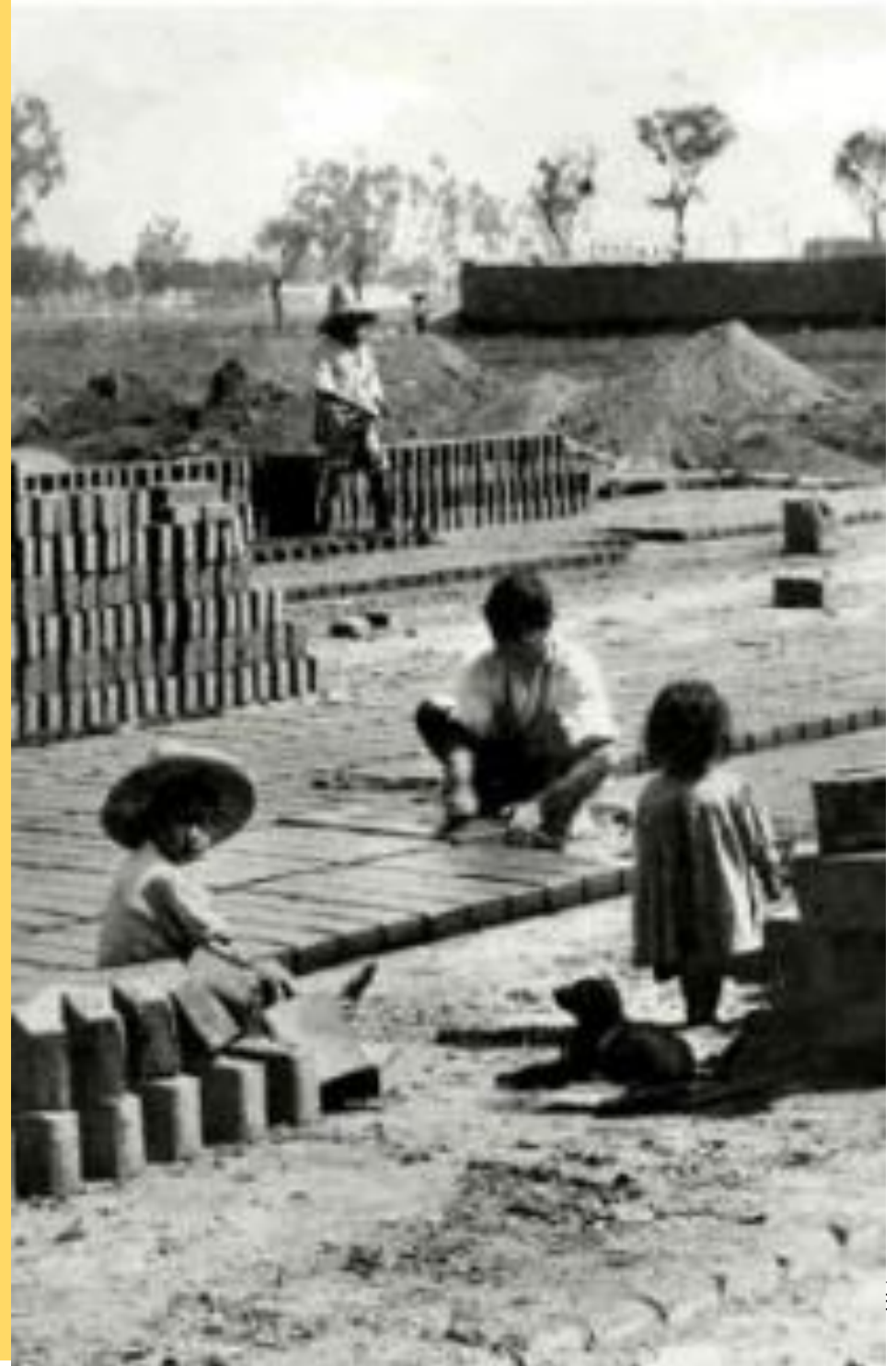
En el mapa anterior se muestra unos caminos que hoy en día no se encuentran. Estos conectaban Av. Universidad con Cumbres de Maltrata y Eje Central, deducimos que actualmente corresponden a la calle de Pachuquilla y Xoco.

2.4 DE LOS 30s A LOS 50s

2.4.1 Zona de estudio hacia lo moderno
(1930-1935)

2.4.2 El sexenio de Lázaro Cárdenas (1936-1940)

2.4.3 Proceso de Modernización (1940-1950)



privado, donde se propuso establecer una relación entre las viviendas y los espacios públicos mediante la creación de estos, como por ejemplo los parques. La descentralización de la ciudad funge como origen para el crecimiento geográfico de la zona, que orientó hacia la urbanización con, la modernización de los espacios agrícolas, la fracción de haciendas y ejidos.

En el período de 1930 hacia mitad de siglo, comenzaron a implementarse los edificios departamento de varios niveles, desarrollando en gran magnitud la arquitectura habitacional.

Para este momento algunas colonias ya están completamente establecidas; Moderna, Portales, Álamos, La Piedad (posteriormente Piedad Narvarte) ya contaban con dotación de servicios públicos. La Independencia ya había sido fundada oficialmente, años después debido a su ampliación nació la colonia Periodista (García, 2017, p. 55)

En esta nueva década los cambios en la expansión urbana y crecimiento de las colonias se vio casi inexistentes. Basándonos en el mapa anterior mostrado, no contamos con la fecha del mapa, pero guiándonos en los asentamientos creemos que corresponde de 1930 a 1940 y en el cual podemos ver que no contaba con grandes cambios.



Imagen 45 Colonia Álamos,
Ciudad de México, Benito
Juárez. 1933. FUENTE: Fundación ICA,
colecciones digitalizadas

Imagen 47 Colonia Álamos,
Ciudad de México, Benito
Juárez. 1932. FUENTE: Fundación ICA,
colecciones digitalizadas.

Imagen 48 Colonia Álamos,
Ciudad de México, Benito
Juárez. 1933. FUENTE: Fundación ICA,
colecciones digitalizadas





Imagen 49 Colonia Álamos,
Ciudad de México, Benito
Juárez. 1932. FUENTE: Fundación ICA,
colecciones digitalizadas

Imagen 50 Iglesia de San Simón,
fachada principal, vista frontal.
FUENTE: Colección Mediateca INAH,
acervo Colección Archivo Felipe
Teixidor – Fototeca Nacional



LEYES DE PLANIFICACIÓN Y ZONIFICACIÓN

Para 1933 el congreso de la Unión expidió la Ley de Planificación y Zonificación del Distrito Federal que serviría para ordenar el desarrollo de la capital por medio de planes generales que deberían sujetarse a las obras públicas. En 1936 se hace indispensable crear un organismo que llevara los problemas de la ciudad, así nace la Comisión de Planificación.

En ese mismo año se expide la Ley de Planificación y Zonificación del Distrito Federal por lo que la ley de 1933 queda abolida (Espinoza, 1991, p. 166)

Dentro de la ley se establece que:

Artículo 2º

- I. La apertura de nuevas vías publicas
- II. La rectificación, prolongación, ampliación y mejoramiento de las vías existentes.
- III. La creación de nuevos centros de población y ampliación de los existentes.
- IV. La creación de plazas, jardines, parques, campos deportivos y estadios.

⁵ Según explica la arquitecta Ana Fernanda Canales en su tesis "La modernidad arquitectónica en México; una mirada a través del arte y los medios impresos" en 1925 se realizó el Instituto de Higiene y

V. La creación de reservas forestales.

VI. La localización, construcción y acondicionamiento de edificios públicos.

ARQUITECTURA EN LOS 30S

Empieza la modernidad

Justo para estos años la arquitectura responde a una traza modernista dada por obras funcionalistas y racionalistas. Esta nueva arquitectura (iniciada por muchos en 1925⁵) se basó en un soporte teórico en función de una sinceridad programática y la idea del beneficio social (Canales, 2013, p. 49). La manifestación de este cambio se debió a la carencia de servicios e infraestructura, lo que trajo consigo arquitectura de realidades técnicas, estructurales y sociales.

Entonces se inició el desarrollo de programas de obra pública y vivienda, que se continuó con arquitectura hospitalaria y escolar, encabezada sobre todo por José Villagrán, Pario Pani, Teodoro Gonzales de León, O'Gorman y Enrique del Moral (Domínguez, 2011, p. 2)

Granja Sanitaria por, considerado como el primer edificio moderno del país.

Parques y Jardines

Durante esta década se realizaron grandes obras de equipamiento urbano, la creación de parques y jardines se fueron haciendo cada vez más necesarios pues con los que contaba la ciudad resultaban insuficientes. Un ejemplo de esto es la creación del parque Noche Buena con una extensión de 110,554.30 m² en Insurgentes que además sirvió para embellecer la zona (Espinoza, 1991, p. 163).

Por los mapas y planos que se tienen de la zona de estudio ubicado en la Benito Juárez no se tienen registro de proyectos nuevos de este tipo de equipamientos. Solo como ya hemos hablado anteriormente, se tenía ya contemplado (desde la década de los años 20) el parque de la Moderna "Parque América" hoy parque Moderna y el ubicado en Portales de nombre desconocido.

Calles y vías públicas

Cumpliendo con la primera Ley de Planificación y Zonificación de 1933 se iniciaron diferentes obras de aperturas de calles, prolongaciones y rectificaciones. Es en esta época que se hace la ampliación de la Av. 20 de noviembre.

Para finales de la década se realizan trabajos de ampliación en la Calz. de Tlalpan, en su primer tramo con un espacio de 42 metros que llegaba hasta Río de la

Piedad y de aquí hasta Huipulco se habría hasta tener 56 metros. (Espinoza, 1991, p.164)

Equipamiento urbano

La arquitectura escolar, que se popularizó en estas nuevas décadas, también estuvieron presentes en la Benito Juárez. En 1932 se encontraba en la Portales Norte (esquina de Municipio libre y Calz. de Tlalpan) una escuela llamada Carlos A. Carrillo o la General Anaya ubicada en la colonia San Simón Ticumac. Actualmente solo se ubica la Carlos Carrillo con el mismo nombre.

Después de la década de los 20s se caracterizó el uso del estilo californianos en vivienda ubicados en zonas como Villa de Cortés, Portales, Nápoles o Álamos (Gómez, 2013, p. 107) mismo que siguió en la década siguiente.



Imagen 51 Escuela primaria Carlos A. Carillo en 1932, Colonia Portales sobre Calz. de Tlalpan, vista general

FUENTE: Colección Mediateca INAH, acervo Colección Casasola, Fototeca Nacional



Imagen 52 Escuela primaria Carlos A. Carillo en el 2020, Colonia Portales Norte sobre Calz. de Tlalpan, vista general

Fuente: Google Maps, Street View

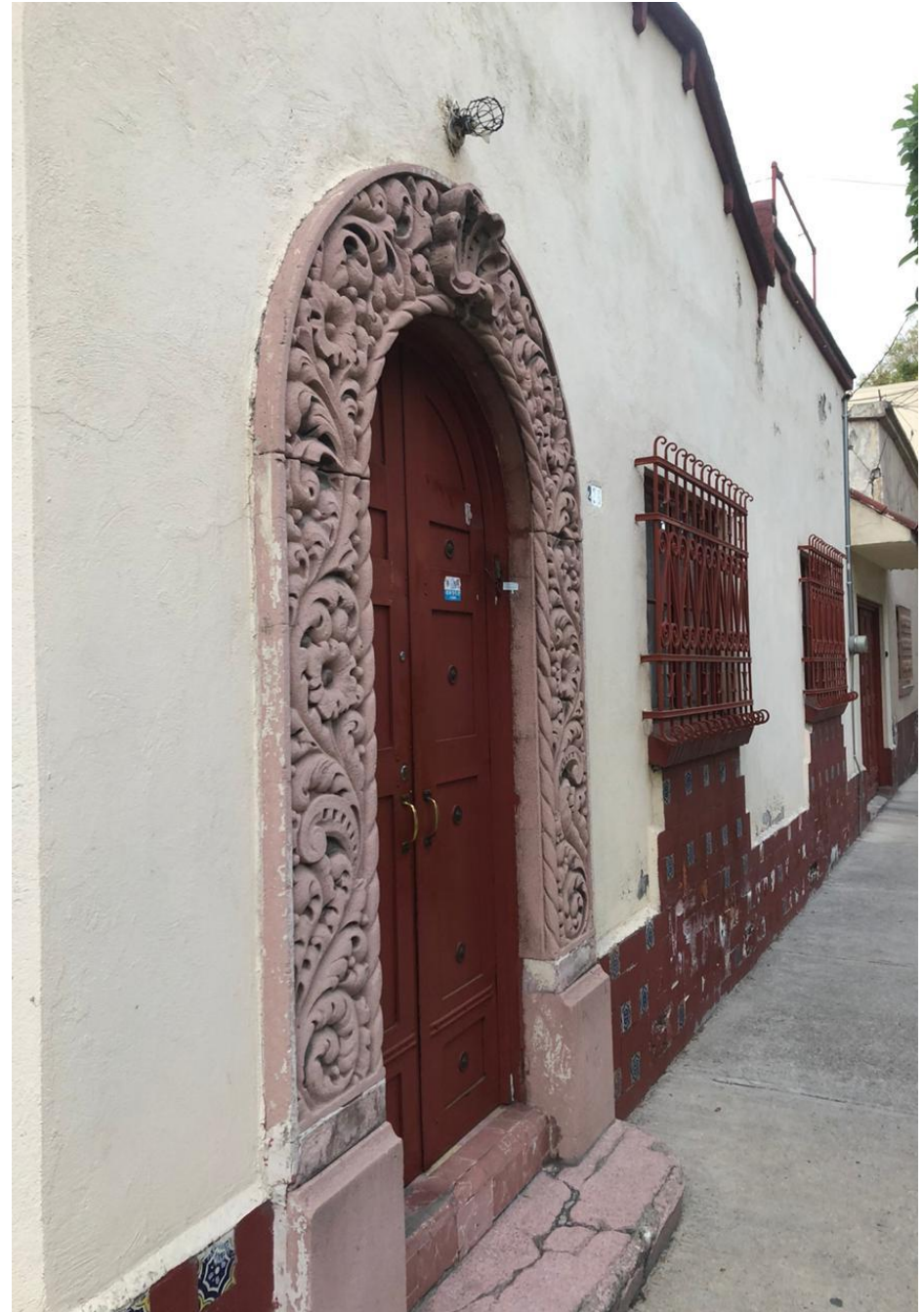


Imagen 53 casa que aún mantiene el estilo californiano en el 2020 entre calles Víctor Hugo y Canarias, Col. Portales Norte.

Imagen 54 muestra el detalle de piedra tallada en marco de la puerta principal

Imagen 55 Muestra puerta principal arqueada

Fuente: fotografías realizadas por el Dr. en arquitectura Pablo Francisco Gómez Porter, catedrático de la Facultad de Arquitectura en la UNAM



LA BENITO JUÁREZ: análisis por fotografías

En las fotografías presentadas con anterioridad (imagen 31,32,33 y 34) vemos una vista aérea de la colonia Álamos, Moderna y Postal, cuya delimitación se ve enseguida.

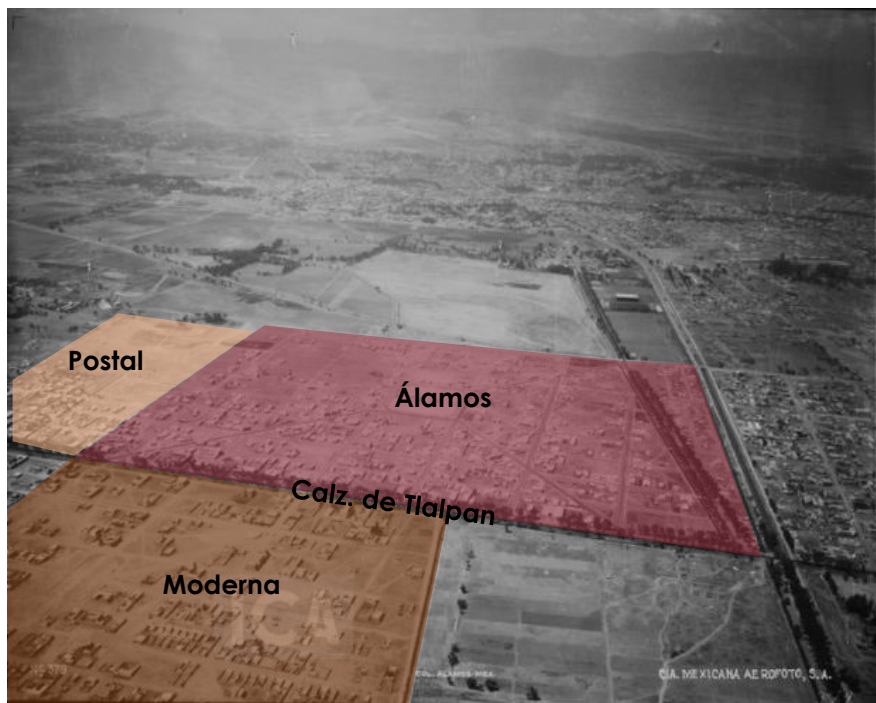


Imagen 56 Muestra las colonias existentes para los 30s, basada en una imagen de la colonia Álamos de 1933 tomada de Fundación ICA

Para principios de los años 30s esta era la imagen de una parte de la Benito Juárez. Las colonias antes mostradas ya presentaban una demarcación de las manzanas y calles. Estas últimas, se puede observar, aún eran caminos de tierra y se puede ver que no contaba con un gran número de viviendas o algún tipo de construcción, pues algunas zonas siguen vacías.

Al norte de la imagen se alcanza a ver terrenos de lo que ahora es Narvarte Oriente y Poniente, que seguían siendo "campos" sin ningún tipo de construcción. Y Arriba de esta zona se encuentra del Valle Norte con una pequeña parte ya habitada. Piedad Narvarte ya contaba con pequeñas zonas habitadas y sobre todo pasando Río de La Piedad observamos que era la parte con mayor concentración de población. Calzada de Tlalpan contaba con vegetación que flanqueaba la circulación, de igual modo que una parte de Obrero Mundial y el Río de la Piedad.

En este periodo la tipología arquitectónica consistía en construcciones de un solo nivel y patios centrales en su mayoría, aunque también se pueden observar elementos de 2 niveles, pero en menor número. Las calles aún sin pavimentar no contaban con algún tipo de iluminación pública o banquetas o algún tipo de camellón. La vegetación dentro de las zonas urbanizadas era escasa y solo se podían observar un par de árboles aislados.



Imagen 57 Colonia Álamos, Ciudad de México, Benito Juárez. 1932.

Muestra la colonia álamos y al norte el centro de la Ciudad de México

FUENTE: Fundación ICA, colecciones digitalizadas

NUEVA INFRAESTRUCTURA:

Entubación de Río de La Piedad

En año 1932, se presenta la primera propuesta de intubación de los ríos, como consecuencia al aumento de contaminación de los caudales. Sin embargo, es hasta finales de los 40's cuando las obras comienzan a tener más protagonismo. Es la consecuencia que tuvo la modernización, la sobrepoblación, el utilizar los cuerpos de agua como lugares de desechos comenzó a provocar una fuente de infección, ya que la zona no contaba con servicio de desagüe. En temporada de lluvias los habitantes se pintaban un desagradable panorama ya que las inundaciones resultaban una gran amenaza para sus inmuebles.

Fue a causa de la falta de drenaje que se llegó a contaminar poco a poco los ríos naturales que aún se encontraban, Martínez (2019) menciona en su tesis "Transformación de la colonia Portales después de la aplicación de las políticas públicas de repoblamiento del siglo XXI" que las zonas como Portales encontraban atractivo vivir en la zona por contar con ríos y tener ahí drenajes naturales, por lo que estas actividades pudieron repercutir en esta contaminación.



En esta década, el arquitecto Carlos Contreras tuvo la iniciativa de poder realizar la circulación de los ríos, en ductos, es decir intubar un canal de aguas negras, para que sobre este pudiera desarrollarse una vialidad que conectara distintos puntos de la ciudad para poder agilizar tiempos de traslado entre algunos puntos de la

Imagen 58 calzada de Talpan,
Ciudad de México, Benito
Juárez. 1935. FUENTE: Fundación ICA,
colecciones digitalizadas

ciudad. En este caso se habla de Río de la Piedad, sin embargo, el proyecto se llevó a cabo hasta principios de los 50's.

La intubación de los caudales se desarrolló de manera paulatina, tardando aproximadamente 40 años en concluirse. Carlos Contreras, tenía como objetivo principal desarrollar una planificación urbana capaz de beneficiar a los inversionistas y habitantes del lugar en la época.

Para realizar esto se creó la Comisión de Planificación, dentro de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, de la cual dicho arquitecto se encargó de dirigirla de 1929 hasta 1932. El análisis que realizó, se ve reflejado en el Plano Regulador, el cual se basa en crear y ordenar ciudades, en este caso el Distrito Federal. En su planificación integra equipamiento, viviendas, espacios públicos como parques, jardines, casas habitación, la extensión de su trabajo eran apenas escasas páginas, ya que buscaba que su plan fuera aprobado para consolidarlo de mejor manera. Cabe mencionar que la atención central de su plan eran las vialidades y el transporte. Se realizó con un análisis considerando el crecimiento urbano y vial de generaciones futuras, teniendo como prioridad el sistema de transporte unificado, el ferrocarril de pasajeros, así como de carga y tranvías.

Estaba regido por una importante postura, esta se basa en crear un futuro, preservando y no dañando y/o

afectando lo que existe. Puesto que lo que buscaba es lograr aprovechar lo construido y mejorarlo. Quería mantener la traza tan consolidada de origen con la conquista, donde los ejes Norte-Sur y Oriente-Poniente se encontraban tan evidentes.

Se busca con esta planificación hacer un todo de la ciudad, a partir de las vialidades, era una forma de unificar los ejidos, haciendas, parques, casas habitación, rancherías y ríos que en ese momento aún se encontraban presentes, para que la modernidad y la ciudad antecesora no se encontraran ajenas una de la otra, en base al desarrollo de vialidades articuladas.



Imagen 59 Plano atribuido a Carlos Contreras "Plano regulador del Distrito Federal" 1932

Fuente: Archivo Carlos Contreras

2.4.2 SEXENIO DE LÁZARO CÁRDENAS (1936-1940)

Durante el periodo de la presidencia de Lázaro Cárdenas, se retomaron ideales que surgieron con el movimiento revolucionario, entre ellos la conocida *reforma agraria*, una organización laboral y se promovió una ideología revolucionaria. Con la reforma lo que se busca es dar oportunidad a un grupo de ciudadanos para poder adquirir un territorio (ejidos) donde pudieran trabajar la tierra y así continuar con actividades como la agricultura, dándoles oportunidad de crecimiento, tratando de esta manera reducir la población en situación de pobreza.

Aunque el sector obrero y campesino se vio beneficiado, sin duda, la pequeña burguesía trató de hacerlo de igual manera, aunque fuera solo un poco. A pesar de ello el panorama socioeconómico notaba el progreso comparado con gobiernos anteriores, dando así un porvenir optimista.

Algunas de las características del gobierno, son; la industrialización de la propiedad ejidal, hacer crecer un mercado nacional, defendiendo identidad de una industria nacional, enfatizar en la educación, y sin dejar a tras la expropiación petrolera que causó represión por parte del gobierno estadounidense.

Durante el cardenismo no surgieron cambios evidentes en la zona de estudio, para este entonces los conocidos ejidos eran ya legítimamente valuados como colonias. El crecimiento urbano va de la mano con el aumento demográfico, las haciendas y los ejidos siguen fraccionándose, sin embargo, el equipamiento y la implementación de servicios públicos se desarrollan en destiempo.

La década de los 20's y 30's con el cambio evidente para los habitantes del lugar, terrenos que delimitan área, nos dejan conocer de manera plasmada, la traza antecesora. Colonias Narvarte, formaba parte de la hacienda con el mismo nombre y parte de la Piedad.

El periodo postrevolucionario, sin duda marca un antes y un después, dicho movimiento provocó un cambio en la cultura de los habitantes. Las haciendas dejaron de ser fuente trabajo, incitando a que la población se desplazara hacia las colonias en desarrollo, sin embargo, estas eran atractivas para los empresarios debido a su gran extensión, un ejemplo es la hacienda de los Portales.

La clave para haber realizado un proceso de urbanización fue que las personas comenzaron a tener nuevas necesidades, provocando así una disolución paulatina de los ejidos.



Imagen 60 Calzada de Talpan con Viaducto Río de la Piedad, al fondo colonia Álamos, 1940.

FUENTE: Colección Villasana Torres.

2.4.3 EL PROCESO DE MODERNIZACIÓN 1940-1950

Durante esta década, surgieron cambios notables en la industria de toda la ciudad, desde la década anterior en 1930, comenzó un proceso de concepción hacia una nueva ciudad, la cual cuenta con características diferentes. Siguió implementadas estrategias de urbanización para darle una mejor dotación de servicios a los habitantes de la zona. Para esta época, la mancha urbana ha crecido de manera considerable hacia todas sus direcciones, claro, en algunas más que otras, sin embargo, esto es lo que provocó una necesidad para llevar a cabo la urbanización, además del nuevo implemento de organización estatal.

De manera gradual fueron construyendo equipamiento y cada vez mejoraba más la dotación de servicios. En el año de 1942, se implementó un parque en la colonia Álamos de aproximadamente 33,000m². Que sin duda es un complemento para la calidad de vida de los habitantes de ese entonces, sin olvidar el giro que se estaba dando de crecimiento y cambios de imagen urbana, a su vez de usos y costumbres. (Espinoza, 1991)

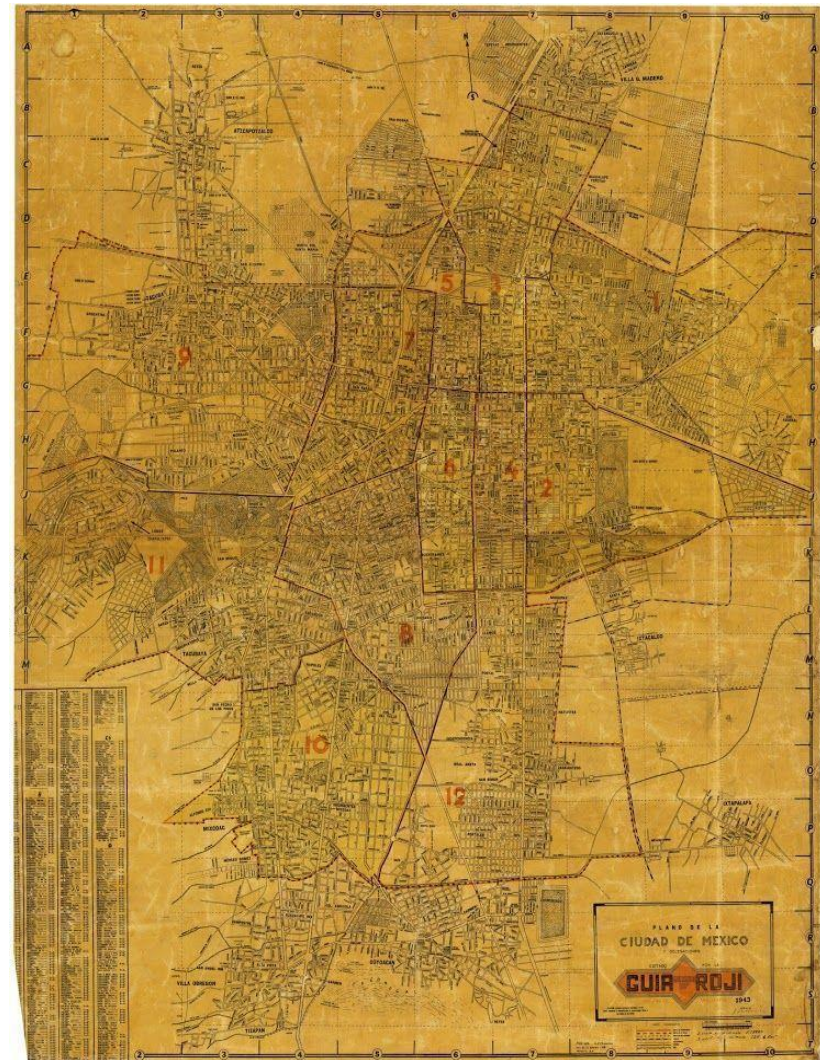


Imagen 61 Plano de la Ciudad de México en 1943

Fuente: Guía Roji

CAMBIOS EN LA ADMINISTRACIÓN DEL TERRITORIO 1941

En diciembre de 1941 en la Gaceta Oficial se expidió la nueva Ley Orgánica del Distrito Federal que permanecería vigente hasta 1970 y que establecería nuevos términos territoriales; se establece el área correspondiente al Distrito Federal (para 1941 la Ciudad de México ya contaba con 14,129 hectáreas y con un área urbana de 7,128 (Espinoza, 1991, p. 170)). Se suprimió al Departamento Central para conformarse como la Ciudad de México y a su vez estableciendo sólo doce delegaciones la cuales serían; Villa Gustavo A. Madero, Azcapotzalco, Iztacalco, Coyoacán, Villa Álvaro Obregón, La Magdalena Contreras, Cuajimalpa, Tlalpan, Iztapalapa, Xochimilco, Milpa Alta y Tláhuac (Gómez, 2013, p. 106)

Se dio a conocer el Reglamento sobre Fraccionamientos de Terrenos donde se dividen en industriales, campestre y residenciales. Rompiendo con la estructura política generada en 1931. El territorio de la ciudad de México se expandió con fronteras similares a las de 1928, en el área sur teniendo necesidad de absorber el territorio de la municipalidad nombrada como General Anaya.



Imagen 62 Calzada de Tlalpan, Ciudad de México, Benito Juárez. 1946. FUENTE:

Fundación ICA,
colecciones digitalizadas.

EL TERRITORIO: CAMBIOS

Durante el paso de los años, la urbanización continuó creciendo, teniendo como resultado el crecimiento de la mancha urbana. Para la década de 1950 algunas colonias, tales como Narvarte y nochebuena, lograron un alto crecimiento de superficie en construcción.

En diversos casos, las colonias fueron situadas donde anteriormente existieron haciendas, que por cierto fueron nombradas de esa manera, tal es el caso de la Portales y la colonia Narvarte. Décadas anteriores este territorio era utilizado con un uso de suelo agrícola. Por obvias razones este tuvo que ser cambiado para albergar a una densidad de población más, ya que se comienzan a implementar los primeros edificios departamentales, buscando albergar a una mayor cantidad de familias.

Durante este periodo también se realizaron reformas en la industria, con el fin de proteger los intereses de los inversionistas principalmente de este sector. Esto como una de las consecuencias que involucran los cambios con el surgimiento de una Segunda Guerra Mundial. De alguna manera esto intervino nuevamente en la sección territorial, se estableció en el Diario Oficial en 1941, por área y con especificaciones objetivas una zonificación, la cual establece el tipo de industria permitida según su ubicación. Las zonas quedaron concentradas especialmente en la parte norte y en otros puntos de la

ciudad con especificaciones, como se menciona anteriormente. (López, 1991)

En el sector de los cuarteles, en ese entonces se dio la opción colocar fajas de 100 metros de ancho, por ubicarse cerca de un río, además de llevar a cabo la explotación del tabique como materia prima, así mismo, en zona adyacentes la explotación de minas, en el territorio de Mixcoac.

A partir de la década de 1930 hasta 1950, el alza de crecimiento poblacional se vio en aumento de manera significativa. Se especula que se esto se originó por una serie de acontecimientos entre los que destacan: la tasa de mortalidad disminuyó, la atención hacia la natalidad, crecimiento social. La urbanización fue clave para provocar un alto porcentaje de migración ocasionado por la falta de recursos y de actividades en el campo. La Ciudad era la nueva fuente empleo, donde la población tenía posibilidad alta de encontrar un ingreso. Fenómeno provocado por el cambio de uso de suelo, agrícola a habitacional. Dejando atrás estas actividades y con ello miles de desempleos, esto a su vez ocasionó que las personas incapaces de obtener predios comenzaran a establecer de manera irregular, en lotes baldíos donde no existía la dotación de servicios ni equipamiento.



Imagen 63 Colonia Narvarte, Ciudad de México, Benito Juárez.1949. FUENTE: Fundación ICA, colecciones digitalizadas.

Imagen 64 Colonia Narvarte, diagonal Sana Antonio, Ciudad de México, Benito Juárez.1949. FUENTE: Fundación ICA, colecciones digitalizadas.

Imagen 65 Colonia Narvarte Edificio Multifamiliar, Ciudad de México, Benito Juárez.1949. FUENTE: Fundación ICA, colecciones digitalizadas.



Imagen 66 Calzada de Tlalpan, Ciudad de México, Benito Juárez. 1949. FUENTE: Fundación ICA, colecciones digitalizadas.

ARQUITECTURA EN LOS 40S

En 1940, se establece un nuevo modelo económico, con estos nuevos parámetros de desarrollo urbano en la capital, dejando un tanto de lado los intereses sociales, culturales y políticos. Teniendo como resultado un crecimiento en bajo al mercado y no bajo la demanda o lo necesario para la población. (Carillo.2004).

La manera en la que esto repercute en un crecimiento social, se debe a una demanda mercantil, la cual se convierte en una atracción para la fuerza de trabajo y a su vez una demanda mayor de consumidores, provocando una aglomeración de habitantes, teniendo como resultado nuevas forma de construir la ciudad.

Sumado a esto, con la idea y la planeación de una ciudad más moderna (Carrillo, 2004), Podemos identificar arquitectura con rasgos, primeramente, neocoloniales y Art Decó, para posteriormente llegar a lo que conocemos como un estilo racionalista y funcionalista. Obedeciendo a una traza modificada y adaptada a los cambios en las nuevas décadas.

Durante el Sexenio de Manuel Ávila Camacho, se registró un alza en el proceso de industrialización, (Carillo, 2004) que a su vez repercutió en el proceso de urbanización de la ciudad. Sin embargo, el cambio no se detuvo, ya que, en el gobierno de Manuel Ávila Camacho (1946- 1952), con un modelo económico capitalista, la ciudad tuvo una gran configuración hacia como la conocemos el día de hoy.

En este proceso de urbanización está ligado el estado benefactor y el movimiento moderno. Si bien el primero es el

foco detonador, por otra parte, el segundo se encarga de dar características y bases para llevarse a cabo.

Los edificios multifamiliares rompieron con todo el esquema que pudiera haber existido ene se momento de la historia de la arquitectura, es evidente de los rasgos de estas edificaciones tienen influencia de la Escuela de Chicago, la tenía como principios aprovechar predios de dimensiones pequeñas, desarrollando un alto número de niveles.

En la zona de Estudio, se desarrolló la Unidad Habitacional o Multifamiliar Esperanza, dicha edificaciones se encuentra ubicada en la colonia Narvarte Oriente. Fue construida durante los 40's, se data al año 1949, exactamente. Sin embargo, no fue la única desarrollada con el mismo criterio y en la misma temporalidad, le conjuntan el Conjunto Urbano Presidente Miguel Alemán, el Multifamiliar Juárez, entre otros.



Imagen 67 Unidad Habitacional Esperanza, Ciudad de México, Benito Juárez.1949.

FUENTE: Fundación ICA, colecciones digitalizadas

LA BENITO JUÁREZ: análisis por fotografías

Claramente, podemos observar como para el inicio de la mitad del siglo XX se había establecido una nueva imagen urbana, que es evidente como siguió creciendo, dando a su paso una nueva arquitectura. Donde la urbanización había crecido, así como las vialidades y sus habitantes, hacían comenzado a migrar del campo a la ciudad en busca de oportunidad y crecimiento económico

Imagen 68 Gráficos desarrollados por las autoras.

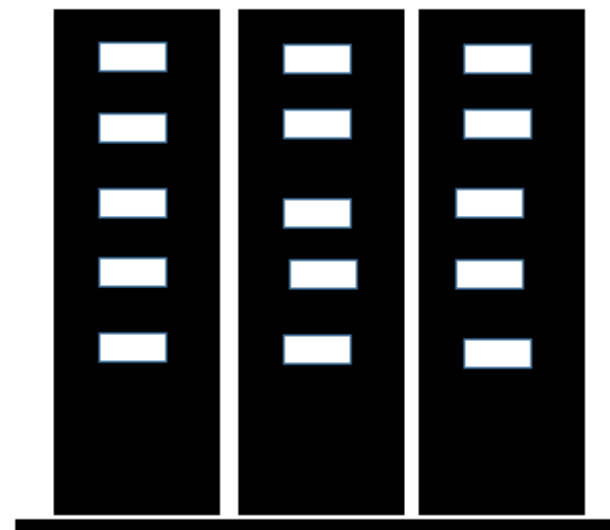
Cronología conceptual del cambio de vivienda en el período de 1930 a 1950



Esquema de viviendas hasta los 20's y 30's



Primeros cambios de imagen urbana, comienzan crecimiento en altura.



50's se han consolidado los primeros edificios multifamiliares



Durante el proceso de análisis de la década logramos identificar un estilo peculiar en algunas viviendas que se especula, son de este periodo, se trata de edificaciones con mosaicos venecianos ubicadas en la actual colonia portales Norte, sin embargo, por tratarse de un gran número de estas viviendas, nos queda fuera del alcance realizar un análisis peculiar y más profundo. Los mosaicos venecianos son principalmente reconocidos debido a que fueron una herramienta clave para el desarrollo de trabajos muralistas, por grandes figuras como David Alfaro Siqueiros, José Clemente Orozco, por mencionar algunos.

Imagen 69 Imagen general del edificio que aún conserva mosaicos venecianos, 2020.

Imagen 70 Detalle de mosaicos.

Fuente: Fotografías realizadas por el Cr, en Arquitectura Pablo Francisco Gómez Porter.



Imagen 71 Vista General del Edificio anterior ubicado en Canarias y Víctor Hugo, Col. Portales Norte

Fuente: Fotografías realizadas por el Cr, en Arquitectura Pablo Francisco Gómez Porter.



Imagen 72 Vista General un segundo ejemplo de vivienda que mantiene mosaicos venecianos en la Col. Portales Norte

Fuente: Google, Street View.

Localización en mapa de la arquitectura de los 30s y 40s



Imagen 73 Plano de elaboración propia muestra la arquitectura que se encontraba en la zona de estudio de los 30s a los 50s sobre plano catastral actual



Arquitectura en los 30s

1. Escuela primaria Carlos A. Carrillo en la Col. Portales (ubicada en la esquina Municipio Libre y Calz. de Tlalpan todavía conserva el nombre).
2. Casa habitación con estilo californiano en la Col. Portales (aún conserva su estilo californiano ubicada en la esquina de Canarias y Víctor Hugo).



Arquitectura en los 40s

3. Edificio de vivienda con mosaicos venecianos en Col. Portales (aún conserva los mosaicos originales ubicado en la esquina de Canarias y Víctor Hugo).
4. Parque en la colonia Álamos (actualmente conocido como Jardín Santiago Felipe Xicotencatl).
5. Plaza de las Naciones Unidas (Ubicado ya a finales de los años 40s se desconoce si conserva el nombre original)
6. Unidad habitacional Esperanza (el proyecto terminado en 1949 aún se encuentra en la esquina de Icacos y Xochicalco en la Col. Narvarte Oriente.)



2.4.4 SE AÑADEN MÁS COLONIAS

Para inicios de los años 40s la zona de estudio creció hacía la parte Norte, por el mapa antes presentado de la Ciudad de México en 1943 (imagen 50) podemos notar que el crecimiento, desde la década anterior, fue mucho mayor, tal vez debido a todas Leyes de Planificación.

En el plano mostrado a continuación se muestra en naranja el límite de la zona de estudio, muestra las colonias, caminos y avenidas ya existentes en los primeros años de esta década. Para la mitad del siglo la zona de estudio presentaba más del 50% del territorio poblado y los planes de entubación de los ríos ya estaban en marcha, pero aún no comenzaban los trabajos para su realización. Este nos servirá para documentar el crecimiento que hubo en la Benito Juárez durante los 30s y principios de los 40s.

Crecimiento hasta 1943 y delimitación de la zona

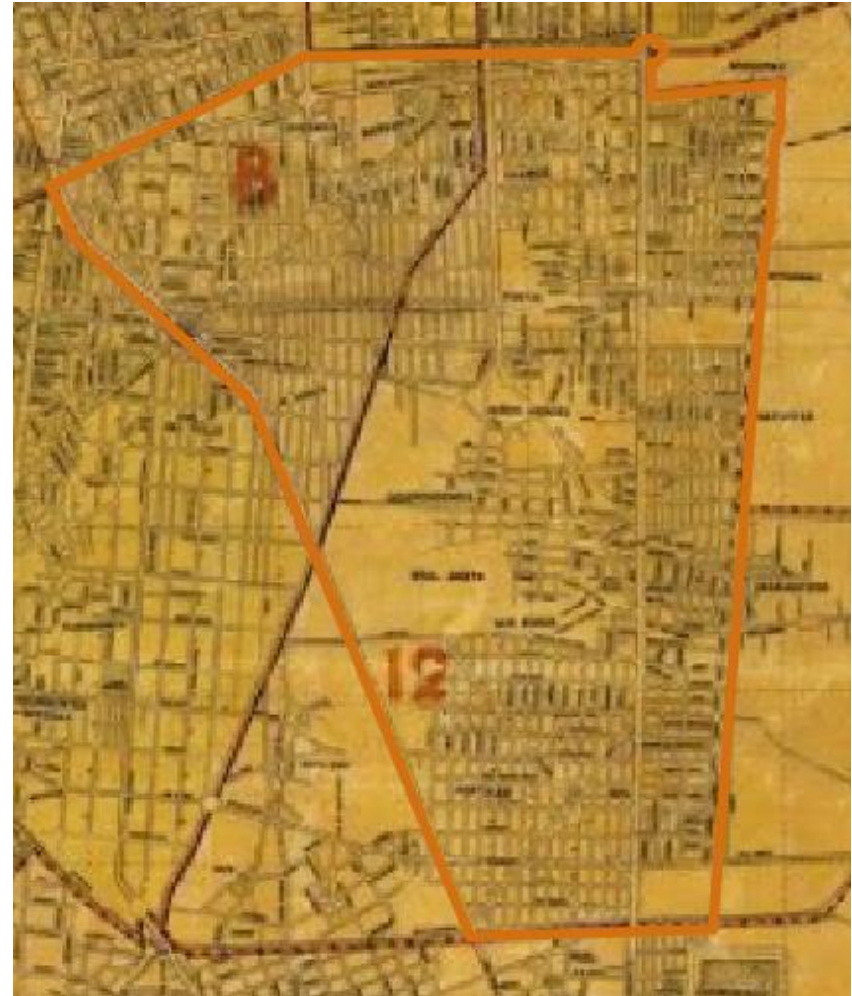


Imagen 74 muestra en naranja la delimitación de la zona de estudio del plano "Ciudad de México" por Guía Roji del que partimos para realizar el análisis

ASENTAMIENTOS a n a l i s i s

Para inicios de esta nueva década, y contrario a lo que pasó en los 30s, la zona de estudio muestra un cambio significativo en su desarrollo urbano, basándonos en el mapa, la zona al norte creció de forma drástica, naciendo 2 de las zonas más grandes dentro de los límites a analizar.

En un periodo de 10 años el pueblo de La Piedad y la zona perteneciente a la hacienda de La Narvarte se vieron finalmente terminadas. Al fin la hacienda de la Narvarte se fraccionó, debido a la especulación su urbanización fue lenta y entre los años cuarenta y cincuenta se convirtió en la zona residencia de mayor lujo de la zona (García, 2017, p. 61).

Se vio urbanizada la zona de la actual Atenor Salas⁶, Narvarte Oriente y terminando en su totalidad a la Narvarte Poniente y La Piedad Narvarte. En la parte central también creció Álamos, Postal, un poco Miguel Alemán y San Simón Ticumac. En esta época la colonia Álamos se veían aún lotes baldíos poblados de girasoles y sobre la calle de Xola se veían pequeñas palmeras que adornaban la calle, que años después se volvería en un icono de la zona (García, 2017, p. 53).

Referente a las colonias de Iztaccíhuatl y Villa de Cortés existe una discrepancia en los 3 mapas presentados hasta ahora (mapa de 1923, 1929 y el presente de 1943). En el de 1923 se muestra que Villa de Cortés ya existía y se muestra lotificada en el plano, en el de 1929 tanto Iztaccíhuatl como Villa de Cortés se muestran inexistentes y no muestran señales de planificaciones. En el presente mapa a analizar correspondiente a 1943 ya aparece la colonia Iztaccíhuatl y Villa de Cortés es inexistente, por lo cual no se sabe con exactitud el periodo en el que nacen están dos colonias.

⁶ Según la tesis "Transformación de la colonia Portales después de la aplicación de las políticas públicas de repoblamiento del siglo XXI"

por la Arq. María Fernanda Martínez Jiménez, menciona que la colonia Atenor Salas ya era considerada como tal desde los años 20s.

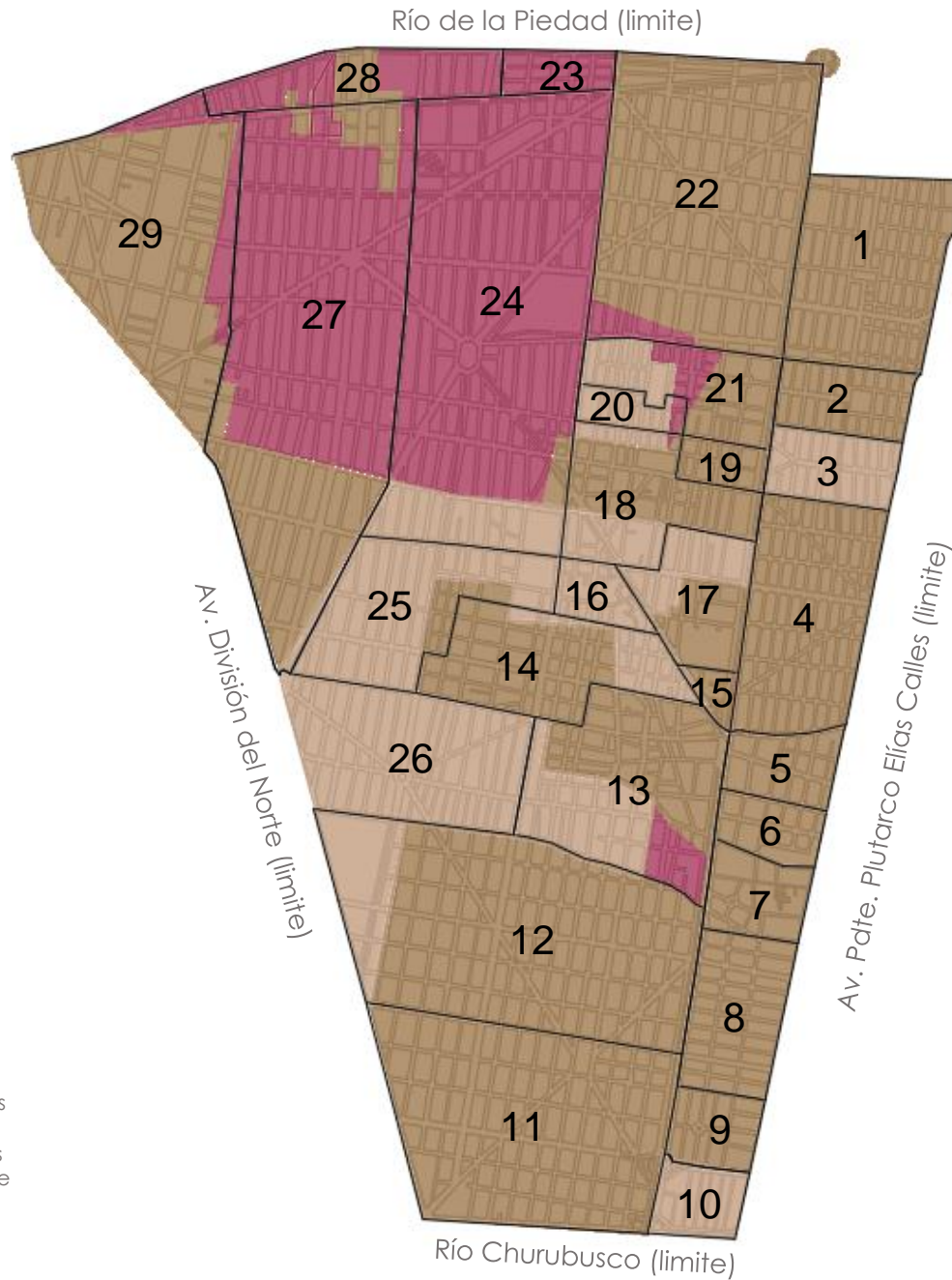


Imagen 75 plano de elaboración propia, muestra las zonas urbanizadas y colonias existentes para principios de los 40s fundamentada en mapa de 1943 (imagen 61) y plano catastral actual de la alcaldía Benito Juárez.

Nuevas zonas urbanizadas (o expansiones):

13. San Simón Ticumac (Se proyectó sección al sureste)
21. Postal (Se proyectó otra sección, para esta época ya era más de la mitad de su ahora delimitación)
22. Álamos (Se terminó)
23. Atenor Salas (proyectada en su totalidad)
24. Narvarte Oriente (proyectada casi por completo, solo faltaba sección al sur)
27. Narvarte Poniente (se terminó)
28. Piedad Narvarte (Se termino)
29. Del Valle Norte (Se terminó)

Zonas ya existentes

1. Moderna
2. Iztaccíhuatl (en este plano ya se muestra como existente)
4. Nativitas
5. Del Carmen
6. Zacahuitzco
7. Albert
8. Portales Oriente

9. Miravalle
11. Portales Sur
12. Portales Norte (aún faltaba sección al poniente)
13. San Simón Ticumac (Proyectada ya una sección)
14. Independencia (más de la mitad ya estaba proyectada))
15. Del Lago
17. Américas Unidas (Cerca de la mitad de su ahora delimitación ya estaba proyectada)
18. Niños Héroes (Proyectada casi en su totalidad)
19. Josefa Ortiz de Domínguez
21. Postal
22. Álamos (proyectado casi en su totalidad)
24. Narvarte Oriente (solo un par de manzanas)
25. Vértiz Narvarte (solo un par de manzanas)
27. Narvarte Poniente (su parte norte colindante con La Piedad y al sur ya contaban con secciones urbanizadas)
28. Piedad Narvarte (una pequeña sección central)
29. Del Valle Norte (casi existente en su totalidad)



Zonas aún inexistentes

3. Villa de Cortes (en este plano no se muestra como ya existente)

10. Emita

16. Periodista

20. Miguel Alemán

26. Letrán Valle

CAMINOS a n a l i s i s

Y las calles que aparecieron décadas después, en los años 20, pasaron de ser caminos angostos a avenidas anchas o ejes viales.

Las calles y avenidas para estos años tomaron un mayor protagonismo gracias a la llegada de la época moderna, los trabajos que se les dieron a los caminos ya existentes consistieron en ampliaciones (la mayoría) para hacer circular mayor número de vehículos. En 1941 existían 41,263 automóviles registrados y para 1950 ya eran 55,014 (Espinoza, 1991, p. 180)

Con las nuevas colonias al norte también aparecieron un sin número de calles y avenidas. Esta zona terminada por urbanizar dotó de mayor conectividad Oriente-Poniente; entre las avenidas y calles más importantes es el del tramo terminado de Eje 4 Sur que para principios de los 40s ya iba de Viaducto Pdte. Miguel Alemán hasta Av. Pdte. Plutarco Elías Calles.

Apareció Dr. José María Vertiz y También ya se vio terminado el tramo de Diagonal San Antonio de Av. Cuauhtémoc hasta Obrero Mundial del mismo modo que el tramo de Eje 1 Pte. que va desde la ahora estación del metro Etiopia hasta la estación División del Norte.

En la parte Oriente y Sur de nuestra delimitación no hubo cambios aparentes en la traza de los caminos, los que aparecieron a mediados del siglo pasado solo se pueden observar que sufrieron prolongaciones como es el caso de Diagonal San Antonio Abad o Calz. San Simón.

Imagen 76 plano de elaboración propia, muestra calles y avenidas fundamentada en mapa de 1943 plano de la Ciudad de México (imagen 61) y plano catastral actual de la alcaldía Benito Juárez.



Calles trazadas en las colonias de Atenor Salas, Narvarte Oriente, Poniente y Piedad Narvarte.

■ Caminos antiguos (coloniales hasta finales de los 20s)

1. Calz. de Tlalpan
2. Av. Santiago
3. Calle Benito Juárez
4. Ermita Iztapalapa
5. Calzada Santa Cruz y Miguel Laurent
6. Calz. San Simón (tramos)
7. Cumbres de Maltrata (tramos)
8. Av. Universidad
9. Tajín
10. Eje Central Lázaro Cárdenas
11. Diagonal San Antonio (tramo)
12. Eje 1 Pte. Av. Cuauhtémoc (tramo)
13. Obrero Mundial
14. Av. Coyoacán
15. Eje 3 Pte. Calle Amores (tramo)
16. Eje 2 Pte. Calle Gabriel Mancera (tramo)
17. Calz. Agua de Xochimilco (Av. División del Norte)
18. Bulgaria
19. Ajusco

20. Eje 4 Sur calle Xola (Ya terminado todo el tramo dentro del área de estudio)

21. Calle Refugio

22. Calle Justicia

23. Pdte. Plutarco Elías Calles

24. Isabel la Católica (tramo)

25. Eje 5 Sur (ya existentes calles Primero de Mayo y Ramos Millán)

26. Eje 6 Sur Av. Independencia y Av. Morelos (tramos)

■ Caminos existentes para 1943:

27. Diagonal San Antonio Abad (ya se encuentra proyectado el tramo desde Av. Cuauhtémoc hasta Obrero Mundial)

28. Dr. José María Vertiz

29. Eje 4 Sur (se prolonga la calle Xola desde Eje Central hasta Eje 2 Pte.)

30. Eje 1 Pte. (Se prolonga hasta Av. División del Norte)

Además de múltiples calles dentro de las colonias nuevas de Atenor Salas, Narvarte Oriente y Poniente, Piedad Narvarte, San Simón, Álamos y en el caso de este mapa en específico nuevas calles en la colonia Iztaccíhuatl.

TRAZA Col. Álamos, Atenor Salas, Piedad Narvarte, Narvarte Oriente y Piedad Poniente

Las colonias mencionadas en el título de este apartado nacen entre los 20s y los 40s pero el anteproyecto se cree que nació a principios del siglo, en el tiempo que empezaron a fraccionar la zona.

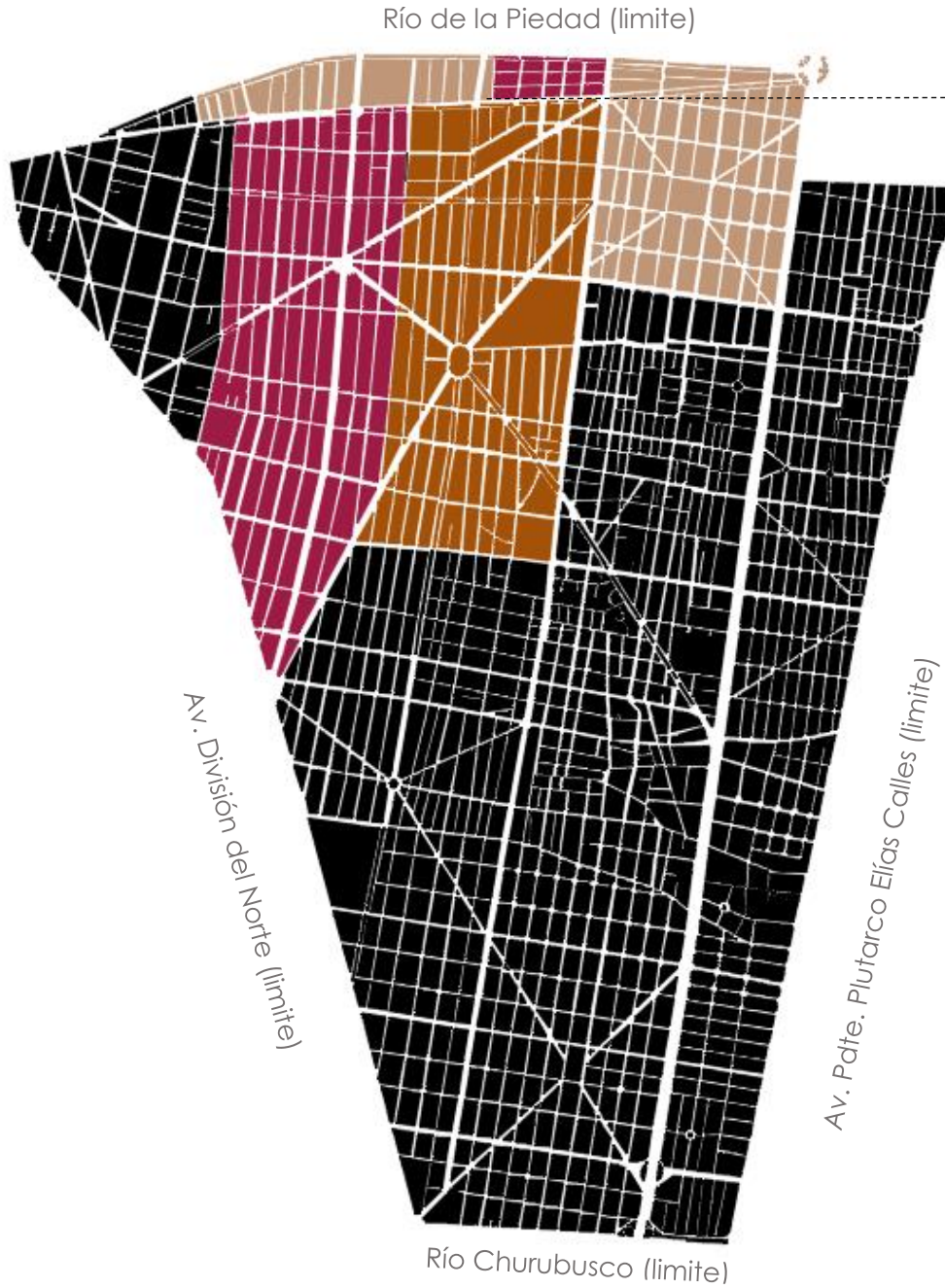
Esta zona en específico se originó sobre 2 zonas de asentamientos importantes en la colonia: El pueblo de La Piedad y la hacienda de La Narvarte Estos fueron los reguladores de sus actuales límites y ejemplo de la preservación de los nombres para colonias. En seguida realizamos un análisis de 5 colonias: Álamos, Atenor Salas, Piedad Narvarte y Narvarte Oriente y Poniente, todas ellas compartiendo el hecho de que se originaron sobre asentamientos anteriores.

Este análisis es con motivo de conocer la propuesta de lo que se planeó proyectar, con los elementos que componían a este anteproyecto y finalmente lo que se realizó y que podemos ver hoy en día. Por lo cual se realiza un análisis de 2 mapas: "Anteproyecto de planificación comprendiendo el pueblo de La Piedad y terreno de la Hacienda de Narvarte y colonia Buenos Aires" sin año de realización y/o publicación y plano catastral actual (2020) de la Benito Juárez.

Imagen 77 plano
"Anteproyecto de
planificación del pueblo de
La Piedad y terreno de la
Hacienda de Narvarte y
colonia Buenos Aires" sin
año

Fuente: Archivo Histórico de
la Ciudad de México





Plano de anteproyecto



Imagen 78 plano de elaboración propia muestra colonia Álamos, Atenor Salas, Piedad Narvarte, Narvarte Oriente y Poniente en el 2020 basado en el plano catastral con motivo de mostrar las zonas de estudio y comparación con mapa de anteproyecto (imagen 77)

COL. ÁLAMOS análisis



Imagen 78 Plano echo por las autoras muestra el anteproyecto de fraccionamiento Álamos basado en plano "Anteproyecto de planificación del pueblo de La Piedad y terreno de la Hacienda de Narvarte y colonia Buenos Aires" sin año

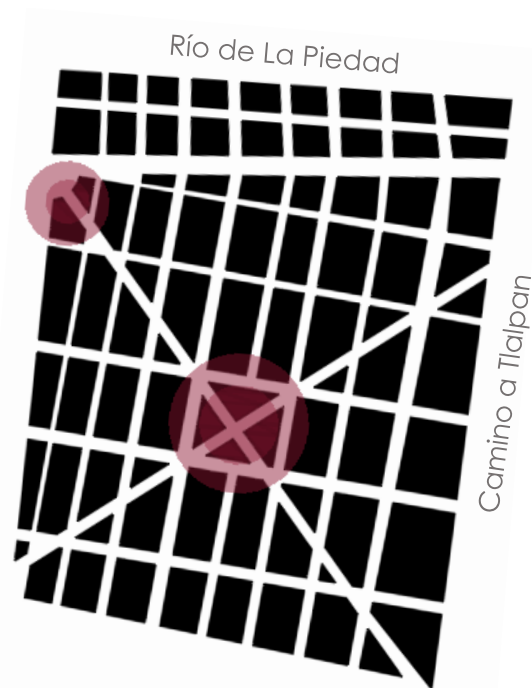
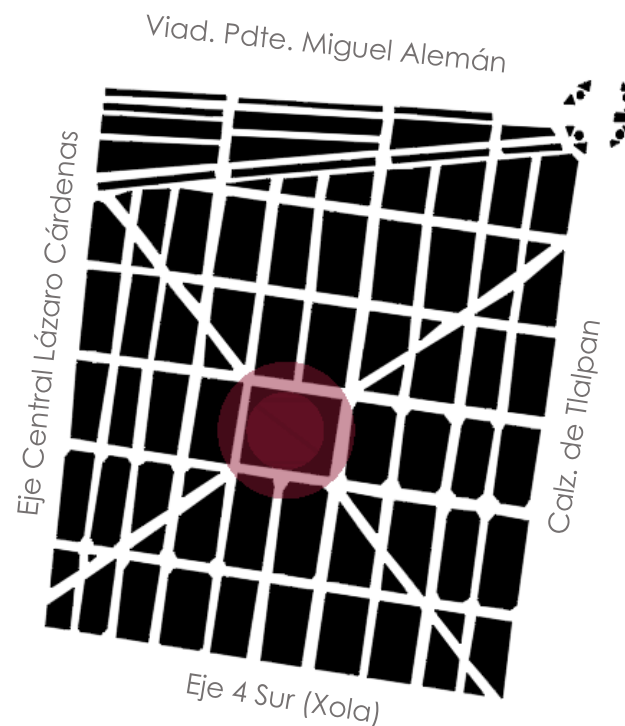


Imagen 79 Plano echo por las autoras muestra la colonia Álamos actualmente, basado en plano catastral de la alcaldía Benito Juárez



El anteproyecto propuesto y la colonia que finalmente se llevó a cabo fueron similares y al pasar los años no ha habido modificaciones. En ambos planos se puede observar que tienen una traza cuadrícula con ejes compositivos que van de norte a sur.

En el anteproyecto se propuso un parque central sobre una traza reticular y cuyas avenidas principales atravesaran diagonalmente el fraccionamiento y las mismas áreas verdes. En la parte norte de igual forma se

proponían áreas verdes, mismas que compartiría con la colonia Narvarte Ote. Esta propuesta contemplaba menos manzanas en la parte sur (que separa la calle Obrero Mundial) y más en la parte Norte de las que hoy se encuentran en la colonia.

Actualmente solo se encuentra el parque en el centro de la colonia, que recibe el nombre de Jardín Santiago Felipe Xicotencatl con caminos peatonales que responden a la propuesta de principios de siglo y que como ya mencionamos fue realizado a principios de los años 40s.

Colonia Álamos en el 2020



Imagen 80 colonia
Álamos en el 2020

Fuente: Google Earth

COL. NARVARTE Ote. análisis

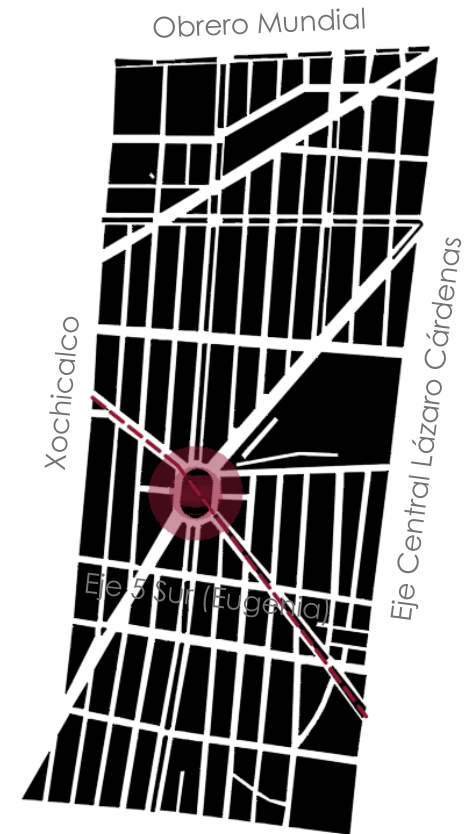


Imagen 81 Plano echo por las autoras muestra el anteproyecto del terreno de la hacienda Narvarte y que ocupan hoy la colonia Narvarte Ote., basado en plano "Anteproyecto de planificación del pueblo de La Piedad y terreno de la Hacienda de Narvarte y colonia Buenos Aires" sin año



La colonia que ocupaba los antiguos terrenos de la Hacienda Narvarte se podría decir que siguieron lo propuesto en el plano del anteproyecto: la traza cuadricular con ejes que van de Norte a Sur, y las avenidas principales en diagonal que conectan el sur con la parte norte de esta sección de la ciudad.

Imagen 82 Plano echo por las autoras muestra la colonia Narvarte Oriente actualmente, basado en plano catastral de la alcaldía Benito Juárez



En el anteproyecto se puede observar, con puntos rojos, que se proyectaba un parque al norte que anteriormente se habló compartía con la colonia Álamos (actualmente ese espacio es uso de suelo mixto y alberga sobre todo comercios) y hacía el sur un nodo que funcionaría como parque y enfrente ubicadas 2 escuelas (en lo que hoy podría ser las calles de Tajín y Luz Saviñón).

Las dos calles diagonales que se observan en el plano de anteproyecto y en el de la colonia actual, hoy en día son

Diagonal San Antonio y Av. Universidad, la punteada es una calle que en el 2020 no existe por lo que se desconoce si nunca se llevó a cabo o se quitó con el paso de los años.

En comparación con el estado actual, la colonia es atravesada por otra calle diagonal que recibe el nombre de Cumbres de Maltrata (en imagen 65 punteada en rojo), que no se observa en la propuesta, y justo en el punto de intersección de esta calle y Av. Universidad podemos encontrar una glorieta con una fuente central y vegetación. En el presente, a la calle de Dr. José María Vertiz se le dio mayor protagonismo con un ensanchamiento que no se encontraba marcado en la propuesta.

Imagen 83 colonia Narvarte Ote. en el 2020

Fuente: Google Earth



COL. NARVARTE Pte. análisis

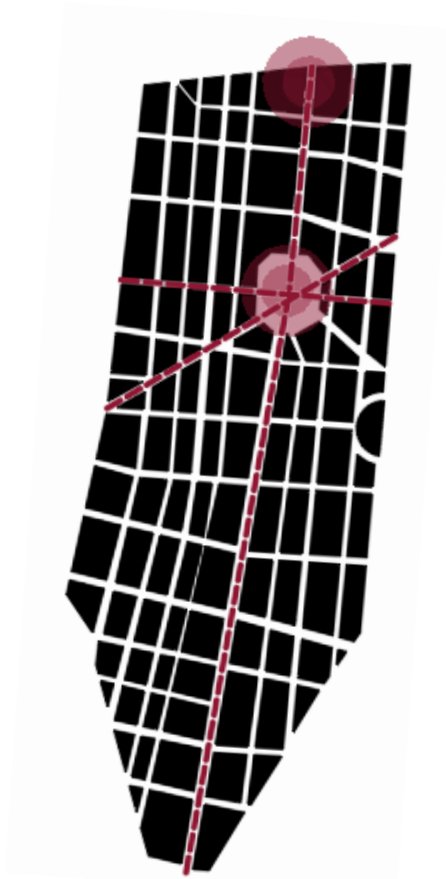


Imagen 84 Plano echo por las autoras muestra el anteproyecto del pueblo de La Piedad y parte de la hacienda Narvarte y que ocupa hoy la colonia Narvarte Pte., basado en plano "Anteproyecto de planificación del pueblo de La Piedad y terreno de la Hacienda de Narvarte y colonia Buenos Aires" sin año

La colonia de la Narvarte Pte. es la que tiene mayores semejanzas con la propuesta hecha (probablemente) a comienzos del siglo XX. Actualmente la colonia mantiene su traza cuadricular mostrada en el anteproyecto, con las

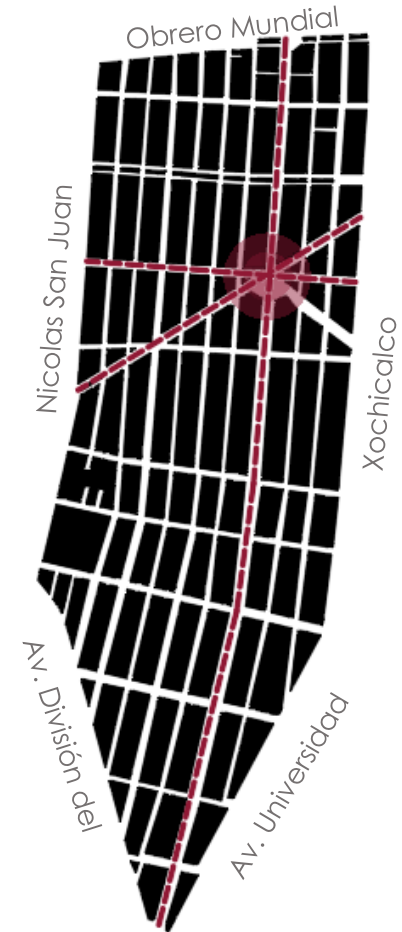


Imagen 85 Plano echo por las autoras muestra la colonia Narvarte Poniente actualmente, basado en plano catastral de la alcaldía Benito Juárez

mismas avenidas principales como son Eje 1 Pte. (en un momento Calzada de la Piedad), Eje 4 Sur y Diagonal San Antonio (resaltadas en rojo).

En el anteproyecto se resalta con puntos una pequeña glorieta en la intersección de estas 3 avenidas y un parque al norte que ocupada 4 manzanas que se

compartía con la ahora colonia Piedad Narvarte. En dicho plano no se tenía contemplado la calle Cumbres de Maltrata, pero muestra una pequeña calle que cuenta con la misma ubicación y dirección que esta, pero reducida en longitud en comparación con la de hoy en día, por lo que creemos que decidieron prolongar esta calle a la hora de realizar las colonias.

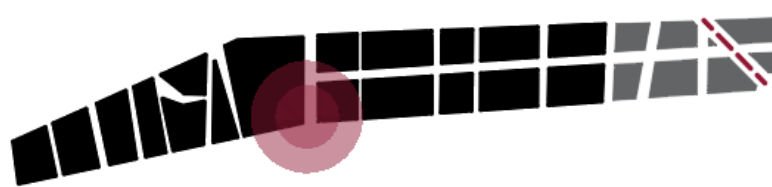
En la imagen 68 que muestra el plano actual, podemos observar que en el punto de intersección de los ejes viales no se encuentra ya ninguna glorieta y ahora es la ubicación de la estación Etiopía de la línea 3 del Metro de la Ciudad de México, y el parque que se tenía pensado al norte ahora son manzanas destinadas a uso comercial (se ubicada Parque Delta).

Imagen 86 colonia Narvarte Pte. en el 2020

Fuente: Google Earth



COL. PIEDAD NARVARTE Y ATENOR SALAS. análisis



Medellín
(Eje 3 Pte.)



Viad. Pdte. Miguel Alemán

Obrero Mundial

Eje Central
Lázaro Cárdenas

Imagen 87 Plano echo por las autoras muestra el anteproyecto del pueblo de La Piedad y parte de la hacienda Narvarte y que ocupan hoy la colonia Piedad Narvarte (en negro) y Atenor Salas (en gris), basado en plano "Anteproyecto de planificación del pueblo de La Piedad y terreno de la Hacienda de Narvarte y colonia Buenos Aires" sin año

Imagen 88 Plano echo por las autoras muestra las colonias Piedad Narvarte (color negro) y Atenor Salas (color gris) actualmente, basado en plano catastral de la alcaldía Benito Juárez

Estas colonias presentadas son las que más difieren en cuanto a manzanas y tamaños en comparación con los estados actuales, por lo que se presenta una propuesta de lo que pudo ser la delimitación de la colonia Piedad Narvarte y Atenor Salas en los años en los que se realizó el plano de anteproyecto.

En la propuesta se deja ver una mezcla de traza irregular y cuadrangular, puntuado se encuentra el parque del que hablamos en la sección anterior (donde se ubica ahora Parque Delta) y una avenida diagonal que era

continuación de la calle que atravesaba el fraccionamiento Álamos (ahora Alfonso XIII). Actualmente dicha calle no existe ni se muestran rastros de que haya sido realizada. En comparación con el anteproyecto las ahora colonias muestran el trazado de manzanas rectangulares en la Piedad y cuadriculares de menor tamaño en la Atenor Salas.



Imagen 89 colonia
Piedad Narvarte y Atenor
Salas en el 2020

Fuente: Google Earth

NUEVA INFRAESTRUCTURA: entubación río de la Piedad

En el año de 1946, sobre el informe proporcionado por el Departamento Central del Distrito Federal, estableció, comprendiendo el periodo del sexenio (1946-1952) hace hincapié sobre las obras realizadas respecto a la red de distribución de agua potable hacia la comunidad de habitantes en la zona de estudio. Registrando el sistema de bombeo Xotepingo, y un poco más de medio millón de metros de tubería establecida para abastecer a la comunidad a lo largo de toda la Ciudad. Este informe resalta la problemática que se desemboca debido a la



falta un sistema de drenaje. Año con año aumentan los desastres por las inundaciones propiciadas con la lluvia durante dicha temporada.



Imagen 90 Río de La Piedad y Av. Insurgentes Ciudad de México, Benito Juárez. 1949.

FUENTE: Fundación ICA, colecciones digitalizadas

Imagen 91 Río de La Piedad, Ciudad de México, Benito Juárez. 1949.

FUENTE: Fundación ICA, colecciones digitalizadas

El estancamiento y la acumulación de aguas negras agua pluvial, cada vez son más severos, repercutiendo en los bienes inmuebles, impactando en el comercio y sobre todo exponiendo a la población a un ambiente tan

insalubre y dañino para quienes habitan la zona. Tal como se establece en texto de Compendio cronológico:

“Esta situación obedecía a tres causas fundamentales:

- 1. Incapacidad de la red de colectores y atarjeas para evacuar rápidamente las aguas durante las lluvias.*
- 2. Hundimiento acelerado del subsuelo en la ciudad.*
- 3. Disminución de la pendiente del gran canal, que ocasionaba un retraso en la evacuación de las aguas.* “(Espinoza, 1991, p. 177 y 178).

Razones suficientes para que en ese mismo año comenzará la intubación del Río de la Piedad, colocando aproximadamente cuatro kilómetros de tubería para el arrastre de aguas negras y hacer eficaz la red de desagüe. Dando paso a la creación de la que actualmente es una gran vía de comunicación y arteria de la Ciudad de México, Viaducto Miguel Alemán. Dicho proyecto se consolidaría más adelante en la década de los 50s (En 1952 se empiezan los trabajos de pavimentación en la avenida Viaducto Miguel Alemán) Este proyecto para los 60s era una conexión directa al aeropuerto (Pérez, 2018, p. 22 y 23) fue la primera arteria de rápida circulación ya que redujo grandes tiempos de traslado en la Ciudad de México y actualmente es una vía de denso tráfico vehicular.

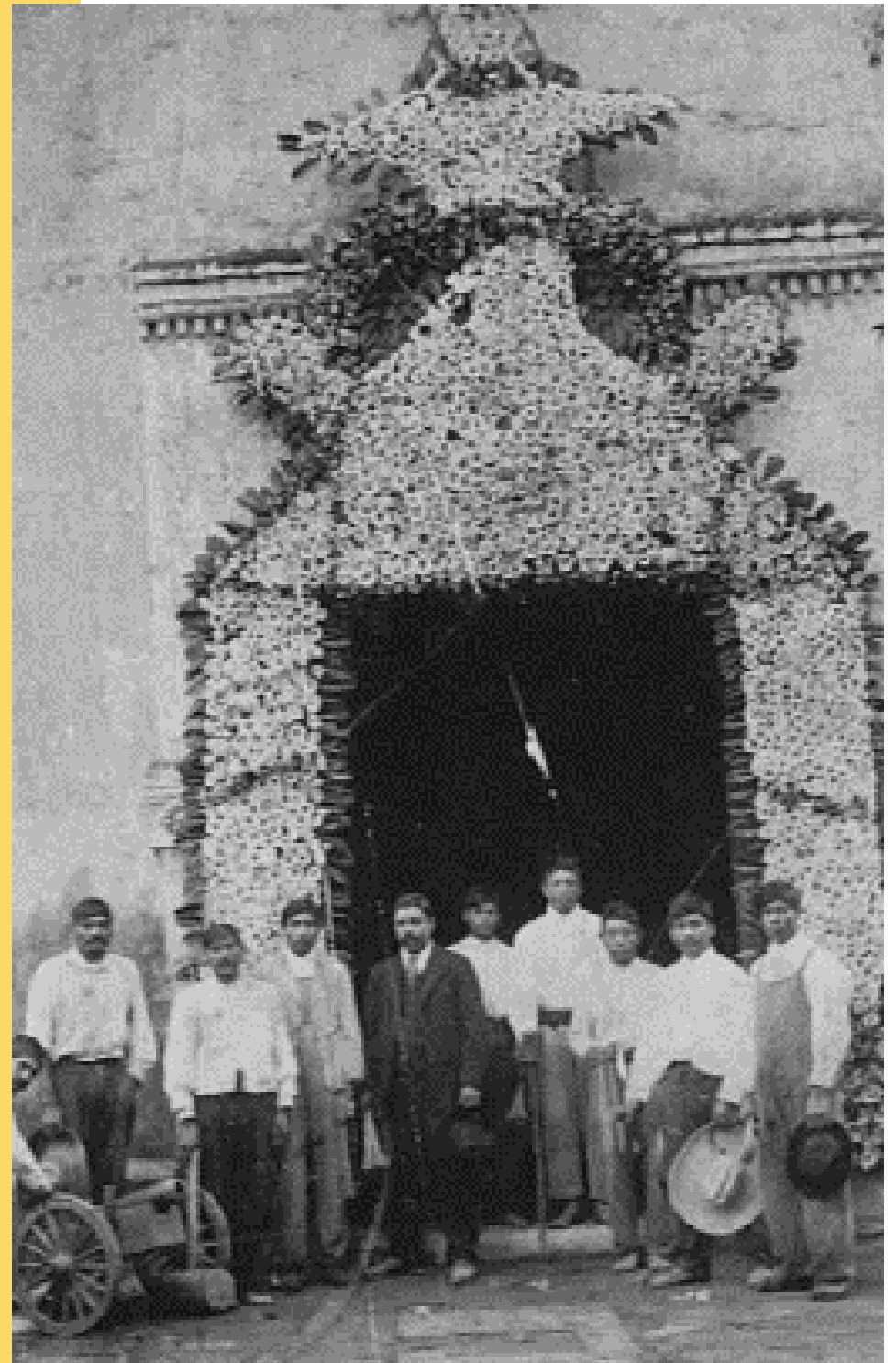
Imagen 92 Río de La Piedad, Ciudad de México, Benito Juárez. 1949. FUENTE: Fundación ICA, colecciones digitalizadas.



2.5 LA PORTALES

2.5.1 Orígenes: de hacienda a colonia

2.5.2 Situación después de los 20s



2.5.1 ORIGENES: de hacienda a colonia

Se tiene que registro que para el año de 1897 los propietarios de la Hacienda de Nuestra Señora de la Soledad de los Portales eran doña María Rivero de Fernández y don Pedro Fernández, vendieron los terrenos correspondientes a esta hacienda a la familia del Coronel Simón Cravioto⁷ por \$93, 000.00 el 17 de octubre del mismo año. Esta familia fue la última en adquirirla y trataron de cambiar las condiciones en las que estaban sus trabajadores e incrementar las actividades ganaderas y agrícolas (Sánchez, 2014, p. 27). Para el año de 1900 la hacienda contaba con 114 habitantes.

Entre los años de 1900 a 1910 muchas calles fueron nombradas en dedicación a hombres y mujeres que fueron médicos, escritores o filántropos como es el caso de Víctor Hugo y Miguel Laurent. División del Norte en honor a la fuerza comandada por el general Francisco Villa durante la Revolución o nombres de países o ciudades como Bélgica, Suiza, Egipto, Tokio, Filipinas, etc. (Sánchez, 2014. p. 27)

⁷ De origen hidalguense, el coronel Simón Cravioto fue gobernador de esa entidad en 1881.

Periodo Revolucionario y Postrevolucionario

Como ya hemos mencionado en este periodo de la historia La Portales y zonas aledañas fueron de gran interés para el sector inmobiliario a través del mercado de suelo. Fue así que pese a la situación que estaba atravesando todo el país, en 1914 se formó una sociedad de compra y venta entre el coronel Simón Cravioto y el señor Hurbert P. Lewis. En dicha sociedad se le otorgó al Sr. Lewis disponer de los terrenos de la hacienda para fraccionarlos y trazar las manzanas, parques y calles que para este año la extensión era de 139 mil m2 aproximadamente (Sánchez, 2014, p. 28).

Para el 11 de agosto de 1915 se constituyó la Compañía de Terrenos Mexicanos S.A, el señor Hurbert P. Lewis aportó ante el notario Emilio Cervi, los terrenos adquiridos de la hacienda de Nuestra Señora de la Soledad de los Portales (sucedidos por el coronel Cravioto) con ubicación en el Municipio de Mixcoac (de acuerdo a la escritura del 7 de octubre de 1914). La Compañía de Terrenos Mexicanos S.S se inició con una capital de \$1,000,000.00 y representado por 10,000 acciones de \$100 cada una cuyo consejo estaba representado por Herbery Lewis (con 9800 acciones) Cyrus B. Lewis (con 100) y Germán E. Towle (con 100 acciones) (Martínez, 2019, p. 29)

Fue así que por el fraccionamiento de la hacienda se originó la colonia Portales cuyos límites en ese entonces era al norte el antiguo camino a Santa Cruz (Miguel Laurent), al sur Río Churubusco, al oriente la Calzada de Miramontes (hoy Pdte. Plutarco Elías Calles) y al poniente la antigua Av. De Agua de Xochimilco (Hoy División del Norte)

A partir de los años 20s, como hemos visto, ya se encontraba lotificada y trazada la colonia apareciendo en mapas de la Ciudad de México. Aunque para 1921 podía encontrarse una notable suma de habitantes en la zona, fue hasta principios de los 30s cuando el proyecto de venta de "Magníficos Lotes", vistos ya en la página 18 de la presente tesis, se retomó cuando la Compañía fraccionadora mexicana⁸ de Juan Lainé y socios pusieron a la venta lotes por los siguientes precios:

Menor a \$ 3.00 el m² en lotes comprendidos en la primera fila de manzanas.

\$ 2.00 en los terrenos ubicados a lo largo de Calz. de Tlalpan.

\$ 1.50 en la segunda fila y el resto de los predios a \$ 1.00 (Martínez, 2019, p. 32)

La mayoría de las personas que fundaron la colonia fueron ex combatientes de la batalla de Churubusco, tal como lo dice una placa sobre la asta bandera ubicada frente a la escuela que antes era Manuel Sánchez (ahora

Lic. Eduardo Novoa), donde anteriormente se localizaba la troje de la antigua hacienda de los Portales (según lo relatan sus habitantes) (Martínez, 2019, p. 33)

Pese a la condición de escasos de servicios e infraestructura que sufría sobre todo esta colonia, poco a poco se fue convirtiendo en un punto importante y codiciado para la población a tal punto que hoy en día es una de las zonas más disputadas.



Imagen 93 Instalaciones de la fraccionaria Compañía Predial de San Simón S.A. en 1933

Fuente: Archivo Fotográfico Manuel Ramos

la colonia Portales después de la aplicación de las políticas públicas de repoblamiento del siglo XXI" por la arquitecta María Fernanda Martínez Jiménez

Transformación urbana y del uso del espacio en la Hacienda de los Portales y en la Ciudad de México a finales del siglo XIX a 1929 del siglo XX

| | |
|---|--|
| <p>Hacienda de Nuestra Señora de la Soledad de los Portales</p> | <p>Área rural, dominio sobre los recursos naturales, fuerza de trabajo agrícola, ganadera y ladrillera, mercado local.</p> <p>Población en la localidad: 1900:114 habitantes, 1921: 1598 habitantes</p> |
| <p>Ciudad de México</p> | <p>Llegada de la campana de la Independencia y colocada en Palacio Nacional</p> <p>Desfile de rurales y costumbres rancheras</p> <p>Diversiones públicas, construcción de cines</p> <p>Se inaugura Teatro Lírico</p> <p>Actividad comercial en el canal de La Viga</p> <p>Pavimentación de calles y marginación social por falta de apoyo al desarrollo en este sector</p> <p>Transporte de trenes, tranvías y carreteras de arrastre</p> <p>Se inaugura el Hemiciclo a Juárez, el monumento a los Niños Héroeos y la estatua de la Independencia</p> <p>Población en el D.F. 1900: 541,516 habitantes, 1930: 1,029,068 habitantes</p> |

Tabla 1 Muestra re elaboración de tabla echa por las autoras fundamentada en la realizada por Jesús Sánchez con datos de las colonias Portales y la Ciudad de México basada en información del Censo General de Habitantes, INEGI.

2.5.2 SITUACIÓN DESPUES DE LOS 20S

Se conforma una nueva colonia (1930-1940)

Una de las funcionalidades que tenía la colonia a finales de la década de los 20s era la de ofrecer diversiones públicas como lo fue la construcción de cines. La llegada de la cinematografía a México constituyó un gran interés por los habitantes tanto de la Portales como de la Ciudad de México en general. Además de esto, también impulsó las actividades cívicas de los desfiles militares en el Centro Histórico, en las nuevas colonias y rancherías, esto por orden del ex presidente Porfirio Díaz.

La colonia se vio introducida a la modernidad pues al fin se introdujeron algunos servicios como luz y agua, con una tipología de vivienda de 1 o 2 niveles, mientras la fisionomía seguía conservando una vida rural. Prosiguió conservando su importancia como punto de paso y conectividad norte-sur y el transporte fue el principal articulador de la colonia Portales con Xochimilco y Coyoacán hacía el centro de la ciudad (Sánchez, 2014, p. 33)

Descripción en Portales Oriente (1930-1950)

Actualmente la colonia tiene la siguiente delimitación:

Al norte con la Av. Víctor Hugo, al sur con la Av. Repúblicas, al oriente con Pdte. Plutarco Elías Calles y al poniente con Calz. de Tlalpan.

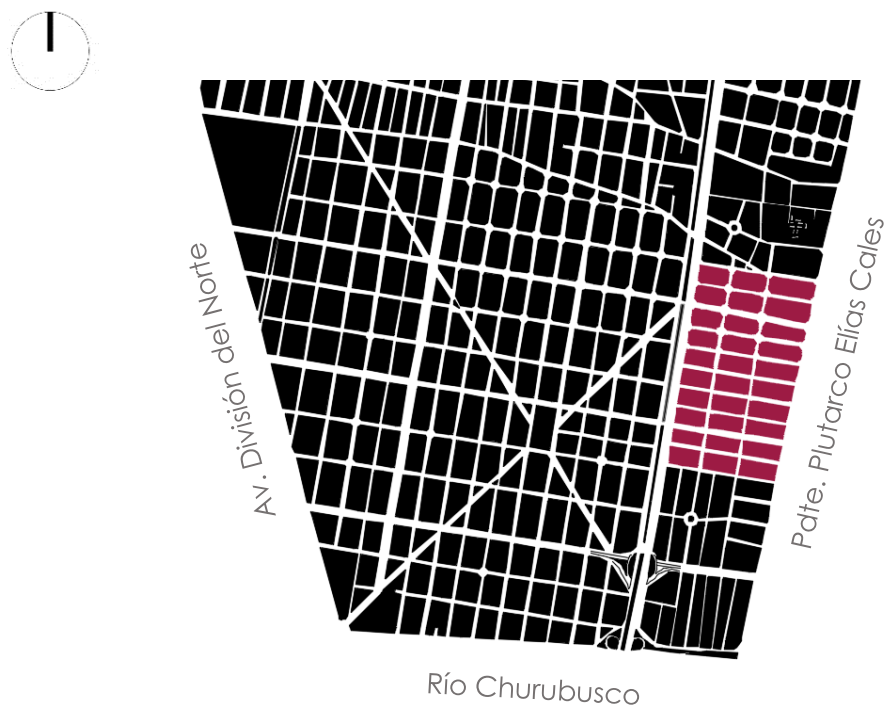


Imagen 94 muestra colonia Portales Ote. en sección de plano de la zona de estudio, elaborado por las autoras.

“La visibilidad del paisaje con la que contaban los vecinos era majestuosa y preciosa; se lograba apreciar los volcanes tanto del Popocatepetl como del Iztaccíhuatl, un paisaje formidable, también por los campos de cultivo como los alfalfares y campos de maíz, además de la vegetación silvestre que ya existía” (Testimonio de Aurorita de Elizalde, 1999).

“En sus inicios (en los años 30) antes de ser Portales Oriente, sus calles no estaban pavimentadas por lo que en las épocas de lluvia estas mismas calles se encharcaban y se formaba mucho lodo, no había drenaje y por ello no había agua, las calles tenían a la orilla un canal de nombre acequias por donde pasaba el agua que escurría la lluvia...” (Testimonio de Jesús Valero R., 1999).

“Canal de Miramontes, actualmente la avenida Plutarco Elías Calles era de un drenaje abierto, había árboles y algunas casas pequeñas construidas modestamente, pero también contaba el canal con aguas negras y con olores fétidos, debido a que arrojaban cadáveres de perros, gatos y de las personas que se ahogaban ahí, había una forma de cruzar ese canal y se hacía por medio de puentes de madera muy rústicos” (Testimonios de María de Jesús Sosa, Guillermo Resenos, 1999).

“Teníamos una tienda muy grande en la esquina de Municipio Libre y Calzada de Tlalpan que se llamaba ‘La Reyna de los Portales’...” (Testimonio de Guillermo Resenos Anaya, 1999).⁹

Según relata Sánchez (2014) los habitantes de la zona afirmaban que Calz. de Tlalpan solo contaba con un carril para transporte público. Uno de ellos era el tranvía eléctrico que hacía paradas en Portales, en Zacahuitzco, y General Anaya, continuando hacía Tlalpan, Coyoacán o Xochimilco (trenes de 2 vagones que costaba 5 centavos).

La vida era tranquila, el vecindario era seguro y por las calles se paseaban vendedores de camotes, helados, plátanos, tamales, alegrías, afiladores y ropavejeros. Existían establos destinados a la ganadería, ganadería de poda y a la producción de leche. También existían pulquerías como lo era la “Voy de nuevo”, “El charrito” y “Los tres quintos” sobre Municipio Libre.

Los negocios abrían en días de plaza que eran los jueves y domingos y se asistía a una iglesia ubicada en la calle de Presidentes, esta iglesia inaugurada en 1931 y fabricada en adobe fue la primera en la zona.

En tiempos de ocio los habitantes asistían a cines como el Ajusco¹⁰, el cine Bretaña o el Astral (entre Emperadores y Ajusco). Otros sitios de ocio y recreación era un deportivo

con alberca por la cual cobraban entre 10 y 20 centavos la entrada (que actualmente ya no existe) o también acudían al río Churubusco (Sánchez, 2014, p. 37).

⁹ Testimonios rescatados. Sánchez, V. J. (2014) *“Fisionomía urbana de la colonia Portales, siglo XIX-XXI”* (Tesis de pregrado, UNAM). p. 34-36

¹⁰ Según relata Sánchez en su tesis el cine Ajusco pertenecía a la familia de los Acevedo, daba servicio entre 2,000 y 2,800 personas, contaba con una galería y cobraban la entrada \$ 3.00 los viernes.



Imagen 95 al fondo a la derecha se observa al cine Ajusco en 1950

Fuente: Sánchez, J. (2014) *“Fisionomía urbana de la colonia Portales, siglo XIX-XXI”* (Tesis de pregrado). UNAM, Ciudad de México.

Imagen 96 paso del tranvía en Calz. de Tlalpan a la altura de Av. Popocatepetl en los años 50

Fuente: La Ciudad de México a través del tiempo por Joe Testagrose



Descripción en Portales Norte (1930-1950)

Actualmente la colonia tiene la siguiente delimitación:

Al norte con la Calz. de Santa Cruz y Miguel Laurent, al sur con la Av. Emiliano Zapata (Eje 7 Sur) y al oriente con Calz. de Tlalpan y al poniente con Av. División del Norte.

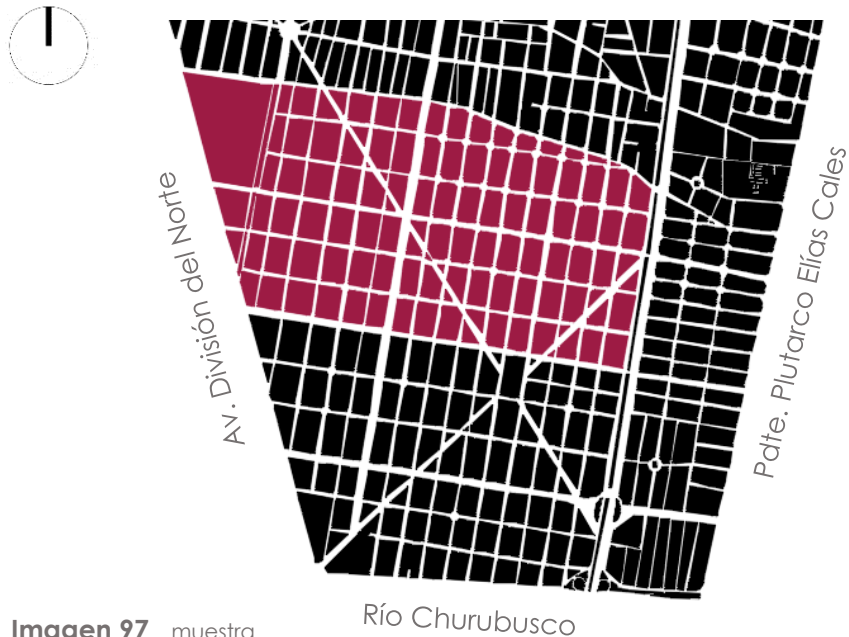


Imagen 97 muestra colonia Portales Norte. en sección de plano de la zona de estudio, elaborado por las autoras.

Al igual que en la zona orienten, esta colonia no contaba aún con pavimentación y en épocas de lluvia los suelos se convertían en lodo. También se ubicaban potreros, uno de ellos ubicado sobre la calle de Necaxa era destinado a la producción de leche.

“El principal centro de abastecimiento era sin duda el mercado de Portales era más grande que el actual, hoy en día se le conoce como el “mercado viejo de Portales”, abastecía a muchas colonias y a todo Portales, contaba con una tortillería, una panadería la cual fue de las primeras del rumbo y se llamaba La Bastanesa, sobre Calzada de Tlalpan que actualmente ya no existe” (Testimonio de Aurorita Mata De Elizalde, 1999).

“El mercado viejo de Portales inaugurado en 1925 estaba ubicado de forma paralela en las calles de Municipio Libre y la calle Víctor Hugo, hasta llegar a Calzada de Tlalpan y de forma perpendicular a las anteriores en las calles de Antillas y Calzada de Tlalpan. Muchos de los puestos eran ambulantes y al no contar con pavimentación en las calles se producía lodo en medio del mercado durante la temporada de lluvia. Otros puestos eran locales con infraestructura y techado...A principios de los cincuenta hubo un incendio lo que

acabó casi por completo con aquel mercado viejo” (Testimonio de Joel Prieto Barón, 2008).¹¹

El equipamiento escolar más destacado de la zona norte era la Carlos A. Carrillo (aún existente con el mismo nombre) que fue inaugurada en 1920, ubicada en esquina de Municipio Libre y Calz. de Tlalpan. El terreno que ocupa ahora perteneció al casco de la hacienda (de acuerdo con el testimonio del fundador de dicha escuela Rafael Cravioto) donde enfrente se alzaban unos portales hechos de ladrillos en el año de 1922

Otra escuela primaria era Eduardo Novoa (de la que ya se habló anteriormente) y que también era. arte del casco de la hacienda. Su delimitación es con la calle Emiliano Zapata al norte, al oriente con la Bélgica, al sur con calle República y al poniente con Rumania donde anteriormente solían realizarse ceremonias cívicas de los sobrevivientes de la batalla de Churubusco (Sánchez, 2014, p. 40).

En los años 20s, para ser precisos en 1922, grupos de familias evangélicas empezaron a poblar las colonias de Zacahuitzco, Independencia, General Anaya, Moderna, Postal y Portales, comenzando a realizar reuniones justamente en este barrio. Para el 4 de mayo de 1927 con autorización de la Secretaría de Gobernación se inaugura el primer templo evangélico (inicialmente de

madera y posteriormente de ladrillos) al que deciden nombrar Iglesia Cristiana Interdenominacional A.R. (ICIAR página web oficial, 2020).

Otra iglesia realizada en la época es la Parroquia de Cristo Rey, inaugurada el 28 de octubre de 1931 su acceso era por la calle Ajusco, pero para la década de los 60s, y debido a sus reducidas dimensiones que ya no dejaba albergar más fieles, se transfirió del otro lado de la cuadra ahora con acceso a Calz. de Tlalpan.

A diferencia de la Portales Oriente esta zona no contaba con la misma tranquilidad y seguridad debido a la cantidad de bares y pulquerías con las que contaba pues siempre se podían ver personas en estado de ebriedad. Una pulquería de la zona que aún sigue existiendo es la “Ana María” en la calle de Necaxa casi con esquina de Eje Central (Sánchez, 2014, p. 42).

¹¹ Testimonios rescatados. Sánchez, V. J. (2014) *“Fisionomía urbana de la colonia Portales, siglo XIX-XXI”* (Tesis de pregrado, UNAM). p. 39



Imagen 98 ceremonia cívica del 20 de agosto y de los héroes del 1947 en la asta bandera de la escuela Eduardo Novoa

Fuente: Historia oral de los barrios y pueblos de la Ciudad de México, 1999

Imagen 99 iglesia interdenominacional en 1931, Portales

Fuente: Página oficial ICIAR

Imagen 100 escena de una boda en el año de 1948 a las puertas del templo Cristo Rey

Fuente: Historia oral de los barrios y pueblos de la Ciudad de México, 1999

Descripción en Portales Sur (1930-1950)

Actualmente la colonia tiene la siguiente delimitación:

Al norte colinda con la Av. Emiliano Zapata (Eje 7 Sur), al sur con Río Churubusco, al oriente con Calz. de Tlalpan y al poniente con División del Norte.

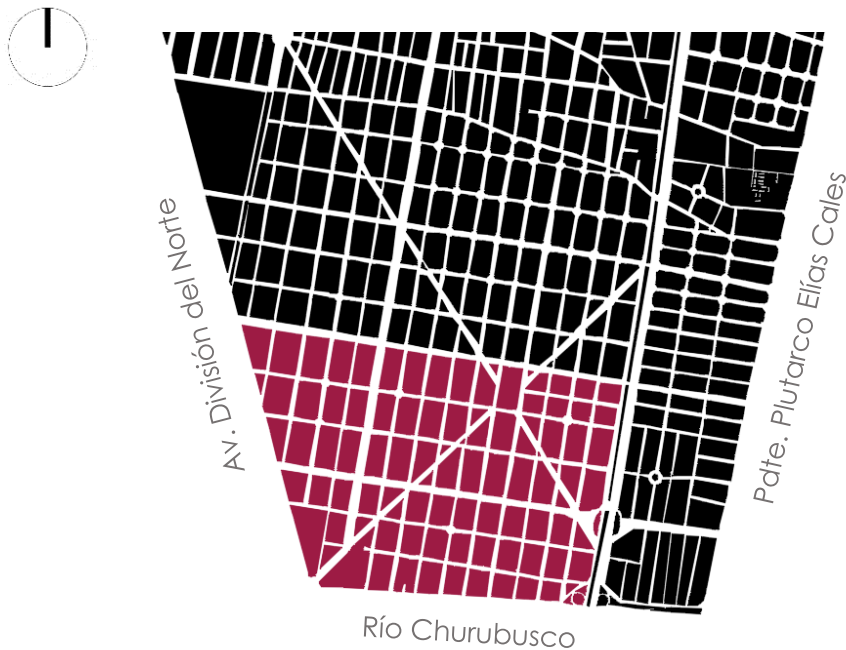


Imagen 101 muestra colonia Portales Norte. en sección de plano de la zona de estudio, elaborado por las autoras.

En estos tiempos, y en comparación a sus colonias vecinas, la colonia estaba principalmente constituida por llanos, zanjas y cultivos de alfalfares. En esta sección (con un ambiente más rural) únicamente había pocas casas que solían sembrar alfalfa o maíz y de igual forma que las anteriores no contaba con pavimentación. Los servicios como drenaje, agua y alumbrado eran escasos; pero los lotes cercanos a Av. Agua de Xochimilco (hoy Av. División del Norte) contaban con agua en el subsuelo) lo que resultaba sumamente beneficioso pues al escarbar no más de 1m podían tener disponible esta agua y no tener que esperar la llegada de la infraestructura de este servicio.

El Río Churubusco era un centro de recreación para los habitantes y además del tranvía y los numerosos coches que pasaban por Tlalpan había también un tren que iba hacia Xochimilco y Mixcoac que pasaba por la colonia (por la calle Ajusco y Zapata) (Sánchez, 2014, p. 43).

“La diversión en Portales Sur era muy variada...al tener muchos llanos se podía jugar futbol, beisbol, volibol, montar a caballo. La población era bastante acomodada y culturalmente con un nivel alto, muchos eran maestros o empleados...las familias más viejas eran los Del Bosque originarios de Coahuila y la familia Buñuelos de procedencia de Zacatecas” (Testimonio de Marta Torres y Armando Gonzales, 1999)

“La tienda CIMSA (Compañía Industrializadora de Méiz S.A.) posteriormente CONASUPO y ahora LICONSA llego a Portales, así mismo otras tiendas p negocios pequeños

fueron apareciendo como una panadería que se llamó La Fortuna..."(Testimonio de Marta Torres Sánchez, 1999).¹²

Tanto la colonia sur como la norte fueron puntos de interés para la filmación de películas y que años más tarde se construirían los estudios de cine del otro lado del Río Churubusco que lleva este mismo nombre.

En este punto el proceso el sentimiento de arraigo e identidad de fue consolidando, impulsado por las tradiciones y el quehacer cotidiano de la zona. Con la construcción de escuelas e iglesias lo que traerían festividades, la reunión de vecinos y las costumbres ayudaron a desarrollar esa identificación con las colonias.



Imagen 102 Camión de la Ruta Coyoacán-Portales en los años 20

Fuente: Transportes Alianza de Camioneros, 1944

¹² Testimonios rescatados. Sánchez, V. J. (2014) "Fisionomía urbana de la colonia Portales, siglo XIX-XXI" (Tesis de pregrado, UNAM). p. 45-46

Transformación urbana y del uso del espacio en la colonia Portales y en la Ciudad de México de 1930 a 1949

Periodo: 1930 a 1949

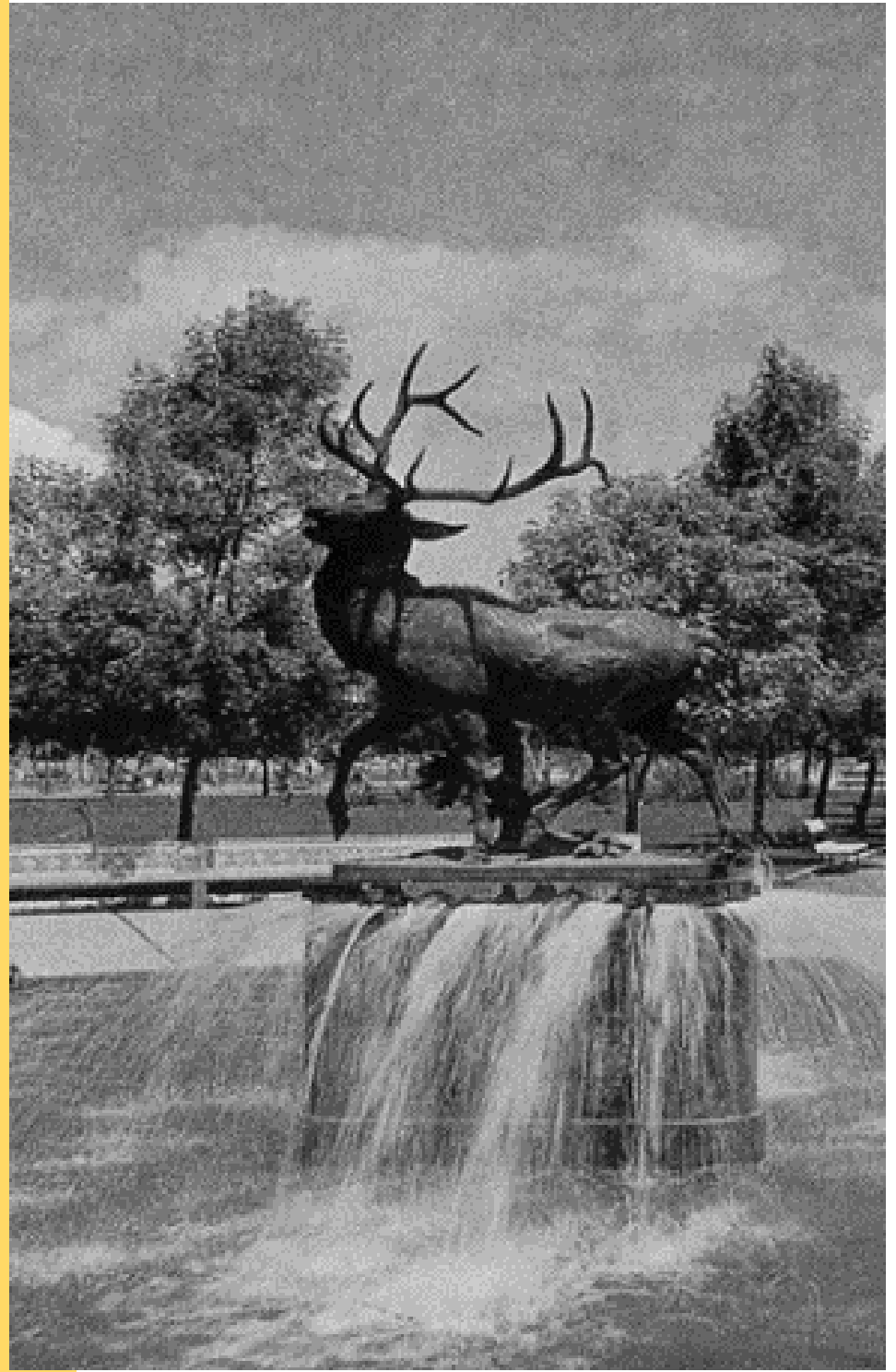
| | |
|------------------|--|
| Portales Oriente | Uso predominante habitacional, uso agrícola, ganadera, forestal, comercio local con algunos servicios de transporte, educación, pulquerías, cines y la Iglesia "La Sagrada Familia". |
| Portales Norte | Uso predominante habitacional con presencia de comercio en su parte norte como mercados sobre ruedas y tiendas de abarrotes, servicios como transporte de carga y comunicaciones (teléfono), equipamientos como escuelas, parques, deportivos, llanos para jugar, iglesias como la Iglesia Cristiana denominada Iglesia Interdenominacional A.R. (ICIAR) y la parroquia de Cristo Rey. |
| Portales Sur | Uso predominante agrícola, habitacional, establos; servicios como: tranvías y camiones, equipamientos; escuela Manuel Suarez, llanos para jugar, comercio en pequeñas proporciones. |
| Ciudad de México | <p>Construcción del Monumento de la Revolución, termina construcción del Palacio de Bellas Artes, El Palacio Legislativo pasa a ser Monumento de la ciudad, El Castillo de Chapultepec a ser Museo Nacional de Historia, El Rancho de los Pinos a residencial presidencial, crecimiento industrial, se abre la tradición de los cabarés, salones de baile, ferias y carpas.</p> <p>La ciudad crece con migración campesina. La ciudad más acelerada y creciente haciendo a un lado su antigua calma de provincia, las carreteras conectan las áreas de campo a la ciudad.</p> <p>Población total en el D.F.: 1, 029,068 – 2,234,795 habitantes</p> |

Tabla 2 Muestra re elaboración de tabla echa por las autoras fundamentada en la realizada por Jesús Sánchez con datos de las colonias Portales y la Ciudad de México basada en información del Censo General de Habitantes, INEGI.

2.6 LA MODERNIZACIÓN

2.6.1 Fuerte urbanización: de los 50s a los 70s

2.6.2 Nueva Infraestructura: entubación río de Churubusco



2.6.1 FUERTE URBANIZACIÓN:

de los 50s a los 70s

Introducción: la ciudad y la Benito Juárez

Con la venida de la mitad del siglo surgió un proceso de urbanización que se dio sobre todo en el sur, gracias a el nacimiento de zonas residenciales como Coyoacán, San Ángel, El Pedregal y Tlalpan. Los años posteriores significarían un incremento aún mayor, pues después de 1950 y con la promoción de leyes de planificación, planos urbanos y reglamentos de construcción se extendió la mancha urbana; esto ocasiono que el límite de la ciudad de México cambiara (Martínez, 2019, p.42).

Hacia el oriente de la ciudad el Aeropuerto Internacional Benito Juárez ya se encontraba en su actual ubicación, delegaciones como Iztapalapa vio nacer las colonias de Sector Popular y Escuadrón 201. Al norte, la zona industrial (decretada de tal manera en 1942) ya empieza a industrializarse, ya se encontraba Tlalnepantla, San Lorenzo y se inicia Bellavista y de ese mismo lado, pero en el Estado de México comenzaron a aparecer considerables manchas urbanas (Espinoza, 1991, p. 190).

Para el año de 1959 el área del Distrito Federal llegó a 23,270 hectáreas, constituyendo un incremento del %15.7 desde 1950. El área urbana era de 11,500 con un incremento de %27.5.

La tendencia de crecimiento se dio sobre todo al norte con la mancha urbana rebasando ya el límite del D.F. En Azcapotzalco la zona industrial ya estaba a un %40 (Espinoza, 1991, p. 210).

Los habitantes y la fisionomía urbana

Para 1928 el perfil de la ciudad era totalmente horizontal, predominaban los edificios de 1 piso de altura y que representaban el %68.36 y los edificios de 6 niveles un %20. Para el siglo siguiente se inició un crecimiento vertical con la construcción de edificios de mayor número de pisos. Para los años 40s los edificios de 15 pisos para departamentos u oficinas empiezan a invadir Paseo de la Reforma y para la década de los 50s se inaugura la Torre Latino teniendo 43 niveles con 138m de altura.

En este periodo la ciudad siguió con el crecimiento horizontal, las casas antiguas originalmente de una planta se convierten en edificios de dos o más pisos, mientras que en las nuevas colonias se construyen casas de 1 y dos pisos. Empiezan a predominar las colonias de bajo nivel y sobre todo de los asentamientos irregulares.

Los habitantes y el problema latente por el que se atravesaba a nivel ciudad era la demanda de vivienda (provocado por la llegada desmesurada de habitantes nuevos que llegaban de provincia) y la falta de servicios. La falta de vivienda se trató de solucionar en los años siguientes construyendo conjuntos habitacionales (de 1950 a 1980 se construyeron 193,294 viviendas del sector público) (Espinoza, 1991, p. 198).

Esta afluencia de población que experimentaba la ciudad de México en estos años creó una angustiada demanda del espacio habitable y que además fuera de bajo costo, por lo que se originaron zonas de habitación en terrenos baldíos (en gran número por invasiones de los colonos), denominado "paracaidismo". Para 1956 ya existían 300 colonias proletariadas que representaban una fuente de graves problemas urbanísticamente (Espinoza, 1991, p. 207).

Los servicios de agua potable y drenaje eran realmente escasos sobre todo en las nuevas colonias de sector proletariado que iban apareciendo, esto se trató de solucionar durante los años cincuentas, sesentas, setentas y principios de los ochentas. Para la década de los 60s (en 1967) se realizó una gran obra de desagüe general para la Ciudad de México, llamado desagüe profundo (Espinoza, 1991, p. 199).

Para mediados de los 70s se tenían 563,844 viviendas de las cuales 431,083 contaban con agua entubada y del resto una parte ya contaba de igual forma con agua entubada pero fuera de sus domicilios, teniendo que recurrir a llaves públicas y la otra carecía totalmente de

este líquido, teniendo que ser abastecidas por medio de carros-tanque.

En este periodo, con objeto de mejoramiento sanitario y estético se entubó y degradó el Canal de Miramontes (ahora Av. Pdte. Plutarco Elías Calles) en una longitud de 1,700 m. (Espinoza, 1991, p. 216).

Para estos años también nuestra zona de estudio fue participe de este cambio (que vino con la introducción de infraestructura y servicios como el entubamiento del Rio Churubusco, pero también con arquitectura y equipamiento de mayor escala) colonias como Narvarte, Noche Buena y Nápoles (nacidas en la década anterior) habían alcanzado grandes extensiones de superficie construida. La Narvarte se empezó a ocupar en diversos lugares por edificios habitacionales y la del Valle fue sede de la primera unidad habitacional multifamiliar echa por el arquitecto Mario Pani (Gómez, 2013, p. 107).

Vías de comunicación

La creciente demanda del espacio para circulación vial requirió de una modificación de su estructura, para 1950 se registraron 72,198 automóviles, para 1960 fueron 234,638, en 1970 aumentó a 676,005 y para 1980 ya eran 1,803,559. Este incremento imposibilitó continuar con la estructura vial antigua por lo que en esta década se empezaron grandes obras viales. (Espinoza, 1991, p. 199)

El 5 de noviembre de 1964 en el diario "Novedades" se movilizaban cerca de 5 millones de personas, y para lograrlo se contaban con 15 mil taxis, 6 mil autobuses y 400 unidades eléctricas (trolebuses y tranvías), afirmando que el 90% de estos eran inadecuados.

En 1967 se aumentaron los problemas de transporte urbano debido a la expansión y el crecimiento demográfico. Estos problemas eran la demanda, falta de medios de transporte y la carencia de organización de estos (provocando tránsito). Esto propició la urgencia de la construcción del Metro comenzada ese mismo año e inaugurada la primera línea en 1969 (línea 1 ruta Zaragoza-Chapultepec) (Espinoza, 1991, p. 219-220).



Imagen 103 Calzada de Tlalpan y Viaducto Tlalpan, sin año.

Imagen 104 Calzada de Tlalpan y Viaducto Tlalpan, sin año.

Imagen 105 Calzada de Tlalpan y Viaducto Tlalpan, sin año.

Fuente: Fundación ICA, colecciones digitalizadas





Imagen 106 Calzada de Tlalpan, sin año

Imagen 107 Calzada de Tlalpan, sin año

Imagen 108 Calzada de Tlalpan, sin año

Fuente: Fundación ICA, colecciones digitalizadas

2.6.2 NUEVA INFRAESTRUCTURA: entubación de río Churubusco

El proyecto antes mencionado de desagüe profundo funciona, principalmente, conservando los causes naturales de zonas montañosas al mismo tiempo que los ríos que cruzaban la zona urbana eran entubados para evitar contacto con la población debido a su alto nivel de contaminación.

El argumento principal para inicial con los procesos de entubamiento eran sobre todo evitar las inundaciones que seguía padeciendo la capital, mejorar las condiciones de salud y desaparecer los límites de miseria que había en los márgenes y cercanías a estos focos de aguas negras. Las obras que se tenían pensadas para la realización del Circuito Interior (que incluían el entubamiento de este río y el Consulado) se iniciaron en 1954 con una primera etapa para integrarlo a la red de drenaje profundo.

Los trabajos fueron inaugurados en 1961 (con un primer tramo de 18 km) por el presidente López Mateos y el regente Ernesto Uruchurtu y finalmente el proyecto fue concluido para 1972 bajo el gobierno de Luis Echeverría. Justo para estos años ya era indispensable descongestionar a la ciudad del creciente y desmesurado aumento de automóviles (Hernández, sin

año, p. 14-15) Este proyecto dio paso a una arteria vital elemental para la conectividad de la ciudad.



Imagen 109 Río Churubusco aún con agua en los 50s, editado por Itzel Hernández

Fuente: Hernández, I. (sin año) "Diseño de paisaje en autopistas urbanas, Caso de estudio: Circuito Bicentenario Río Churubusco tramo Eje 8 Sur Ermita - Eje 3 Sur Av. Añil (Tesis de pregrado). UNAM, Ciudad de México.



Imagen 110 Cruce se
Calz. de Tlalpan y Río
Churubusco, 1939

Fuente: SINAFO - INAH



Imagen 111 Río Churubusco, 1945

Fuente: Colección Archivo Casasola, Fototeca Nacional INAH

Imagen 112 Río Churubusco, 1948

Fuente: Fundación ICA



Imagen 113

Entubamiento Río
Churubusco sin año

Fuente: Fundación ICA

ARQUITECTURA EN LOS 50S y 60s

La arquitectura en México de los años 50 se conoció como el periodo de la arquitectura heroica, representando el momento de más auge del país. Fue una época definida por la tecnología, la fe en el progreso y la creación de una ciudad cosmopolita (conformada por fabricas modernas, torres de edificios, multifamiliares y aeropuertos. Entre 1940 y 1960 la capital y su población creció rebasando los límites hacia el estado de México. La introducción de la Torre Latinoamericana, por ejemplo, cambió el perfil urbano trayendo consigo a la vanguardia (Canales, 2013, p. 86).

Para Domínguez (2011) la ciudad a partir de los cincuenta se constituyó a partir de: *“Grandes obras estatales contribuyeron a expandir el área urbana, al mismo tiempo que atraían a la población rural, lo que transformó la fisionomía de la ciudad con espacios para el desarrollo inmobiliario en usos habitacionales, comerciales, industriales y de oficinas. Al expandirse la metrópoli se multiplicaron las invasiones a predios, bautizando como “paracaidismo” por la prensa...Esto condujo a la aplicación de acciones gubernamentales para impedir nuevos asentamientos humanos...lo que impulsó a la urbanización de los municipios colindantes al Distrito Federal en el Estado de México, dando lugar al fenómeno de conurbación anárquica de gran magnitud espacial y*

demográfica que continúa marcando en la actualidad la expansión de la capital...” (p. 7)

La arquitectura a partir de entonces fue resultado de diversas obras que cambiaron el estilo de vida de la ciudad, se cambiaron los edificios de 1 o 2 pisos por grandes torres, la obra de arquitectura pública se continuo, además de erigirse los primeros edificios multifamiliares, además un sin número de construcciones privadas de grandes magnitudes y siendo de mayores escalas (Domínguez, 2011. P. 9)

Calles y vías publicas

De 1952 a 1964 según el informe del Departamento del Distrito Federal, se construyeron 346 km de nuevas calles, calzadas y avenidas, se pavimentaron 1377 km y se repavimentaron 1311 km. Entre estas obras viales estuvieron Av. División del Norte, Viaducto Tlalpan y la nueva Av. Pdte. Plutarco Elías Calles. (Espinoza, 1991, p. 206). El 25 de junio de 1962 se inauguró la prolongación del Viaducto Miguel Alemán desde la calzada de Tlalpan hasta la Calzada Ignazio Zaragoza.

La calzada Agua de Xochimilco pasó a ser Av. División del Norte, y esta junto con Av. Cuauhtémoc sufrieron extensiones, ampliándose gradualmente para

interconectarse con nuevos ejes viales. La Av. Popocatepetl se continuó expandiendo hasta unirse con Ermita-Iztapalapa. Se pavimentó Calz. de Tlalpan y Municipio Libre y Eje 7 Sur Emiliano Zapata (Sánchez, 2014, p. 48).



Imagen 114 Calzada de Tlalpan, sin año

Fuente: Fundación ICA, colecciones digitalizadas

Imagen 115 Calzada de Tlalpan a la altura de cruce con Antonio Rodríguez, antigua calle de la Luz, 1935

Fuente: SINAFO - INAH



Equipamiento urbano

Esta nueva arquitectura de gran escala invadió a la zona de estudio, un ejemplo fue la construcción de una obra de equipamiento en la esquina de Eje 4 y Eje Central (colonia Narvarte) que fue la sede de la Secretaria de Comunicaciones y Obras Públicas, hoy la Secretaria de Comunicaciones y Transportes.

Gómez (2013) apunta: “que el periodo que va entre 1951 y 1970 el territorio que actualmente comprende la delegación Benito Juárez quedo totalmente urbanizada” y que para 1970 la delegación “contaba con 98,300 viviendas con un promedio de 6 habitantes en cada una y con estructura predominantemente unifamiliar” (p. 108).



En las siguientes imágenes se puede ver la arquitectura de la época; aunque gran mayoría de las edificaciones aún era para el sector de vivienda de limitados niveles en algunas zonas se pueden identificar grandes construcciones de 3 o más niveles y de grandes escalas.

Imagen 116 Calzada de Tlalpan, sin año, se puede observar las construcciones vecinas a esta calzada

Fuente: Fundación ICA, colecciones digitalizadas

Imagen 117 Calzada de Tlalpan, sin año, se puede observar las construcciones vecinas.

Fuente: Fundación ICA, colecciones digitalizadas

Imagen 118 Calzada de Tlalpan, sin año, se puede observar las construcciones vecinas y lo que parecía una escuela

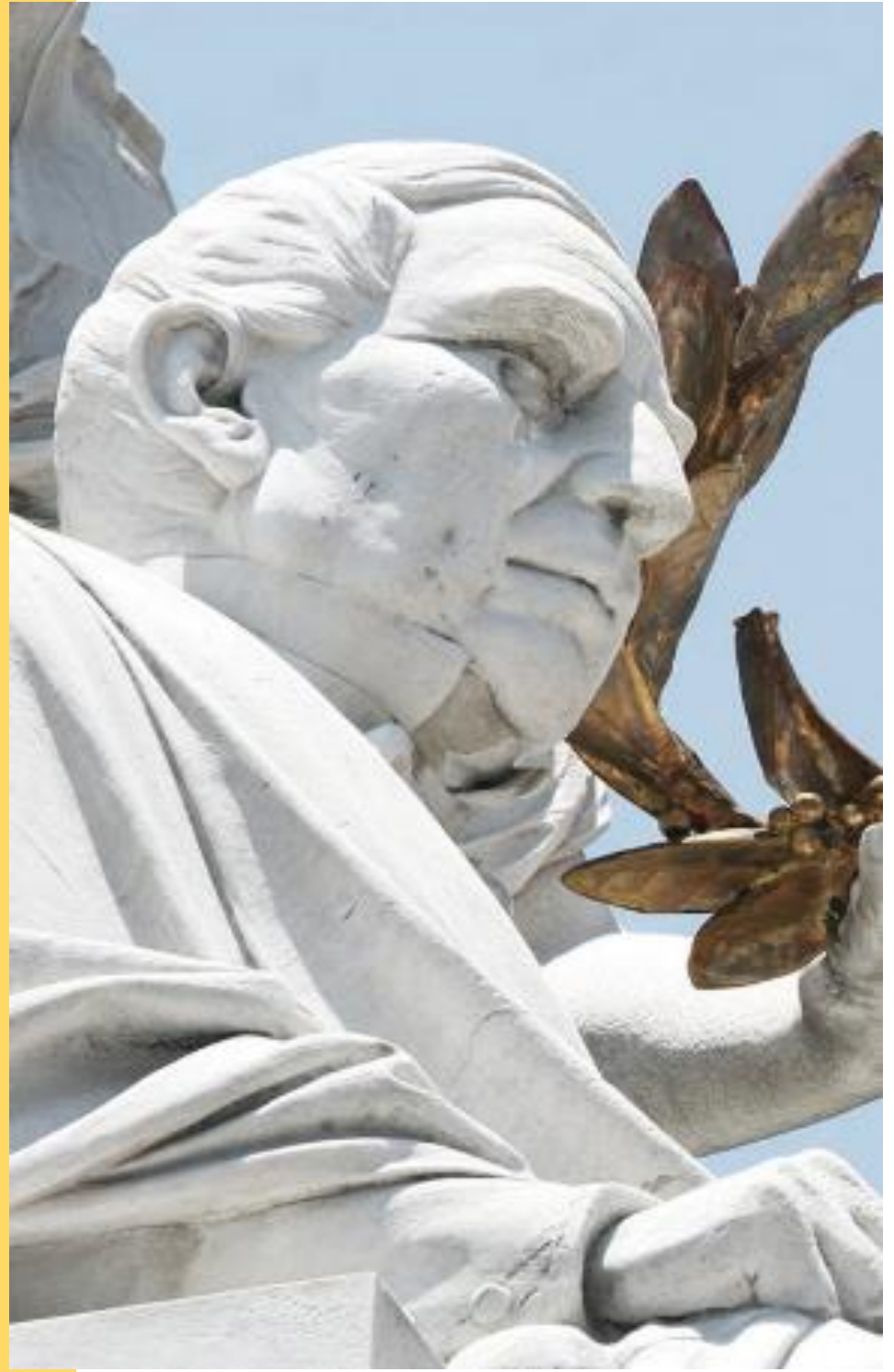
Fuente: Fundación ICA, colecciones digitalizadas



2.7 LAS ÚLTIMAS DECADAS

2.7.1 La época de los 70s

2.7.2 80s y 90s: inicio de los fenómenos



2.7.1 LA ÉPOCA DE LOS 70S

Introducción

Sin duda el cambio y el proceso de urbanización se ha llevado a cabo de manera paulatina, en algunas zonas más rápido que en otras, así como la implementación de nuevas herramientas que surgen con estos procesos. En esta temporalidad, podemos encontrar que la base para un desarrollo y crecimiento a gran escala se basa en un concepto que se ha vuelto elemental en las últimas décadas, es decir, la movilidad la cual abarca vialidades y transportes. Podemos identificar que en esta década se implementa uno de los transportes que han agilizado el trayecto de más de una persona hacia los puntos donde debe dirigirse en algún punto de la ciudad central. A su vez se implementa una nueva configuración administrativa territorial. Para posteriormente encontrar fenómenos que repercutirían más tarde en el crecimiento de la población y a su vez la relación que esto tiene con los términos de territorio.

CAMBIOS EN LA ADMINISTRACIÓN DEL TERRITORIO 1970

El año de 1970 dio lugar a modificaciones administrativas en el territorio del área metropolitana desarrollado una zona de veda ¹³. En diciembre de este año se publicó en la Gaceta Oficial, modificando la Ley Orgánica, donde quedaba establecido de manera oficial una delimitación de crecimiento urbano de la Ciudad de México hacia la zona sur. Sumando a esto, quedó estipulado que los fraccionamientos quedaban estrictamente prohibidos, así como el desarrollo de colonias, unidades habitacionales e inmuebles industriales. Las principales razones para implementar esto fueron principalmente la conformación del suelo y subsuelo por ser la zona con mayor nivel de precipitación pluvial, así como la significativa recarga de los mantos acuíferos. (Espinoza, 1991, pág. 222)

Por otra parte, se implementó a su vez una nueva configuración para la composición de la estructura, de igual manera en días posteriores a lo mencionado con anterioridad, en la Gaceta Oficial nuevos decretos implementado en la "Ley Orgánica del Distrito Federal", entre los significativo destaca la importancia que el jefe del Departamento de la centralidad podrá ser modificado por el presidente de la República en casi de requerirlo, a su vez,

se menciona que las delegaciones estarán dirigidas por un delegado establecido por el Jefe del Departamento del Distrito Federal. Pero sin duda, lo más importante y que nos concierne es el establecimiento de una nueva organización territorial. Con base a criterios sociales, económicos y demográficos, se logró esta nueva configuración.

En el artículo decimo, se establecen las dieciséis delegaciones, que actualmente son alcaldías: Gustavo A. Madero, Azcapotzalco, Iztacalco, Coyoacán, Álvaro Obregón, la Magdalena Conteras, Cuajimalpa de Morelos, Tlalpan, Iztapalapa, Xochimilco, Milpa Alta, Tláhuac, Miguel Hidalgo, Benito Juárez, Cuauhtémoc y Venustiano Carranza.

En esta organización, desaparecen los doce cuarteles para desarrollar las delegaciones, de esta manera se absorbe el territorio del municipio General Anaya, para pasar a territorio de la delegación Benito Juárez. (Martínez, 2019, p. 43).

¹³ Aquellas áreas específicas de las regiones hidrológicas, cuencas hidrológicas o acuíferos, en las cuales no se autorizan aprovechamientos de agua adicionales a los establecidos legalmente y éstos se controlan mediante reglamentos específicos, en virtud del

deterioro del agua en cantidad o calidad, por la afectación a la sustentabilidad hidrológica, o por el daño a cuerpos de agua superficiales o subterráneos.



Imagen 119 Mapa de la Ciudad de México en 1970, implementando la nueva organización en 16 delegaciones y la zona de veda establecida.

Fuente: Ciudad de México, compendio cronológico, 1991.

NUEVA INFRAESTRUCTURA:

implemento de un nuevo transporte

Esta década tuvo una gran relevancia en la estructura urbana, así como de crecimiento de desarrollo vial, fue clave para poder tener una gran aproximación a lo que es actualmente. Las principales avenidas siguieron creciendo principalmente hacia el sur, Un caso significativo es de la avenida Cuauhtémoc que, tuvo alcance hasta el extinto Río Churubusco, que ya entubado, fue empleado para desarrollar una circulación vehicular que más adelante forma parte del circuito interior. (Gómez, 2013, pág. 109)

El desarrollo e implemento de un nuevo transporte, se debe a los conflictos que existían de saturación vehicular y las austeras vialidades, que no eran aptas para la urbanización que ya estaba existente en ese punto. El desarrollo de una nueva manera de traslado tuvo inicio en 1967, para poder ser consolidada en una parte (debido a que posteriormente siguieron desarrollándose líneas del STC). Fue que en 1972 ya se lograba observar un progreso significativo, en este periodo se lograron comenzar labores de construcción de las primeras tres líneas de Transporte Colectivo Metro, dicho transporte esta visualizado para agilizar los traslados y gestionar el problema vial con relación al número en aumento de los automóviles . (Gómez, 2013, pág. 108)

Para el implemento de la Línea 2 del Metro, se tuvieron que realizar algunos ajustes para lograr su adaptación. Algunas colonias que lograron ser inmediatamente beneficiadas por su cercanía son: Viaducto Piedad, Álamos, Postal, Nativitas, Portales, por mencionar algunas. (Gómez, 2013)

La llegada de una nueva forma que los habitantes pudieran trasladarse en un menor tiempo, provocó que la tracción animal quedara en el pasado, así como el tranvía eléctrico. Al mencionar nuevos transportes, no sólo se trata del Sistema de Transporte Colectivo Metro, sino también de microbuses, vagonetas, autos particulares, Sistema de Transporte Eléctrico, como el trolebús y el tren ligero. (Martínez, 2019, pág. 45)

En agosto de 1970, se inauguró un primer tramo de la segunda línea de STC, con origen en estación Taxqueña hasta Pino Suárez, para posteriormente un mes después continuar a Tacuba, y finalmente se concluye el recorrido al norte de la Ciudad en la estación Cuatro caminos. La obra fue culminada en el año de 1984. Recorre gran parte de la Calzada de Tlalpan, dotando del servicio a las locales aledañas, algunas de ellas mencionadas con anterioridad.

Para poder ser consolidada este proyecto de gran magnitud, tuvieron que realizar modificaciones, como consecuencia a la alta demanda por el aumento del tránsito vehicular, se realizó prácticamente un reajuste vial, el cual atendía la ineficiencia de la circulación en ese momento, el tamaño era reducido, además de ser

confusas, por ello se buscó una solución de manera que pudiera tener una eficacia por un largo plazo. Con el implemento del STC las calles y avenidas primordialmente tuvieron que ser ensanchadas, para lograr esto tuvieron que ser expedidos algunos predios y bien demolición de edificación preexistentes, localizados inmediatos al sitio, así como la desaparición y adaptación de las vialidades existentes en las zonas de trabajo, algunas de ellas fueron modificadas únicamente en el sentido de circulación de los automóviles, manteniendo solo uno, o en su defecto ambos. Esto con el fin de agilizar la carga vehicular de la mejor manera posible, así como dirigirla hacia las direcciones adecuadas. (Martínez, 2019, pág. 44)

El implemento de nuevos ejes viales, también tuvo repercusión en los asentamientos, tal es el caso de la colonia portales, que, si bien por iniciativa de la Delegación Benito Juárez fue subdividida en tres colonias, Portales Norte, Sur y Oriente, siendo esta aparta por la Calzada de Tlalpan. Los habitantes fueron quienes se reusaban un tanto al cambio puesto que era considerada solo una, repercutiendo de cierta forma en el desarrollo de estas, ya que se perdió la unificación que existía, por otra parte, su población fue clave para poder realizar dicha modificación. Años después esta división resultaría benéfica para el desarrollo económico de la Portales Sur, siendo beneficiada por las vías de comunicación, dotación de servicios, equipamiento e infraestructura (Martínez, 20019, p. 44).

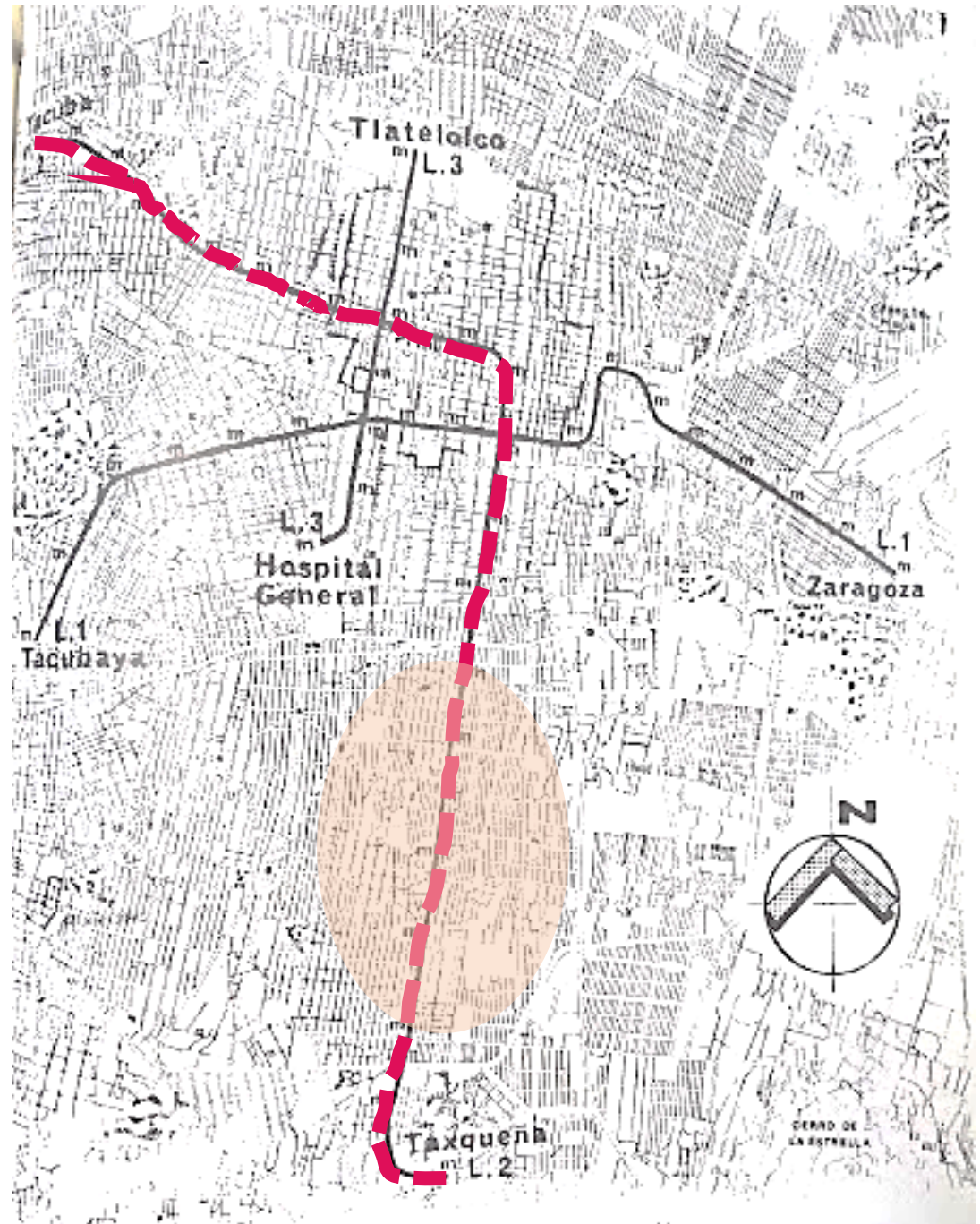


Imagen 120 Mapa de la Ciudad de México en 1970, Implementación del Sistema Transporte Colectivo Metro, las primeras tres líneas.

Fuente: Ciudad de México, compendio cronológico, 1991.

INFRAESTRUCTURA: drenaje profundo

Un concepto más de infraestructura que se empleó para el año de 1975 con exactitud es el drenaje profundo, el cual tiene como propósito trabajar en conjunto el alcantarillado existente y reducir de manera significativa las inundaciones originadas por lluvia en la cuenca de México. Se desarrolló una cuarta salida de las aguas residuales en la Ciudad. (Espinoza, 1991, pág. 239)

El motivo de implementar una nueva herramienta para mejoras de desagüe tiene origen en el hundimiento que año con año aumenta e incrementaba el riesgo de que pudiera fallar la infraestructura de los primeros 20 km de el gran canal. A su vez un motivo para implementarlo fue el significativo crecimiento poblacional y urbano en la Ciudad de México.

Se colocaron dos interceptores, uno en la parte central y otro en la parte oriente. El sistema tiene continuamente mantenimiento para un óptimo funcionamiento, además de estar diseñado en declive para que funcione con gravedad. Este sistema está situado desde 30 metros hasta los 220 metros de profundidad, cerca del lecho rocoso más firme, para darle soporte y seguridad a la infraestructura (Espinoza, 1991, p. 240).

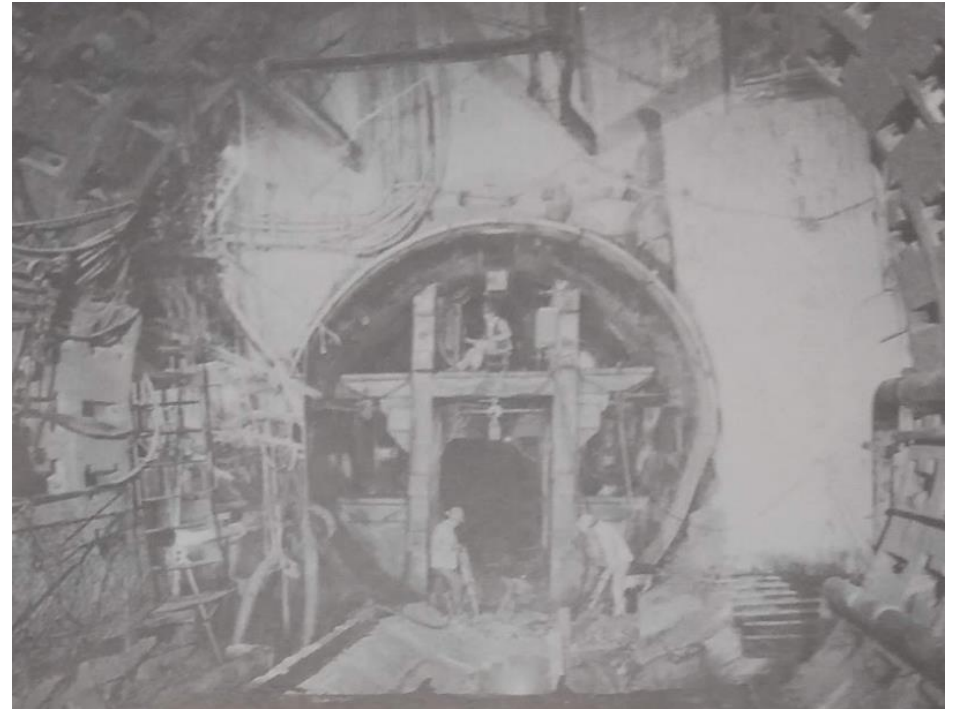


Imagen 121 Trabajos de excavación para el drenaje a 220 metros de profundidad.

Fuente: Ciudad de México, compendio cronológico, 1991. Cortesía de la Dirección General de Construcción y Operación Hidráulica.

SITUACIÓN DE LA ZONA DE ESTUDIO

Parques y Jardines

Para 1978, se registra que la dotación de áreas verdes sobrepasa la demanda, a su vez, la mayoría de estas zonas se concentran en las delegaciones centrales, entre ellas Cuauhtémoc y Benito Juárez, ubicando en esta última aproximadamente un 35% de las mismas. Sin embargo, no cubría el requisito de ser áreas recreativas debido a que sus extensiones eran muy pequeñas.

Para esta década las porciones de suelo que faltaban por urbanizarse vieron por fin la traza de calles, manzanas, introducción de infraestructura y servicios con la aparición de colonias como Ermita, Miguel Alemán y Letrán Valle. Así, en los años 70s la zona de estudio finalmente quedó con los límites y las colonias que conocemos hoy en día (se muestra el crecimiento en imagen 123).

Vialidades y Transporte

Durante 1970, se tuvo una gran problemática en el ámbito de vialidad, con origen en la gestión de las calles

y avenidas, debido a una saturación por la sobredemanda, el aumento vehicular quedaba grandes en comparación y respecto a la demanda de los habitantes de la gran ciudad; una de las primordiales calzadas y avenidas que se utilizaban por los ciudadanos eran de momento Insurgente, Reforma, Zaragoza, Calzada de Tlalpan, y el Viaducto Miguel Alemán por mencionar algunas (Espinoza, 1991, p. 245).

Como se mencionó con anterioridad, la alta demanda condujo a que se desarrollara un plan que gestionara un adecuado flujo vial, pero sobre todo que pudiera perdurar al paso de los años y teniendo en cuenta la creciente de habitantes y la urbanización de la ciudad.

Fue así que, en 1972, se comenzaron las obras de realización de Circuito interior. Aunado a las viales primarias preexistentes se logró mejorar hasta un 50% de la afluencia y conflictos viales. Fue en 1979, cuando comenzaron las primeras obras. Parecía ser bastante prometedora puesto que, junto con los restantes 19 ejes viales, se conforman los principales viales de comunicación en la ciudad, dentro de las cuales 8 son en eje norte- sur y 11 con orientación este-oeste.

Las consecuencias que se produjeron fueron positivas, el aumento de tránsito vehicular incrementó, los tiempos de traslado entre punto y punto disminuyeron. Pero sobre todo se logró la fluidez de los vehículos que se había esperado. Al final de la década ya estaba construida en un 26% en relación a su totalidad (Espinoza, 1991, p. 247).



Imagen 122 Avenida Xola y Plutarco Elías Calles, posteriormente conformarían el eje 4 sur.

Fuente: Ciudad de México, compendio cronológico, 1991.



Para la década de los setentas así se ve el área de estudio totalmente urbanizada. Como ya vimos, las zonas al centro pertenecientes a las colonias Miguel Alemán, Letrán Valle, Periodista, Independencia, Ermita y Villa de Cortés (esto guiándonos en el plano de 1943 donde aún no se encontraba) finalmente estaban fraccionadas y trazadas. Las calles y avenidas que conocemos actualmente y que eran faltantes se proyectaron. El cambio con la administración y la nueva bienvenida de la nueva delegación era latente; San Simón Ticumac pasó de ser considerada una colonia proletariada en los 60s a tener atracciones como la Carpa San Simón, el parque Ingeniero Pascual Ortiz Rubio o el Centro de Desarrollo Integral (García, 2017, P. 7).

Imagen 123 Muestra plano de "Uso de suelo de la Ciudad de México" del año 1970-1977

Fuente: Mapoteca Manuel Orozco y Berra

2.7.2 INICIO DE LOS FENÓMENOS:

80s y 90s

La ciudad de México y la Benito Juárez.

Como resultado de un gran avance en las vías de comunicación en la Ciudad, tuvo como consecuencia un aumento en la zona urbana con extensión hacia las periferias, produciendo en la década de los 70s el inicio de un despoblamiento, que no sería evidente hasta una década posterior. Es importante tomar en cuenta que todo cambio en la infraestructura, de gran magnitud tienen un grado de afección a la Ciudad, ya sea positivo o negativo. (Martínez, 2019, pág. 45). En este caso los crecimientos debido a las nuevas tecnologías implementadas en las vías de comunicación permitieron tener un crecimiento económico, ya que facilita la ubicación de zonas comerciales en distintos puntos de la urbe. (Gómez, 2013, pág. 109)

La ciudad de México, tuvo una reducción de actividad económica, al surgir nuevos puntos comerciales en la periferia, provocando una disminución socioeconómica. La implementación de nueva infraestructura en vialidades también trajo como consecuencia el aumento del costo en predios y casas inmediatas a las vialidades

primordiales, en especiales aquellas que conectaban a zonas comerciales. La alta demanda de estas zonas tuvo como consecuencia el desarrollo de viviendas de gran altura. (Gómez, 2013, pág. 110)

Al comenzar la década de los 80s estaba ya consolidado el uso de suelo, actualmente, denominado mixto, es decir, esto surgió con la concentración de actividad comercial cerca de las vialidades, la demanda por parte de los habitantes de la ciudad permitió desarrollar una imagen urbana diferente de altura; con fines de aprovechar de una manera más amplia la ubicación de los predios, desarrollando viviendas en la parte superior y en la parte inmediata a las calles y avenidas locales o espacios relacionado con alguna actividad comercial. Es una especie de mezcla de servicios donde lo único que se tiene como objetivos es saciar necesidades de la ciudad. Sumado a esto comenzaron a desarrollarse proyectos de regulación y zonificación a nivel urbano, comandados por el Departamento del Distrito Federal, en estos se hace hincapié hacia las zonas y corredores comerciales de la delegación, dirigidos o basados en las principales avenidas; entre ellas: Municipio Libre, Avenida universidad, Calzada de Tlalpan, y División del Norte, por mencionar algunas. (Gómez, 2013)

Cabe mencionar que, en este punto, ya podía diferenciar de manera evidente dos tipologías de vivienda dentro de la delegación. En este caso la zona de estudio, abundaban los edificios departamentales, y a su vez, con un servicio comercial en su mayoría en planta baja; por otra parte, en las zonas oriente y poniente, colindantes

hacia las otras delegaciones pueden observarse en su mayoría, viviendas unifamiliares. (Gómez, 2013, pág. 110)

Para 1982, el territorio estaba ya consolidado a un 28% de lo que es hoy, más de un 93% eran vialidades y ocupaba el primer lugar en pavimentación y banquetas, además de contar con servicios de agua potable y desagüe. Este año fue clave puesto que, la delegación, en su totalidad, estaba determinada como área central, junto con una tercia más de delegaciones. Por esto es que, terminó de consolidar su estatus de importancia en la Ciudad, por su actividad comercial y el incremento de la clase media. (Gómez, 2013, pág. 111)

Despoblamiento en Portales

La Colonia Portales, es una de las zonas más populares de la zona de estudio, por ello es conocido un fenómeno de despoblamiento en el asentamiento. Debido a que durante los años 50s fue habitada por familias denominadas como jóvenes, tres décadas después, los jóvenes o pequeños integrantes de dichas familias, comenzaron a formar sus propias familias, ubicándose en zonas de la periferia por diversos factores, entre ellos que el suelo tenía un costo menor y al rápido proceso de urbanización al que se estaba llegando, sumado a esto el sismo de 1985, también fue un factor detonante debido a que los habitantes comenzaron a sembrar temor, dejándose guiar por esto, decidieron dejar la ciudad central e ir a buscar oportunidad en otros estados del país

debido a la magnitud del siniestro, grandes pérdidas humanas y de inmuebles.

Sin embargo, no fue hasta la década de 1990, donde la migración de los habitantes fue mucho más evidente, en especial en colonias centrales, sumado a esto la población ya había envejecido. Ya que, de habitar aproximadamente nueve personas en una vivienda se convirtieron en cuatro personas adultas y algún menor. Por otra parte, también se vio un abandono en casas habitación, pues al estar habitualmente conformadas por personas de la tercera edad ya no podían mantener el inmueble, por lo que al fallecer y no ser apropiadas para las nuevas familias de menores integrantes ni al poder darles un nuevo uso quedaban en abandono. (Martínez, 2019, págs. 45-47)

De manera explicativa se han abortado los fenómenos y problemáticos socioeconómicos que ha presentado la Ciudad de México hasta este punto de la historia, recapitulando: el despoblamiento de zonas centrales, el encarecimiento de suelo, la alteración de la imagen urbana con el aumento de alturas en los edificios, el incremento del valor de uso de suelo originado por las nuevas vialidades y la actividad económica, el incremento de la mancha urbana y la insuficiencia de infraestructura para abastecer los nuevos asentamientos. Todo lo mencionado anteriormente dio pie a una nueva propuesta de planeación urbana denominada "Ciudad compacta" utilizando estrategias de repoblamiento por densificación y reciclamiento urbano, aprovechando los inmuebles existentes, mediante la aplicación de políticas

públicas de planeación territorial, que surgen en la última década del siglo. (Martínez, 2019)

En el párrafo anterior, se mencionan algunas de las causas por las cuales se decide retomar la implementación de un concepto de “ciudad compacta para la Ciudad de México, y es que sin duda el crecimiento urbano se desbordo de tal manera de llegar a ser incontrolable. Las principales características que rigen este modelo son:

“• *La instauración de un manejo sustentable del espacio urbano que consiste en atenuar la presión sobre las reservas territoriales periféricas.*

- *Regenerar espacios degradados de la ciudad central.*
- *Mejorar la accesibilidad.*
- *Disminuir el desplazamiento cotidiano del automóvil particular al favorecer los desplazamientos a pie o en bicicleta.*
- *Uso mixto del suelo.*
- *Re densificar las zonas que muestran pérdida de sus pobladores, como es el caso de las zonas centrales.”¹⁴*

Inicio de las políticas de repoblamiento

¹⁴ Martínez, J. M. (2019). “Transformación de la Colonia Portales después de la aplicación de políticas públicas del repoblamiento del siglo XXI”. (Tesis de maestría, UNAM). p. 49.

El interés por realizar un proyecto de repoblamiento de la zona surge en 1996, por medio del Programa de Desarrollo Urbano Del Distrito Federal, cuyas bases eran el modelo de ciudad compacta. La idea principal era establecer un uso con más densificación del suelo, en áreas de viviendas unifamiliares, donde pudiera llevarse a cabo un aprovechamiento de predios con adecuada dotación de servicios, equipamiento, infraestructura, comunicación y transporte. De alguna manera, aprovechar lo ya existente: zonas que tuvieran una rentabilidad accesible. Las medidas debían aplicarse para todo tipo de uso de suelo, comerciales, industriales, sin población y altamente deterioradas.

Para 1999, la Ley de Desarrollo Urbano fue publicada nuevamente en la Gaceta Oficial, dentro de ella se establecían de nuevo los mismos planteamientos; donde el objetivo principal se mantenía en establecer un proyecto de repoblamiento de la zona central de la ciudad, sin embargo, contaba con cierta incongruencia con los planes parciales de cada delegación, provocando una errónea ejecución (Martínez, 2019, p. 49).

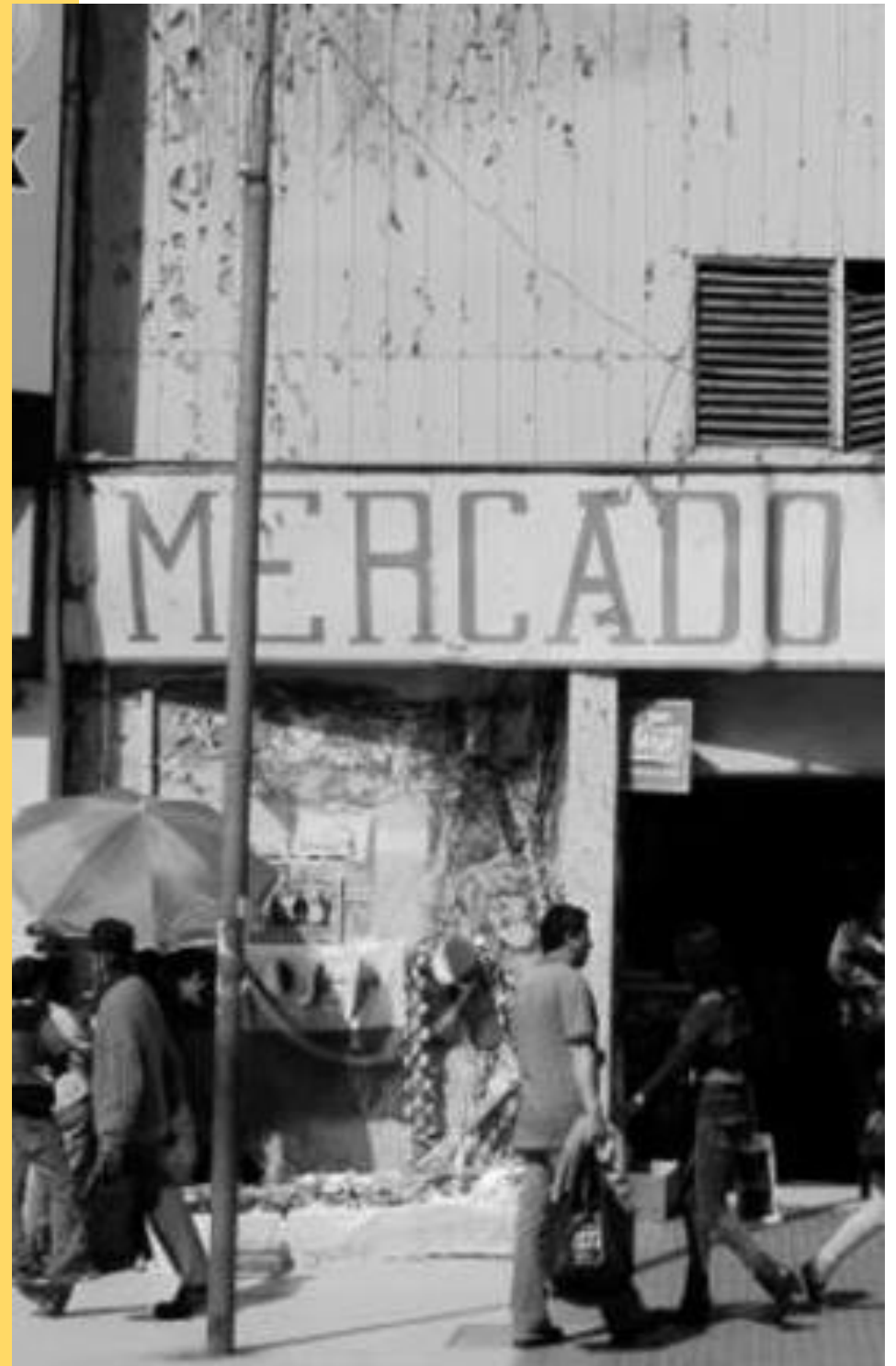
A partir de 1995, la zona ya tiene un registro alto de equipamiento de oficinas de gobierno, complejos comerciales de gran tamaño y servicios. Para 1997, con la publicación del Programa Delegacional de Desarrollo

Urbano, se dieron cuenta de la evolución y el cambio tan drástico que había tenido el uso de suelo debido al asechamiento de las inmobiliarias y su prosa por implementar zonas de oficinas y de comercio, ese era su objetivo y lo estaban obteniendo, por la generosa ubicación. A pesar de ello, la zona ya estaba bien estable económicamente con sus actividades de servicios, así como de comercio. (Gómez, 2013, pág. 112)

2.8 LA PORTALES

2.8.1 De modernización a abandono

2.8.2 Situación del territorio a en las últimas décadas



2.8.1 DE MODERNIZACIÓN A ABANDONO: 1950-1980

A partir de 1950 la colonia Portales atravesó por un fuerte proceso de urbanización, que se sumó al desarrollo productivo (por los barrios de ladrilleras) y comercial (de materias primas conocidas como "alpinas").

Martínez (1991) menciona en su tesis que a partir de la segunda mitad del siglo XX la urbanización en la colonia se inició con la introducción de infraestructuras necesarias: se pavimentó y se colocó drenaje, se dotó de electricidad y se entubaron ríos para eliminar el mal olor de las aguas negras en las que se habían convertido (Río Churubusco y canal de Miramontes). La vida rural quedó atrás con la introducción de vivienda multifamiliar y equipamientos que aceleraron el ritmo de vida.

Las características físicas que iba presentando en esta época dieron una perspectiva más moderna por las nuevas vialidades pavimentadas y los nuevos transportes públicos, Con los años se fue convirtiendo en una zona más ruidosa y con mayor movilidad. Una colonia que vería aumentar a sus habitantes a causa de la introducción de edificios para departamento de buena calidad para sectores de la población beneficiadas y viviendas de interés social construidas por el estado por empresas privadas en los años sesenta y setenta (Sánchez, 2014, p. 58)

Un periodo de cambios

Ante estos cambios que iban apareciendo en la colonia, esta seguía en su papel de ser una importante zona de paso y de articulación tanto del centro capitalino como de toda la ciudad, impulsado por los medios de transporte y los servicios públicos. Gracias a la división de la colonia en 3 partes en los 70s empezó a existir una diferenciación en las 3 nuevas colonias; esto se empezaría a notar en las viviendas, servicios y la misma comunidad, pues ya no existía una comunidad como una sola colonia.

Con el paso de los años el transporte público nuevo (como lo fue el Sistema de Transporte Colectivo METRO, los microbuses, el Sistema de Transportes Eléctricos, automóviles y microbuses) desplazó a los tranvías eléctricos y a las calandrias (Sánchez, 2014, p. 49). La vida tranquila y el uso de los campos para la agricultura cambiaron con el nuevo equipamiento.

Descripción en Portales Oriente (1950-1980)

Las tradiciones para estas épocas cambiaron, con el uso más frecuente del automóvil en las calles llevó a que los habitantes y niños realizaran sus actividades y reuniones en sus hogares.

El transporte de camiones también cambió:

"...con la aparición de camiones en la base ubicada en el cruce de la calle Víctor Hugo esquina con Calzada de Tlalpan que iban rumbo hacia Iztapalapa y parte oriente de la ciudad" (Testimonio de Jesús Carlos Cruz, 2013)

"Otro cambio radical fue el cierre y desaparición de los cines Ajusco y Bretaña el primero fue debido al fallecimiento de su dueño y el segundo por un incendio, más tarde el inmueble fue aprovechado para abrir sus puertas al famoso salón de baile "El Califa" o también conocido por "California Dancing Club" en el año de 1952" (Testimonio de Hilda Stefani, 2014).¹⁵

Este nuevo lugar pasó a ser emblemático pues ha construido, con el paso de los años, un fuerte sentimiento de arraigo e identidad por los pobladores sobre todo de clase obrera.

Los establos cerraron y dejó de ser una zona rural debido a que estos espacios fueron dedicadas a nuevas viviendas reduciendo el espacio para los establos. Las

actividades que antes eran habituales de acampar o encontrarse en los alrededores del canal de Miramontes desaparecieron. Los puentes que permitían el paso peatonal de un lado a otro de esta canal pronto se ocuparon por los automóviles (Sánchez, 2014, p. 51).

En la Portales Oriente la mayoría de la vivienda que se construyó durante estas décadas fueron de tipo unifamiliares con acabados de buena calidad. Con la introducción del metro años después favoreció a la conectividad con la zona sur, extendiendo la movilidad a personas que vivían en las periferias del Distrito Federal.

¹⁵ Testimonios rescatados. Sánchez, V. J. (2014) *"Fisionomía urbana de la colonia Portales, siglo XIX-XXI"* (Tesis de pregrado, UNAM). p. 50 y 51



Imagen 124 Cine
Bretaña ya desaparecido,
en su lugar instalado el bar
"El Califa" fotografía de los
años treinta

Fuente: Historia oral de los
barrios y pueblos de la
Ciudad de México, 1999

Imagen 125 Transporte
de los años cincuenta
sobre la calle Municipio
Libre

Fuente: La Ciudad de
México en el tiempo, 2012



Imagen 126 tranvía cruzando Pdte. Plutarco Elías Calles sobre Municipio Libre en los setenta

Fuente: fotografía por Joe Testagrose



Imagen 127 muestra las antiguas vías del tranvía sobre calle Ajusco

Fuente: Google Maps

Descripción en Portales Norte (1950-1980)

Las primeras calles en ser pavimentadas en esta zona fueron Alhambra y Antillas y años más tarde la mitad de la colonia de este a oeste también. De norte a sur fue a partir de la calle Necaxa hasta llegar a Río Churubusco, y de Tokio hasta a Calz. de Tlalpan que ya contaban con todos los servicios. En cambio, la colonia San Simón Ticumac fue la que tardó más en tener los mismos servicios.

Con la creciente población y equipamientos también surgió la necesidad de tiendas donde se adquiriera todo lo indispensable para el hogar y trabajo, por lo que nacieron diversos mercados especializados para todo tipo de productos que cubrieran esas necesidades. Los mercados que se desarrollaron fueron los "mercados de fierros" dedicados a la venta de diversos artículos que iban de muebles y maquinarias viejas a plomerías y herramientas para mantenimiento y construcción. Otro tipo de mercado fue el tianguis de artículos usados a plena calle en donde se encontraban libros, muebles antiguos, aparatos eléctricos, joyería, calzado, ropa, etc.

El mercado viejo de Portales desaparece debido a un incendio, por lo que es trasladado a otro sitio el cual perdura hasta hoy en día, ubicado en los límites de San Simón y Portales. Este nuevo mercado inaugurado el 10 de agosto de 1957 continúa siendo un punto importante para la compra y venta de artículos variados,

considerado como un lugar emblemático y popular para la colonia (Sánchez, 2014, p. 52-53)

"Otros lugares emblemáticos de la colonia que surgieron en esta época fueron los restaurantes de "El Gran Rábano" inaugurado en los años cincuenta, "La Oaxaqueña" que tuvo origen en 1951 por la señora Doña Atiliana Fabían... y por último surge el "Salón Portales" una de las cantinas más populares ubicada en la calle Víctor Hugo" (Testimonio de Jesús Carlos Cruz y Lucía Fabian, 2013).¹⁶

Las actividades destacadas dentro de esta zona, además de las de comercio y comida, fueron los de peluquerías, pulquerías, farmacias, misceláneas, puestos y locales de mantenimiento para electrodomésticos, llaves, calzado y ropa, entre otros. El predio que llegó a ser ocupado por el cine Ajusco pasó a ser un terreno baldío. Para la década de los setenta la iglesia Interdenominacional es remodelada y queda tal como la conocemos hasta ahora. La parroquia Cristo Rey fue ampliada y ahora se ha convertido en un emblema más de la colonia (Sánchez, 2014, p. 53-54)

En esta fecha se seguían conservando algunas viviendas unifamiliares que fueron las primeras en ser construidas, pero se fue agregando la vivienda multifamiliar en calles como Necaxa, Víctor Hugo, Municipio Libre, Antillas, Eje 8 Sur y 7 Sur, entre otras (Sánchez, 2014, p. 57).

¹⁶ Testimonios rescatados. . Sánchez, V. J. (2014) *"Fisionomía urbana de la colonia Portales, siglo XIX-XXI"* (Tesis de pregrado, UNAM). p. 53



Imagen 128 a la derecha se muestra la parroquia Cristo Rey en los años setenta

Fuente: Sánchez, J. (2014) "Fisionomía urbana de la colonia Portales, siglo XIX-XXI" (Tesis de pregrado). UNAM, Ciudad de México



Imagen 129 Regente Ernesto P. Uruchurtu asiste a la inauguración del mercado de Portales en 1957

Fuente: Historia oral de los barrios y pueblos de la Ciudad de México, 1999.

Imagen 130 Mercado Portales en el 2020

Fuente: Google Earth

Descripción en Portales Sur (1950-1980)

La pavimentación en esta sección fue acelerándose con el paso de los años, entre las que se tienen registros en esa época son la de Calz. de Niño Perdido (Lazado Cárdenas) y Eje 7 Sur (Emiliano Zapata).

Para los setenta la Portales Sur pasó a ser una de las colonias con mejor ubicación pues tenía comunicación con diversas áreas de la ciudad; esto y agregando a que ya contaba con calles y avenidas principales que la atravesaban como lo son Av. Popocatepetl, Av. Zapata, Eje Central y Calz. de Tlalpan ayudó a que tuviera mayores caminos para trasladarse y comunicarse con el sur de la ciudad (Sánchez, 2014, p. 54).

“El transporte cambió con la desaparición de los tranvías que circulaban por la colonia muchas personas prefirieron los nuevos vehículos para trasladarse como las camionetas VW mejor conocidas como “combis” y con ello también la aparición de los trolebuses y el Metro, los cuales circularían por las principales avenidas, como la calle Ajusco, donde los trolebuses vendrían de Calzada de Tlalpan hacia Eje Central...” (Testimonio de Jesús Carlos Cruz Martínez, 2013).¹⁷

Otras avenidas donde se verían circular a trolebuses eran Eje Central, Río Churubusco, Eje 7 Sur Municipio Libre, Eje 7 Sur Emiliano Zapata y División del Norte.

En la Portales Sur llegaron más personas a vivir por la razón que la instalación de infraestructura fue completa, provocando a la par un crecimiento en las demandas para remodelar y construir escuelas. Un ejemplo de esta situación fue la escuela Manuel Suárez que durante años prestó sus servicios a las comunidades nativas y que más tarde demolieron y construyeron la actual escuela primaria Eduardo Novoa (Sánchez, 2014, p. 55-56).

El arraigo de los viejos colonos hacia la zona comenzó a cambiar, sobre todo por el cambio a la urbanización y la transformación tipológica que sufrió la colonia. Las costumbres desaparecían poco a poco, pero a pesar de esto el sentido de pertenencia fue “heredado” a las generaciones que llegaban a habitarla.

¹⁷ Testimonios rescatados. Sánchez, V. J. (2014) *“Fisionomía urbana de la colonia Portales, siglo XIX-XXI”* (Tesis de pregrado, UNAM). p. 55



Imagen 131 a la derecha, transporte en Av. Popocatepetl esquina con Bélgica en 1974

Imagen 132 a la izquierda, transporte en Av. Popocatepetl entre Alhambra y Bamboa, 1970

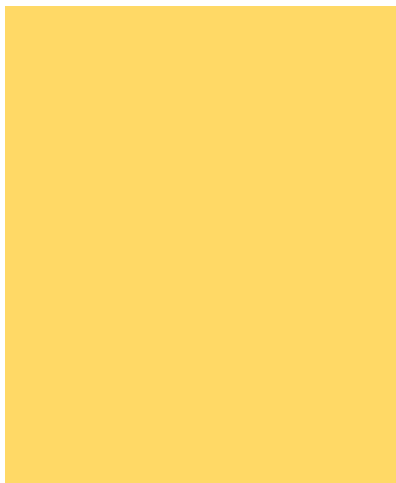
Imagen 133 a la izquierda, transporte en calle Ajusco esquina con Lázaro Cárdenas, inicios de la setenta



Transformación urbana y del uso del espacio en la colonia Portales y en la Ciudad de México de 1950 a 1979

Periodo: 1950 a 1979

| | |
|------------------|---|
| Portales Oriente | Uso de suelo predominantemente habitacional, servicios: transporte (tranvía, camiones, etc.) servicios públicos (electricidad, teléfono, drenaje), escuelas de nivel básico, servicios bancarios, restaurantes y talleres de mantenimiento, uso de suelo comercia: tianguis sobre calle Miravalle. |
| Portales Norte | Uso predominante habitacional, comercial en su parte norte, restaurantes emblemáticos; servicios; remodelación de iglesias. Equipamientos; unidades médicas, de recreación y transporte |
| Portales Sur | Uso predominante habitacional; servicios: transporte nuevo (metro, VW, trolebús) Equipamientos: de recreación, y transporte: Población total en Portales en 1950 43, 450 habitantes, total de habitantes en la delegación Benito Juárez: 54,4, 882 |
| Ciudad de México | Se inaugura la carretera México - Cuernavaca, termina la construcción de Ciudad Universitaria, el departamento del Distrito Federal invierte 14 millones de pesos en obras y construcción, de los cuales 8 son destinados para la adquisición de predios y 6 para obras de urbanización (luz, drenaje y pavimentos) y 2 extras para terminar las obras de la Basílica, llegan los primeros supermercados. 1955 se construye el museo Anahuacalli, concluye la construcción de la Torre Latinoamericana, en 1959 se crea el Centro Cultural Universitario Casa del Lago. En 1957 se cambia alumbrado público, se crea Centro Médico y drenaje profundo |



Se crea Hospital 20 de noviembre, inauguración de los museos de Antropología e Historia, Arte Moderno y el del Virreinato, se construye el Estadio Azteca.

Se inauguran avenidas como Viaducto, Anillo Periférico y se extiende Paseo de la Reforma hasta Tlatelolco, se desarrolla Zona Rosa, se construye la alberca Olímpica, se inaugura el Polyforum Cultural Siqueiros, aparición del STCM, en 1978 se crea el Archivo General de la Nación. Políticas regionales en los setenta: Secretaria de Asentamientos Humanos y Obras Públicas, Comisión Nacional de Desarrollo Urbano (1977) se elabora Plan Nacional de desarrollo Urbano, programas de parques, corredores y ciudades industriales.

Población total en el D.F.: 1, 2, 234, 795 – 8, 831, 079 habitantes

Tabla 3 Muestra re elaboración de tabla echa por las autoras fundamentada en la realizada por Jesús Sánchez con datos de las colonias Portales y la Ciudad de México basada en información del Censo General de Habitantes, INEGI.

2.8.1 SITUACIÓN DEL TERRITORIO EN LAS ÚLTIMAS DÉCADAS: 1980 - 2000

En la década de los ochentas en adelante se experimentó un desplazamiento del uso de suelo habitacional a uno comercial y de servicios. Después de 1985 muchos habitantes abandonaron la zona por temor a derrumbes posteriores y al mismo tiempo que esto ocurría comerciantes y otra parte de la población del Centro Histórico llegaban a vivir y trabajar en la colonia. Este periodo caracterizado por el sismo ocurrido trajo consigo una desvalorización del espacio urbano por el abandono y deterioro de inmuebles (Sánchez, 2014, p. 60)

Descripción en Portales Oriente (1980-2000)

“Los baños de vapor continuaban ofreciendo sus servicios a la comunidad, pero lo que predominaba más era el los usos de suelo habitacionales con comercio y en segundo lugar el comercio como tal. En los días de plaza tanto los jueves como domingos eran de mayor actividad en las afueras del templo de la Sagrada Familia sobre las calles de Plutarco Elías Calles y Miravalle...” (Testimonio de Jesús Sánchez, 2014).¹⁸

Para los comercios y servicios que ya existían no fueron de gran amenaza los nuevos negocios que aparecieron en la Portales; como por ejemplo un hotel sobre Calz. de Tlalpan cuya construcción en los noventa no afectó a los negocios que anteriormente se encontraban ahí.

A pesar de esto, muchos otros comercios o tiendas locales cerraron por la apertura de otros nuevos, un gran número de estos dieron giros comerciales traspasando a negocios de comida, abarrotes o farmacias (Sánchez, 2014, p. 61)

Descripción en Portales Norte (1980-2000)

En los ochenta y noventa se podían encontrar nuevos negocios como papelerías, carnicerías, paletterías, pollerías, pequeños restaurantes de comida, algunos de estos se remodelaron para seguir operando en el curso de los años y otros más cambiaron sus ubicaciones. En los noventa se inauguraron sobre todo estéticas, cafés internet y zapaterías.

En el sector habitacional, muchos fueron aprovechados para brindar servicios privados de odontología, médicos o veterinarios, para oficinas, despachos o consultorías. En otros, los niveles de planta baja se utilizaron como espacios para usos comerciales, de servicio o industriales.

El transporte se hace mayor y la colonia se vuelve un punto de origen y destino para estos transportes, atravesándola en sus avenidas más importantes como Municipio Libre o Emiliano Zapata (Sánchez, 2014, p. 61).

“Más adelante a principios de los años noventa se construyeron dos puentes que evitarían más tarde congestiones viales, uno construido en el cruce de Calzada de Tlalpan con Municipio Libre y el segundo puente de doble sentido en el cruce con la misma Calzada de Tlalpan con Eje 7 Sur Emiliano Zapata,

¹⁸ Testimonios rescatados. . Sánchez, V. J. (2014) *“Fisionomía urbana de la colonia Portales, siglo XIX-XXI”* (Tesis de pregrado, UNAM). p.60

agilizando el tránsito vehicular” (Testimonio de Jesús Sánchez, 2014).¹⁹

Al mismo tiempo que se inauguraban nuevos negocios las costumbres fueron desapareciendo junto con las fiestas tradicionales, así fue como cada año se veían menos personas en las festividades.

Descripción en Portales Sur (1980-2000)

En esta sección no se presentaron cambios relevantes. Entre los más destacados fueron los dirigidos a la parte comercial con la aparición de tiendas de conveniencia, licorerías y un mercado sobre ruedas instalado los domingos en calle Canarias. En los ochenta a la calle antes conocida como California se le cambia el nombre al de Bulgaria (Sánchez, 2014, p. 63).

Justo para estos años la colonia ya estaba estructuralmente urbanizada, los edificios que se encontraban no eran demasadamente altos y las viviendas contaban con 1 o 2 niveles, se tenían jardines, no hubo presencia de congestiones vehiculares gracias a un adecuado flujo de vehículos y espacios disponibles para sus estacionamientos.

¹⁹ Testimonios rescatados. Sánchez, V. J. (2014) “Fisionomía urbana de la colonia Portales, siglo XIX-XXI” (Tesis de pregrado, UNAM). p. 62

Las viviendas tanto en la Portales Oriente como Sur pudieron conservarse sobre todo por haber sido construidas con materiales de buena calidad. En Portales Norte algunas viviendas unifamiliares, multifamiliares y viviendas antiguas permanecieron desocupadas por el despoblamiento en estas épocas (Sánchez, 2014, p. 64).

El equipamiento en la colonia se extendió con la instalación de escuelas, clínicas, oficinas administrativas, iglesias y remodelaciones de paradas de transporte público. En Portales Oriente se instala la casa de cultura Lic. José López Portillo, escuelas primarias como la Aurelio Durán Mejía, el jardín de niños Lic. Alejandro Quijano y en la Portales Norte el CECATI 187 y el Centro de Enseñanza y Especialización Mecánica.

En Calz. de Tlalpan se instalaron dos gasolineras y una en la esquina de Eje Central y Víctor Hugo. En la calle Emperadores se construye una iglesia de nombre Adventista del 7° día que continúa ofreciendo servicios hasta el día de hoy.

Transformación urbana y del uso del espacio en la colonia Portales y en la Ciudad de México de 1980 al 2000

Periodo: 1980 al 2000

| | |
|------------------|---|
| Portales Oriente | Uso predominante habitacional, comercial: tianguis, restaurantes y fondas, estéticas, carnicerías, tiendas familiares; industrias: como imprentas, fabricación de tambos; servicios: baños de vapor, consultorios dentales, talleres mecánicos, lavanderías y tintorerías. |
| Portales Norte | Uso predominante habitacional comercial, equipamientos: estación de bomberos; servicios como baños de vapor y gimnasios. |
| Portales Sur | Uso predominante habitacional, comercio, equipamientos y servicios como escuelas privadas Población total en 1990: 49,008 habitantes a 43, 077 en el 2000 |
| Ciudad de México | Fue inaugurada la nueva sede de la Cineteca Nacional en 1984, ante el sismo de 1985 y la perdida masiva de empleos y viviendas el gobierno expropia 7000 inmuebles para realizar obras de vivienda, se contamina el ambiente, se invaden terrenos en Milpa Alta, Cuajimalpa, Iztapalapa y Tlalpan. Ley de planeación de 1983: Plan Nacional de Desarrollo 1983-1988, Programa Nacional de Desarrollo Urbano en 1900, 1995-2000 Población total en el D.F.: 8,831,079 habitantes a 8,605,239 |

Tabla 4 Muestra re elaboración de tabla echa por las autoras fundamentada en la realizada por Jesús Sánchez con datos de las colonias Portales y la Ciudad de México basada en información del Censo General de Habitantes, INEGI.

2.9 EVOLUCIÓN

2.9.1 Cambios a través del tiempo:
conclusiones



2.9.1 Cambios a través del tiempo: conclusiones

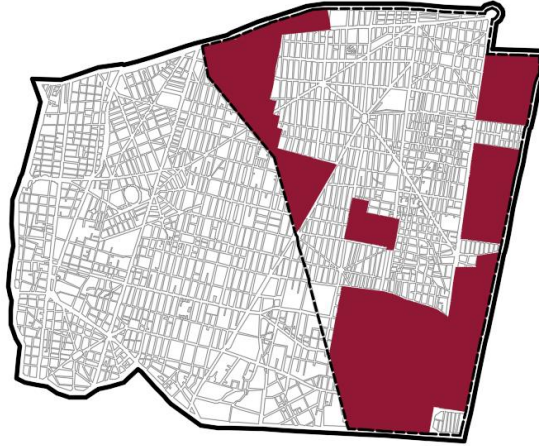
Crecimiento de la zona de estudio

Así fue que en un periodo menor a 100 años los terrenos que alguna vez se vio debajo de las aguas del Lago de Tenochtitlán se fueron poblando. Los primeros años de la década XX significaron el origen para fraccionar la zona, mientras que los veintes fueron los más fuertes en cuanto a crecimiento y origen de colonias. Los treintas y cuarentas fueron los testigos para la conformación de algunas colonias faltantes y en los que se definió la estructura y la traza definitiva que caracteriza actualmente a nuestra zona de estudio.

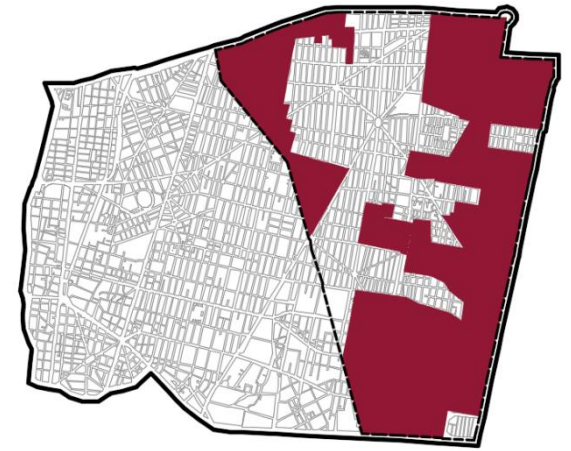
Los años venideros fueron los que trajeron un ambiente de modernidad, nueva arquitectura, nuevos servicios e infraestructura, dejando atrás los tranvías eléctricos tan característicos. En este nuevo aire después de los 50s se terminó de urbanizar a la zona de estudio con el nacimiento de las ultimas colonias y también se desarrolló un sentimiento de identidad muy significativo y latente aún en este siglo XXI.



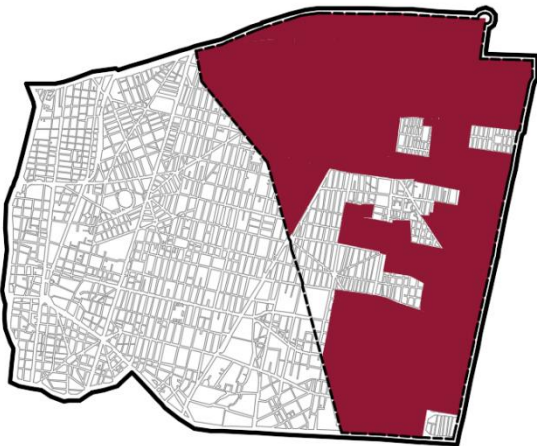
1900



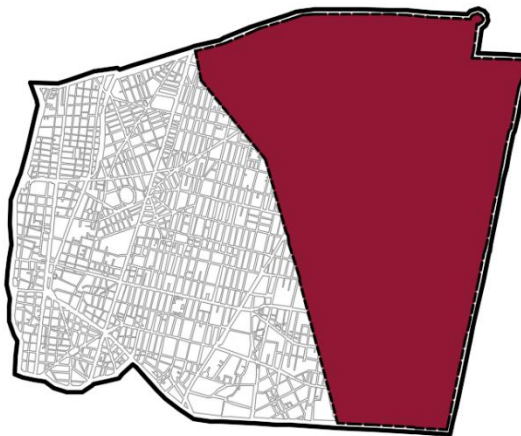
1925



1930



1950



1975

Imagen 134 Planos realizados por las autoras, muestra las etapas del crecimiento de la zona de estudio en la alcaldía Benito Juárez, fundamentado en planos ya estudiados y plano catastral actual.

1900

Existencia de los pueblos de La Piedad, Nativitas y de San Simón y las haciendas La Narvarte, Las Ladrilleras y Nuestra señora de la soledad de los portales

1925

Ya se encuentran las colonias de Portales Sur, Portales Norte, Portales Oriente, Independencia, Miravalle, Carmen, Albert, Zacahuitzco, Nativitas, Moderna, Del Valle Norte y una porción de Narvarte Poniente.

1930

A las colonias ya existentes se le suman: Álamos, Postal, Josefa Ortiz de Domínguez, Niños Héroes, Américas Unidas, Del Lago, San Simón Ticumac

1950

Las colonias de Atenor Salas, Piedad Narvarte y Narvarte Oriente ya aparecen en los mapas. La Narvarte Pte., crece.

1975

Se añaden las colonias de Ermita, Miguel Alemán, Periodista, Letrán Valle, Vertiz Narvarte e Iztaccíhuatl (O Villa de Cortés pues por la discrepancia en los planos no se sabe con seguridad)

LA COLONIA PORTALES NORTE POR ÉPOCAS

Esta colonia constituye uno de nuestros principales centros de interés para la documentación de su crecimiento y desarrollo urbano, sobre todo por su historia y por haber sido creada sobre una de las primeras haciendas de la zona de origen colonial. Aunque es una de las primeras colonias en la alcaldía Benito Juárez, se ha visto modificada sutilmente al paso de los años.

A continuación, y en forma de conclusión, presentamos la evolución en un radio de la Portales Norte de acuerdo a mapas, en el que consideramos tuvo los mayores cambios en las épocas posteriores de su creación, esto con el objetivo de observar sus modificaciones alrededor de 100 años.

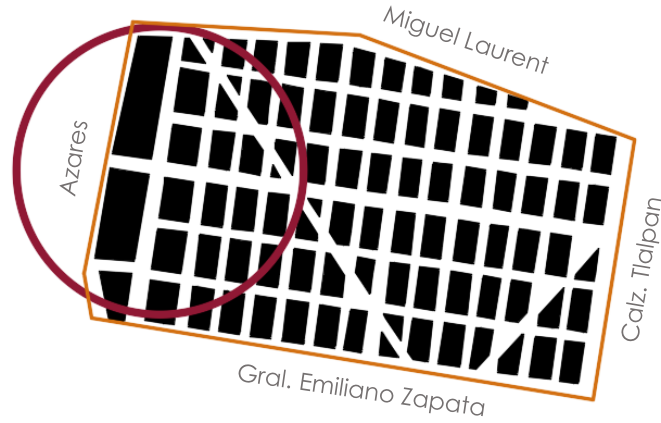


Imagen 135 muestra colonia Portales Norte, fundamentado en plano "Plan Of México City" de 1923.

Portales Norte a principios de los 20s

Para esta época, se cree que las delimitaciones de la colonia llegaban hasta la calle Azares en la parte Poniente (aunque no se tiene registro de esto, actualmente correspondería a esa calle). Las manzanas que colindaban con esta calle eran de mayor tamaño que la traza de la colonia y las calles eran anchas aún sin pavimentar.

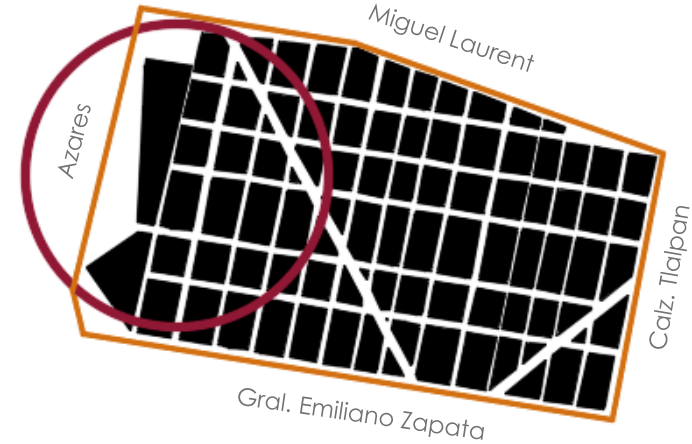


Imagen 136 muestra colonia Portales Norte, fundamentado en plano "Plano del Distrito Federal" de 1929.

Portales Norte a finales de los 20s

Aún seguía con la delimitación dispuesta a inicios de la década. En el radio de estudio las manzanas que daban hacia la calle de Azares cambiaron en su estructura, de 3 manzanas grandes y lineales cambiaron a 2 con forma irregular, las calles se volvieron más estrechas menos las que atravesaban diagonalmente la colonia, dándoles mayor protagonismo.

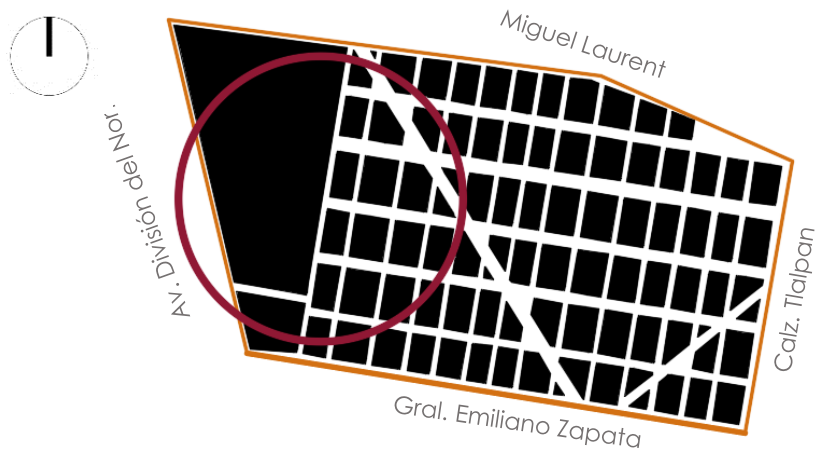


Imagen 137 muestra colonia Portales Norte, fundamentado en del plano "Ciudad de México" de 1943.

Portales Norte a principios de los 40s

La delimitación cambia a principios de la década de los cuarenta, ya no es la calle de Azares donde termina la colonia hacia el Poniente, sino ya es Av. División del Norte. Las manzanas irregulares que presentaba a finales de los veinte cambiaron por una sola de gran tamaño que seguía la forma de las calles y una de menor escala al sur. Las calles se ensancharon de nuevo tal vez por el comienzo del uso del automóvil en la zona.

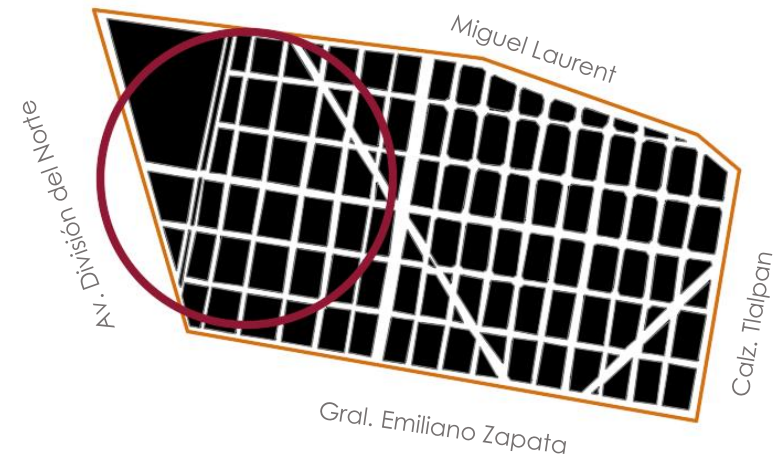


Imagen 138 muestra colonia Portales Norte, fundamentado en plano catastral actual de la alcaldía Benito Juárez.

Portales Norte en el 2020

Las delimitaciones siguen siendo las mismas, se observa que las calles en diagonal se redujeron a lo ancho y la calle de Eje Central Lázaro Cárdenas se ensanchó. Dentro del radio de añadieron 2 nuevas filas de manzanas, naciendo así las calles de Azares (ahora si con el nombre oficial en planos) y la calle de Dr. José María Vertiz (que se prolongó hasta Av. División del Norte años antes).

Modificaciones de las trazas

En el transcurso del tiempo las modificaciones azotaron a la alcaldía y nuestra zona de estudio, no solo se vio nacer nueva arquitectura (más grande y moderna) sino que también la traza y la estructura cambiaron, nuevas calles aparecieron y a las que ya se encontraban se les cambió haciéndolas más anchas o prolongándolas.

Ejemplo de este cambio fue el anteproyecto para los terrenos de la vieja Hacienda Narvarte y el Ex Pueblo de la Piedad. Estas propuestas contemplaban manzanas cuadrangulares, grandes y espaciadas en la sección norte de la colonia Álamos, Atenor Salas y Piedad Narvarte cosa que no encontramos hoy en día con las manzanas rectangulares y alargadas o cuadradas de escala muy reducida en comparación con las propuestas, en esta zona fue la de mayor cambio, pues la estructura y la forma en planta que se le había querido dar no perduro hasta este año 2020.

En cambio, la zona sur (perteneciente a las colonias de Álamos, Narvarte Oriente y Narvarte Poniente) los cambios que se dieron fueron más en la disposición de las calles; se trazaron nuevas que no habían sido antes proyectadas o en muchas intersecciones se habían contemplado parques o glorietas. Hoy a esas propuestas las remplazaron estaciones del metro o tiendas de comercio y departamentales. La traza y las manzanas no cambiaron demasiado pues mantuvieron sus formas rectangulares que las caracteriza hasta la fecha y el sentido en el que se habían dispuesto.



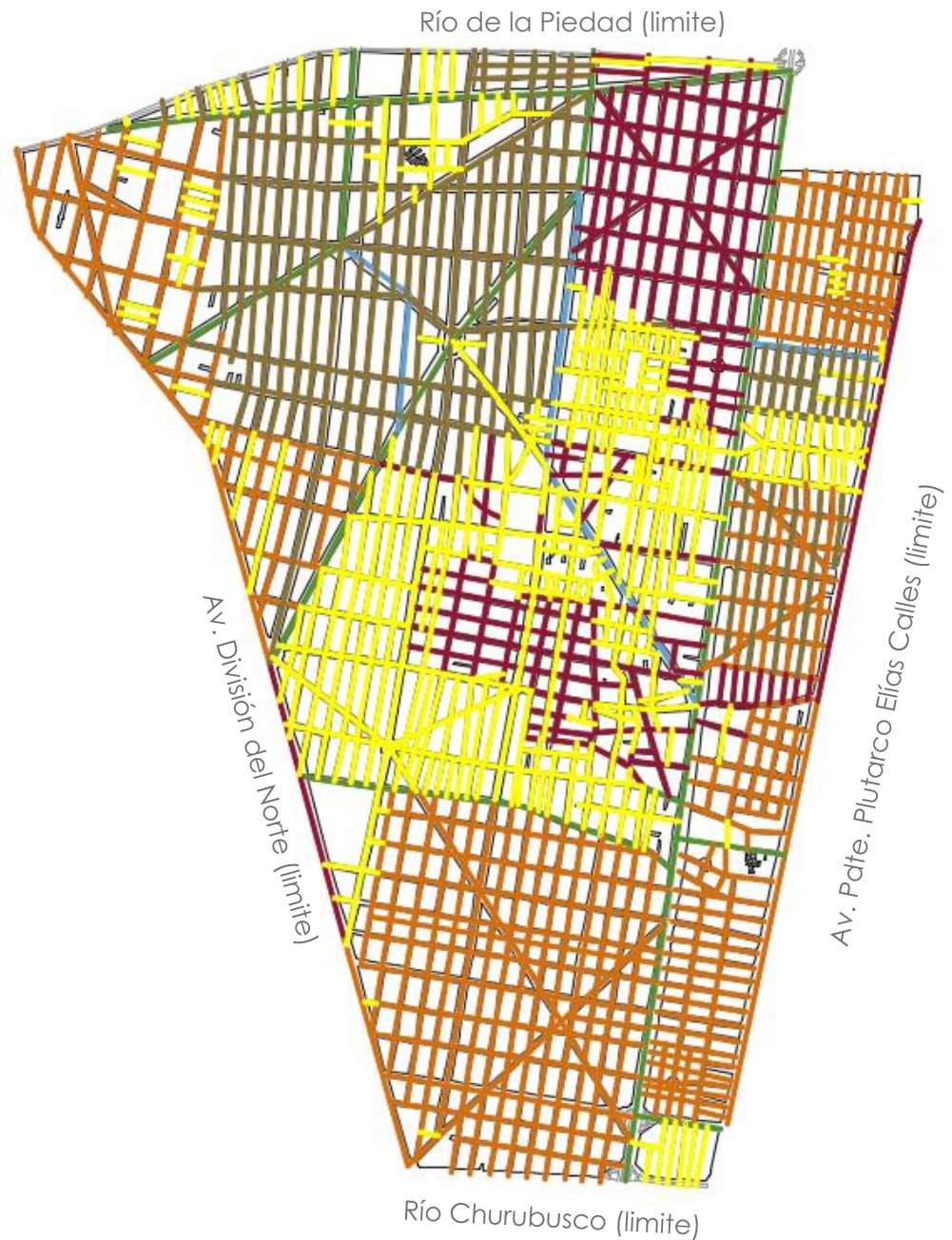
Imagen 139 muestra la sobreposición de las colonias Álamos, Atenor Salas, Piedad Narvarte, Narvarte Ote y Narvarte Pte. del anteproyecto a inicios de siglo con una muestra aérea de la zona en el 2020

Cronología de vías públicas



-  Vías públicas para 1857
-  Vías públicas para 1903
-  Vías públicas para 1923
-  Vías públicas para 1929
-  Vías públicas para 1943
-  Vías públicas para 1970

Imagen 140 muestra plano de cronología de calles y avenidas por color, que nacen y se muestran en cada análisis ya visto (1857, 1903, 1923, 1929, 1943 y 1970).



PLANO 1903



PLANO 1918

PLANO 1929



1910

1930

1950

REVOLUCIÓN MEXICANA

AUGE DE URBANIZACIÓN

PERIÓDO MODERNIZACIÓN

1900



1903. Cambio de administración a trece municipalidades. Zona de estudio ubicada en Municipio de Mixcoac.



Comienza el fraccionamiento de los grandes predios.



Surge colonia Albert. Surgen vialidades: Tajín, Cumbres de Maltrato, un tramo de Eje Central.



Crece uso del automóvil y surge el tranvía eléctrico



Plan de Ayala. 1911: Venta de ejidos o expropiación de tierras Compra-venta de predios por extranjeros.



Existía San Simón Ticuman, Actipan.



1915. Comienza fraccionamiento de la Hacienda Nuestra Señora de la Soledad.



Venta de lotes de dicha hacienda. 1917. Nueva Constitución. Descentralización del órgano regulador.

1920



1924: Surge Municipio General Anaya.



Colonias ya urbanizadas: Moderna, Nativitas, Del Carmen, Zacahuiztco, Portales Oriente, Miravalle, Portales Sur, Portales Norte, Independencia, Narvarte Poniente, Piedad Narvarte, Del Valle Norte.



Colonias en proceso: Postal, Álamos, Vértiz Narvarte. *Se concluyeron en la misma década*



Surgen vialidades: Av. Coyoacán, Tramo de Eje 3 Pte. Calle Amores, Eje 2 Pte. Calle Gabriel Mancera, División del Norte, Bulgaria, Ajusco, Eje 4 Sur (tramo), calle Justina, Eje 5 sur calle 1ro de mayo (tramo), Eje 6 Sur Av. Independencia y Morelos, Calz. San Simón, Calle Refugio, Av. Presidente Plutarco Elías Calles.



Plano de Proyecto Colonia Portales y Moderna.



1929: Departamento Central y 13 delegaciones.



Colonias consolidadas con servicios: Moderna, Portales, Santa Cruz, Álamos, La Piedad Narvarte.



Arquitectura; comienzan rasgos modernos; funcionalismo, racionalismo. Programas públicos y vivienda.



Antecede estilo californiano.



1932: Propuesta para entubación de ríos por exceso de contaminación



Plano Regulador. 1936: Nace Comisión de planificación.



Ley de Planificación y Zonificación del Distrito Federal.



Ampliación Calzada de Tlalpan hasta Río de la Piedad.

1940



1940: implemento de un nuevo modelo económico, repercute en la urbanización: demanda mercantil.



1941: Ley Orgánica del Distrito Federal: Establece Ciudad de México y doce delegaciones.



1942: Parque en la Colonia Álamos. Aproa 33mil m²



1930-1950: Crecimiento demográfico significativo, se especula que tiene origen la urbanización.



Ciudad= fuente empleo, provocando un cambio de uso de suelo dejando atrás la agricultura. Dando paso al uso de suelo habitacional.



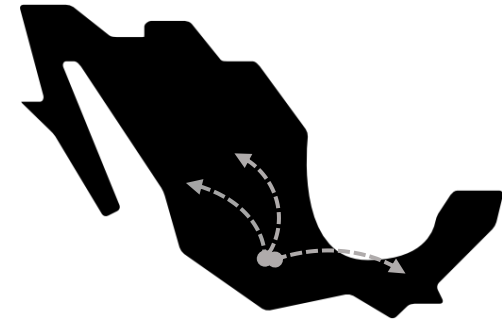
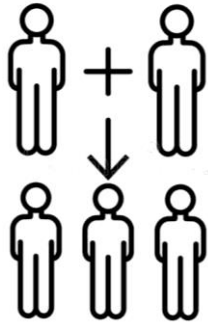
1946: Una nueva imagen urbana. Consecuencia del capitalismo. Movimiento moderno.



1949: Unidad Habitacional Esperanza.



Se concluyeron o expandieron: San Simón Ticumac, Postal, Álamos, Atenor Salas, Narvarte Oriente y poniente, Piedad Narvarte, Del Valle Norte,



1970

1990

UN NUEVO TRANSPORTE

INICIA DESPOBLAMIENTO

"CIUDAD COMPACTA"

1960

1980



1950: Continúa el crecimiento de altura en las edificaciones.



Debido al aumento de población crecen asentamientos irregulares; sin servicios.



1952. Surge al Avenida Presidente Plutarco Elías Calles, Av. División del Norte y Viaducto Tlalpan.



1954: Inicia entubación del Río Churubusco.



1962: Se inaugura un tramo del Viaducto Miguel Alemán hasta Av. Ignacio Zaragoza.



1967: Los conflictos viales iban en aumento debido al crecimiento demográfico y a su vez el número de automóviles en la ciudad.



Una nueva vialidad como solución; Circuito Interior.



Se establece un proyecto de drenaje profundo. En conjunto con el desarrollo del Circuito Interior.



1970: Cambia la administración territorial se establecen las 16 delegaciones, ahora alcaldías.



1970: Se inaugura tramo de la Línea 2 del STC. Sobre Calzada de Tlalpan



Llegan nuevos transportes: microbuses, vagonetas, transporte eléctrico como trolebús.



Se ensanchan vialidades por las obras del metro; Calzada de Tlalpan, municipio Libre, eje 8 Sur.



1975: Implementación de drenaje profundo: infraestructura para mejorar el desagüe de la Ciudad.



1972: proyecto de obra Circuito interior para mejorar gestiona vial.



1980: Crecimiento urbano en la periferia de la Ciudad.



El despoblamiento de la zona central es más evidente para esta década; entre sus motivos el alza del costo del suelo por ser zona comercial.



1985: Sismo de gran magnitud sacude la Ciudad de México: un motivo más para la migración.



1990: Continúa la migración de las delegaciones centrales,



1996: Surge proyecto modelo de "Ciudad compacta "



1999: Se consolida en la Ley de Desarrollo urbano el proyecto para la repoblación de las zonas centrales con base al modelo "ciudad compacta"

2000

CAPITULO III BIENVENIDA AL PANORAMA ACTUAL

3.1 SIGLO XXI

3.1.1 Nuevo siglo, nuevas políticas: El Bando 2

3.1.2 Norma de ordenación No. 26

3.1.3 Programa Delegacional de Desarrollo Urbano



3.1.1 NUEVO SIGLO, NUEVAS POLITICAS: el Bando 2

Introducción

Despoblamiento y crecimiento precipitado en la periferia era la situación de la ciudad de México a comienzos del siglo. La ciudad se encontraba en un constante cambio y la Benito Juárez estaba dentro de este.

Un sin número de colonias, entre las que se encontraba Portales estaba experimentando una emigración hacia otras partes de la ciudad. Los descendientes de las generaciones que en un principio habían poblado las colonias se iban, dejando propiedades en abandono y faltantes de mantenimiento. Esta situación dejó muchas viviendas obsoletas, disfuncionales, deterioradas y con degradaciones arquitectónicas; que junto con el crecimiento en la periferia las personas encontraron un nuevo estilo de vida, más acelerado, más caótico.

Estas razones, entre otras, fueron las que llevaron al gobierno de la Ciudad de México a buscar

soluciones que pararan estos nuevos efectos que azotaban la ciudad. En los primeros años del nuevo siglo XXI se observa el implemento de varias estrategias (leyes, políticas, planeaciones) para frenar estos efectos. Es aquí cuando el Gobierno de la Ciudad de México decide aplicar el Bando 2, la Norma de Ordenación Número 26 y el Programa Delegacional de Desarrollo Urbano de Benito Juárez (que actúan directamente sobre nuestra área de interés) y que se desarrollaron para resolver las problemáticas presentes y traer un nuevo modelo de ciudad.

Surgimiento

Para diciembre de 2000 el nuevo Jefe de Gobierno Andrés Manuel López Obrador, emitió la política Bando Informativo número 2 (de carácter neoliberal), el cual se basó en el diagnóstico de la ciudad y tenía como propósito resolver 2 fenómenos en específico: el despoblamiento en 4 delegaciones centrales y amortiguar el crecimiento periférico de la ciudad. Esto prohibía la construcción de conjuntos habitacionales en 9 de las 16 delegaciones políticas del D.F. y la permitía en 4.

No fue más que un instrumento que pretendía revertir el crecimiento desordenado de la ciudad, la expansión urbana y el despoblamiento, facilitar el acceso a la vivienda y preservar el suelo con valor ecológico (Delgadillo, 2009, p. 209)

Esta política proponía:

- a) Revertir los modos de poblamiento expansivo y el abandono de la ciudad construida.
- b) subsanar la falta de una política habitacional.
- c) instaurar acciones directas que garanticen la dotación de vivienda ²⁰

²⁰ Delgadillo, P. V. (enero-abril 2009). Reseña de: "Los desafíos del Bando 2. Evaluación multidimensional de las políticas habitacionales en el D.F.; 2000-2006" (Reseña de Los desafíos del Bando 2. Evaluación

Referente al punto a), se decidió solucionarlo restringiendo el crecimiento de la mancha urbana de delegaciones como Coyoacán, Iztapalapa, Milpa Alta, Álvaro Obregón, Cuajimalpa, Tlalpan, Magdalena Contreras, Tlalpan y Tláhuac. Esta restricción estaba enfocada hacia la construcción de unidades habitacionales y comercios que demandaran grandes consumos de agua e infraestructura.

También tomaba en cuenta que en delegaciones como Benito Juárez, Miguel Hidalgo, Cuauhtémoc y Venustiano Carranza habían sufrido pérdidas en su población años antes del Bando 2, por lo que en estas zonas se promovió el crecimiento poblacional, impulsando el programa de creación de vivienda para gente de bajos recursos.

multidimensional de las políticas habitacionales en el D.F.; 200-2006 de Sergio Tamayo). Economía, Sociedad y Territorio Vol. IX No. 29.

Para esto la Zona Metropolitana quedó dividida en 4 contornos:

La ciudad central: constituida por las delegaciones de Benito Juárez, Cuauhtémoc, Miguel Hidalgo y Venustiano Carranza

Primer contorno: Azcapotzalco, Coyoacán, Álvaro Obregón, Gustavo A. Madero. Iztacalco, Iztapalapa y Cuajimalpa.

Segundo contorno: Magdalena Contreras, Tláhuac y Xochimilco

Tercer contorno: Milpa Alta (Martínez, 2019, p. 54-57)

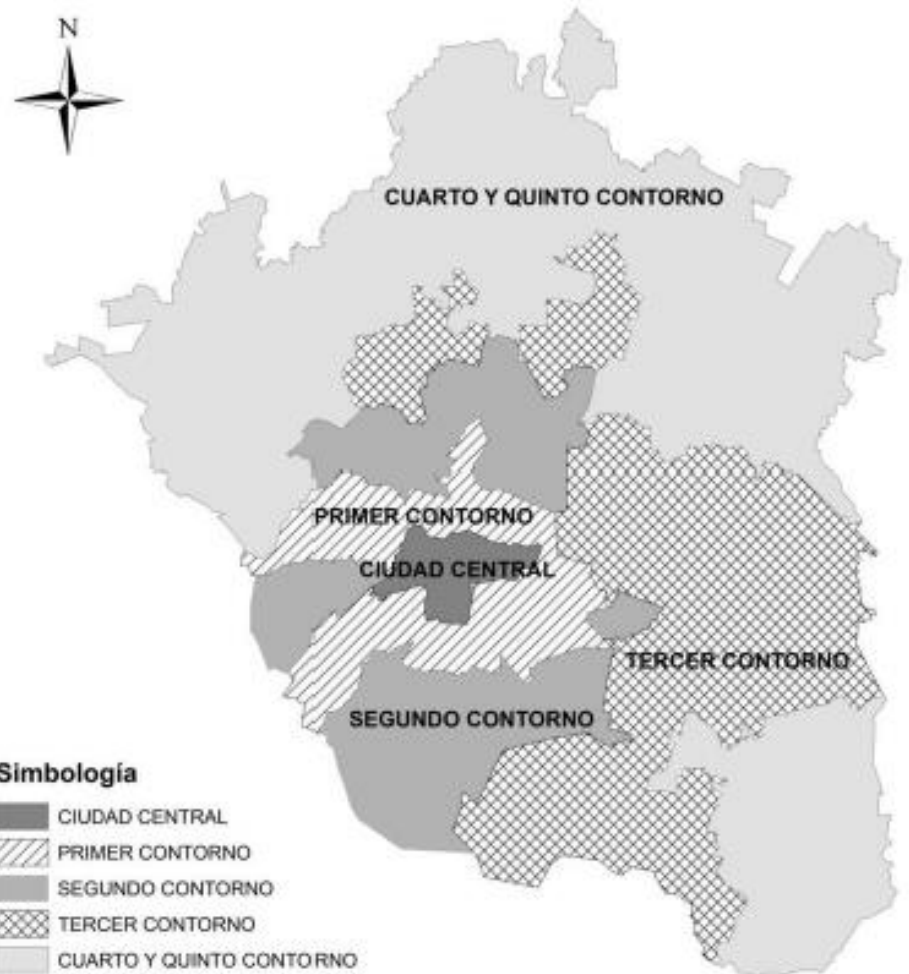


Imagen 141 mapa de los contornos de la Zona Metropolitana del Valle de México.

Fuente: Gómez, Ricardo, La dinámica espacial de la segregación residencial: concentración y homogeneidad en la zona Metropolitana del Valle de México, 2016

Las condiciones del Bando 2 para la construcción de nueva vivienda eran que debía ser de interés social y económico. El precio por la vivienda de interés social no debía exceder el valor de multiplicar por 15 el salario mínimo actualizado del D.F. (resultaban \$258, 693.75) y para el precio de vivienda económica no fuera mayor al valor multiplicado por 30 del salario mínimo actualizado (517, 387.50). Tras esto debían ser el solicitante y el Director Responsable de Obra quienes acreditaran el precio de venta de la vivienda dentro de los parámetros establecidos (Martínez, 2019, p. 57)

Como consecuencia de esto, los desarrolladores inmobiliarios vieron una ventana de negocio en estas propuestas, hicieron a un lado los beneficios que esto podría traer a la ciudad y se centraron en el propio. Construyendo y ofreciendo un tipo de vivienda que garantizaba seguridad y exclusividad lo convirtieron en un producto atractivo para el mercado generándoles altos ingresos. Y con esto nacido otro problema: un crecimiento desmedido de vivienda en edificios (Centeno, 2009, p. 2)

Efectos tras el implemento

Los resultados aparecidos tras comenzar con el Bando Informativo Numero 2 fueron tanto positivos como negativos. Pero lo que si fue evidente es que dentro de las 4 delegaciones centrales se fueron dando cambios significativos en el entorno físico. Surgió nueva vivienda con la construcción de gran número de apartamentos, la mayoría situados donde anteriormente se encontraba una casa unifamiliar, llevando a un reciclamiento del suelo y cambiando la fisionomía urbana

En la siguiente tabla (tabla 5) se encuentran los incrementos de vivienda en el periodo de 2000-2005 en las delegaciones centrales. La construcción de casas independientes tuvo una reducción neta de 22,281 unidades mientras que la construcción de edificios de departamentos se incrementó con una tasa de 3.2% (que equivalen a 43,733 viviendas).

Por otro lado, una de las mayores incongruencias que se hicieron presentes fue que el programa destinado a la creación de viviendas sociales para personas de bajos recursos se convirtió en un negocio para generar viviendas para grupos sociales económicamente alto. Esto llevado a cabo por diversas constructoras que se muestran en la tabla número 6 (Centeno, 2009, p. 36 y 37).

Incremento por tipo de vivienda

| Delegación | 2000 | 2005 | Incremento porcentual |
|-------------------------------|---------|---------|-----------------------|
| Casa independiente | | | |
| Benito Juárez | 30,928 | 26,951 | -12.9 |
| Cuauhtémoc | 20,929 | 17,282 | -17.4 |
| Miguel Hidalgo | 29,950 | 25,308 | -15.5 |
| V. Carranza | 50,065 | 40,050 | -20 |
| Ciudad central | 131,872 | 109,591 | -16.9 |
| Departamento en edificio | | | |
| Benito Juárez | 72,439 | 79,507 | 9.8 |
| Cuauhtémoc | 100,470 | 113,682 | 13.2 |
| Miguel Hidalgo | 42,326 | 54,079 | 27.8 |
| V. Carranza | 44,455 | 56,195 | 26.4 |
| Ciudad central | 259,960 | 303,463 | 16.9 |
| Vivienda o cuarto en vecindad | | | |
| Benito Juárez | 5,237 | 4,860 | -7.2 |
| Cuauhtémoc | 16,495 | 13,131 | -20.4 |
| Miguel Hidalgo | 18,313 | 17,390 | -5 |
| V. Carranza | 17,605 | 15,524 | -11.8 |
| Ciudad central | 57,650 | 50,905 | -11.7 |
| Vivienda o cuarto en azotea | | | |
| Benito Juárez | 2,351 | 1,473 | -37.3 |
| Cuauhtémoc | 3,617 | 2,790 | -22.9 |
| Miguel Hidalgo | 1,028 | 769 | -25.2 |
| V. Carranza | 732 | 575 | -21.4 |
| Ciudad central | 7,728 | 5,607 | -27.4 |

Tabla 5 Muestra incremento de vivienda en ciudad central

Fuente: Desafíos del Bando 2, 2007

Ofertas de vivienda por constructora, tipología y proyectos realizados durante Bando 2

| Constructoras | Constructoras | Desarrollos | Tipología de vivienda |
|-------------------------------|---------------|-------------|---------------------------|
| Grupo Mileni Bienes y Raíces | B. Juárez | 16 | Media y media alta |
| | M. Hidalgo | 2 | Media |
| Grupo K-SA, S.A. de C.V. | B. Juárez | 9 | Económica, media y alta |
| | M. Hidalgo | 5 | Económica y media |
| | B. Juárez | 7 | Media y media alta |
| Sare, S.A. de C.V. | Cuauhtémoc | 2 | Económica |
| | V. Carranza | 2 | Económica |
| | B. Juárez | 1 | Media alta |
| Class Bienes y Raíces, S.A. | Cuauhtémoc | 5 | Media alta |
| | M. Hidalgo | 1 | Media alta |
| Ashum, S.A. de C.V. | B. Juárez | 5 | Económica y media |
| | Cuauhtémoc | 9 | Económica y media |
| Hipotecaria Vertice | B. Juárez | 3 | Media |
| | Cuauhtémoc | 3 | Media |
| Baita Bienes y Raíces | Cuauhtémoc | 4 | Media |
| | B. Juárez | 5 | Media, alta y residencial |
| Grupo Promotor Entorno | B. Juárez | 4 | Media |
| | Cuauhtémoc | 1 | Media |
| JJJ. Promotores S.A. de C.V. | M. Hidalgo | 5 | Económica y media |
| Grupo de Administración, S.A. | M. Hidalgo | 2 | Social y económica |
| | V. Carranza | 2 | Económica |
| Desarrolladora Metropolitana | M. Hidalgo | 3 | Económica |
| | Cuauhtémoc | 1 | Media |
| | B. Juárez | 43 | Económica, media y alta |
| Otros | Cuauhtémoc | 51 | Económica, media y alta |
| | M. Hidalgo | 45 | Económica, media y alta |
| | V. Carranza | 24 | Económica, media y alta |
| TOTAL | | 260 | |

Tabla 6 Muestra la tipología de vivienda realizada durante el Bando 2 dentro de la ciudad central

Fuente: Desafíos del Bando 2, 2007

Efectos positivos

Entre los resultados positivos que trajo consigo el Bando 2 fueron:

1. Reorganización del territorio y el uso de suelo del Distrito Federal.
2. El despoblamiento de frenó y con eso la desvalorización de la ciudad central.
3. Se incentivó la inversión inmobiliaria.
4. A través del INVI (Instituto Nacional de Vivienda) se logró una producción habitacional sin precedentes.
5. Se beneficio a una parte de la población de bajos recursos.
6. A través de la producción de vivienda por organismos privados dedicados a la clase media y alta se realizó un repoblamiento a estos sectores urbanos revalorizados que tenían ventajas en dotación de servicios, equipamiento y localización.

Efectos negativos

1. Descontento por parte de promotores de vivienda y organizaciones sociales, las cuales habían adquirido suelo en zonas periféricas a la ciudad y ya no pudieron llevar a cabo los proyectos de construcción de conjuntos habitacionales.
2. Restricción de terrenos en los que se pudiera construir, por lo que el valor de suelo subió (mayor demanda, se limita la oferta, el valor aumenta). Esto provocó que desarrolladores no encontraran factible invertir en la centralidad y se fueran, por medio de convocatorias, a municipios como Chalco, Ixtapaluca, La Paz, Coacalco, Ecatepec y Los Reyes para construir conjuntos habitacionales. Lo que resultó fue incrementar la mancha urbana e ir en contra de los objetivos planteados por el Bando 2.
3. Oferta de vivienda a mayor precio por parte de desarrolladores privados (destinados a sectores económicos medio y medio alto, que no estaba destinado en el planteamiento original).
4. Abuso de la normativa, pues los responsables para verificar que se construyeran vivienda de interés social eran corruptos, lo que llevo a la realización de 4,500 a 5,000 edificios construidos fuera de ley (que decían ser de interés social o económico, pero en realidad no lo eran)

5. Aumento de densidades habitacionales y disminución en las superficies construidas por vivienda.

6. Falta de mecanismos de defensa para población de escasos recursos que ya habitaban en las zonas centrales, pues no se garantizaba el arraigo hacía estas personas, las cuales podían ceder ante las presiones de los inversionistas para vender o rentar sus viviendas para otros usos.

7. Descontento por parte de los vecinos en las colonias de las delegaciones dentro del plan del Bando 2, pues se pensó que con la construcción de vivienda de tipo social y económico se iba a depreciar sus propiedades.

8. Con la llegada de mayor número de pobladores se saturaron los equipamientos y los servicios no fueron suficientes, provocando falta en el suministro de agua y energía eléctrica, aumento de autos saturando las vialidades, incremento en los volúmenes de basura y aumentando la delincuencia. La redensificación no fue homogénea, sino más bien puntual por lo que la carga de infraestructura se dio en puntos específicos.

9. Modificación del paisaje urbano y se dejó atrás la vida tranquila.²¹

Efectos en la Portales

De las 260 viviendas construidas alrededor de 5 años (2000-2005) 93 fueron realizadas en la antes delegación Benito Juárez, convirtiéndola en la zona con mayores modificaciones ha tenido. Tras la iniciativa del Bando 2 un 35.8% de los desarrollos se presentaron en esta delegación.

La colonia Portales cambió en su fisionomía, (y con esto el sentido de identidad y de arraigo que le daba valor histórico desapareció) ya no eran las casas californianas ni los comercios pequeños y locales lo que la caracterizaban, sino que ahora esta tipología que había perdurado por años era sustituida por “urbanizaciones cerradas” que Centeno (2009) lo explica como las nuevas propuestas de vivienda que ofrecen mayor equipamiento y con esto menor necesidad de salir, provocando que cada vez las personas tengan menos contacto entre sí.

El comercio tradicional se transformó en un comercio especializado, donde las tiendas de autoservicio, de ropa y alimentos predominaron obligando a muchos otros a cerrar. La fisionomía dada sobre todo en la época de los 70s y 80s desapareció, cambiando el uso de suelo sobre todo a habitacional y comercial, y en el que a raíz de eso

²¹ Efectos resaltados tras implemento de Bando 2. Martínez, J. M. (2019) “Transformación de la colonia Portales después de las políticas públicas de repoblamiento del siglo XXI” (Tesis de maestría, UNAM).

comenzó una problemática para el aprovechamiento del espacio.

Con la llegada de nuevos pobladores a la colonia creció la demanda de escuelas y tiendas de conveniencia (Oxxo, 7 Eleven, Bodegas Aurrera, etc.). Varias casas antiguas y los famosos baños de vapor se demolieron para darle lugar a grandes edificios de departamentos. El centro de barrio se convirtió en un punto comercial de ambulantes (tipo de comercio que aumentó exponencialmente) que generó problemas para la circulación de los vehículos. La Portales Sur pasó a ser un nivel socioeconómico más alto que las otras 2 colonias pues en esta zona los multifamiliares de alto nivel aumentaron por el aprovechamiento de inmuebles (Sánchez, 2014, p. 69-72)

Desde el implemento de esta política (y hasta la fecha) ha provocado que incrementen los valores del m² de tierra (que llegó a incrementarse hasta más de un 300% durante los primeros años del nuevo siglo), reflejándose en el valor de los inmuebles nuevos y no nuevos en la zona. Esto se reflejó en una mayor plusvalía en un periodo de tiempo corto.

Dentro de la Benito Juárez y la colonia Portales el descontento por parte de los habitantes originales también estuvo presente, pues el ruido, la contaminación, inseguridad y el tránsito vehicular aumentaron (Medel, 2006, p. 34).

En poco tiempo todos estos descontentos llevaron a que vecinos de 20 colonias de la Benito Juárez crearan un frente ciudadano llamado "Juarenses Unidos".

Conformado por grupos de resistencia demandaban un freno en las construcciones indiscriminadas que se estaban propagando y organizados rechazaban las construcciones que el Bando 2 favorecía. (Martínez, 2019, p. 64)



Imagen 142 muestra nuevas edificaciones sobre calle de Municipio Libre

Fuente: Fotografía tomada por Jesús Sánchez, 2013

Imagen 143 muestra edificio en construcción en Portales Sur

Fuente: Fotografía tomada por Jesús Sánchez, 2013

Transformación urbana y del uso del espacio en la colonia Portales y en la Ciudad de México del 2000 al 2012

Periodo: 2000 al 2012

| | |
|------------------|--|
| Portales Oriente | Uso predominante habitacional y comercial. |
| Portales Norte | Uso predominante habitacional, comercial al norte, equipamientos. |
| Portales Sur | Uso predominante habitacional, comercial y equipamientos Población total en el 2000: 43, 077 a 45, 644 habitantes en el 2012 |
| Ciudad de México | Políticas de vivienda, densificación de vivienda en las delegaciones centrales, generación de centros comerciales y corredores peatonales en el Centro Histórico, renovación de Paseo de Reforma, privatización del transporte público, crecimiento urbano al poniente de la ciudad, modernización de diversas colonias del centro de la ciudad. Plan Nacional de Desarrollo 2001-2006 Población total en el D.F.: de 8,605,239 en el 2000 a 8. 810,393 habitantes |

Tabla 7 Muestra re elaboración de tabla echa por las autoras fundamentada en la realizada por Jesús Sánchez con datos de las colonias Portales y la Ciudad de México basada en información del Censo General de Habitantes, INEGI.



Imagen 144 muestra edificios de lujo en la colonia Portales

Fuente: Fotografía tomada por Jesús Sánchez, 2012



Imagen 145 muestra edificios de lujo en la colonia Portales

Fuente: Fotografía tomada por Jesús Sánchez, 2012

3.1.2 NORMA DE ORDENACIÓN NÚMERO 26

Finalmente, las presiones por parte de las comunidades y legisladores dieron frutos y el jefe de gobierno del Distrito Federal (entonces Marcelo Ebrard) cancelo el Bando 2 el 7 de diciembre del 2007.

Para el 8 de abril se decreta la Norma de Ordenación Número 26 que fungió como instrumento del Programa Delegacional de Desarrollo Urbano. Entre los intereses de esta norma estaba la producción de vivienda de interés social y popular en sectores que ya tuvieran zonas habitacionales y también centros de barrio que contaran con potencial para reciclamiento señalados en los Programas Delegacionales (Martínez, 2019, p. 64,65)

Una vez cancelado en Bando 2 en el 2007, el aún jefe de gobierno Marcero Ebrard reformó el planteamiento de la Norma 26 el 10 de agosto de 2010. Aplicada bajo la ley de Desarrollo Urbano del Distrito Federal del 2010 buscaba sustituir al pasado Bando 2, permitiendo la construcción de edificios dentro de las 4 delegaciones centrales.

La norma permitía los siguiente:

1. La construcción de edificios que consistieran de planta baja más 5 niveles exceptuando la instalación del

elevador en La Benito Juárez, Miguel Hidalgo, Venustiano Carranza y Cuauhtémoc.

2. Construcción de edificios que consistieran de planta baja más 4 niveles en las delegaciones de Azcapotzalco, Gustavo A. Madero e Iztacalco.

3. Construcción de edificios que consistieran de planta baja más 3 niveles en las delegaciones de Magdalena Contreras, Tláhuac y Xochimilco.

A diferencia del Bando 2 el cual exentaba la dotación de cajones para estacionamiento, esta norma establecía el 30% de cajones para conjuntos habitacionales para vivienda de interés social y el 60% para vivienda económica.

Al igual que el Bando 2 esta norma también liberaba a los desarrolladores públicos y privados de cualquier trámite siempre y cuando construyeran vivienda de interés social y económico. Y debido a la corrupción desarrollada durante el Bando 2 esta vez la norma estipuló sanciones para quienes no cumplían con ella (Martínez, 2019, p. 66 y 67).

A pesar de todos los esfuerzos para no cometer los mismos errores del Bando 2 también se vio afectada por inversionistas inmobiliarios que aprovecharon este programa para beneficio propio, razones por la que se suspendió el 12 de octubre del 2012. Para el 2013 Miguel Ángel Mancera emitió los criterios para que la Norma 26 volviera a ser aplicada, pero meses después se suspendió nuevamente. Para el año 2014 esta Norma había sido suspendida por la Procuraduría Ambiental y del Ordenamiento Territorial del Distrito Federal tras tener más de 90 expedientes de investigación por casos ilegales de aplicación de la norma.

Esta norma constituyó otra etapa para excesos y abusos para la apropiación de espacios urbanos (entre los cuales estuvo la colonia Portales). Estas aplicaciones (tanto Bando 2 como la Norma 26) estaban destinadas a un sector de la población pero que abrió paso a otro fenómeno urbano actual: la gentrificación

3.1.3 PROGRAMA DELEGACIONAL DE DESARROLLO URBANO

El 6 de mayo del 2005 se decreta el Programa Delegacional del Desarrollo Urbano de Benito Juárez. El programa que aún sigue vigente contiene las estrategias para el reciclamiento de las áreas que cuenten con los servicios necesarios, evitar la expulsión de población, revitalizar áreas de conservación patrimonial, promover la autosuficiencia de las colonias y barrios y mejorar la estructura vial para su funcionamiento. (Martínez, 2019, p. 68).

Entre los objetivos generales de este programa están los siguientes:

“1. Fomentar la atención de zonas prioritarias, principalmente en donde existen grados de marginación, niveles socioeconómicos bajos y adultos mayores de 65 años de edad a través de la sustitución y mejoramiento de la vivienda precaria o en alto riesgo...”

2. Generar empleos, a través del impulso de proyectos productivos sobre corredores urbanos (como la Av. de los Insurgentes, El Eje 8 Sur y la Calzada de Tlalpan) que alberguen una mezcla de vivienda, comercio y servicios de la más alta calidad.

3. Consolidar los corredores comerciales del tipo vecinal como los de Bolívar, Dr. Vértiz y Obrero Mundial y de habitacional mixto como los de Av. División del Norte, Gabriel Mancera y Av. Patriotismo.

4. Propiciar el surgimiento de centros de desarrollo comunitario...

5. Revertir la tendencia actual de expulsión de población, mediante incentivos concretos a proyectos para vivienda en zonas netamente habitacionales y sobre los corredores propuestos para tal fin, logrando el equilibrio entre los usos habitacionales, el comercio y las oficinas.

6. Lograr el ordenamiento de las zonas habitacionales evitando la proliferación de usos no compatibles e impulsando corredores afines a los mismos.

7. Fomentar la autosuficiencia en barrios y colonias fortaleciendo la estructura urbana de éstos, mediante la consolidación de zonas de mayor concentración de actividades de la administración pública, de equipamiento e infraestructura...

8. Impulsar los llamados corredores urbanos, los cuales serán articuladores de la estructura urbana delegacional, e impulsores de grandes proyectos de inversión y generación de empleos...

9. Aprovechar el superávit (en algunos casos) de equipamiento con usos complementarios y dar atención

a segmentos estratégicos de la población, como jóvenes o adultos mayores.

10. Revitalizar las Zonas Patrimoniales y los monumentos históricos para propiciar la consolidación de la imagen e identidad de las colonias y barrios en las colonias Narvarte Oriente y Poniente, Portales y Niños Héroes de Chapultepec, Independencia y Américas Unidas.

11. Impulsar el transporte público no contaminante como el Sistema de Transporte Colectivo Metro y trolebuses.

12. Adecuar la estructura vial para asegurar la comunicación expedita, tanto interna como a nivel metropolitano, sin que se desintegren las comunidades...

13. Establecer programas financieros y administrativos que impulsen la construcción de estacionamientos públicos y privados en condominio y subterráneos...

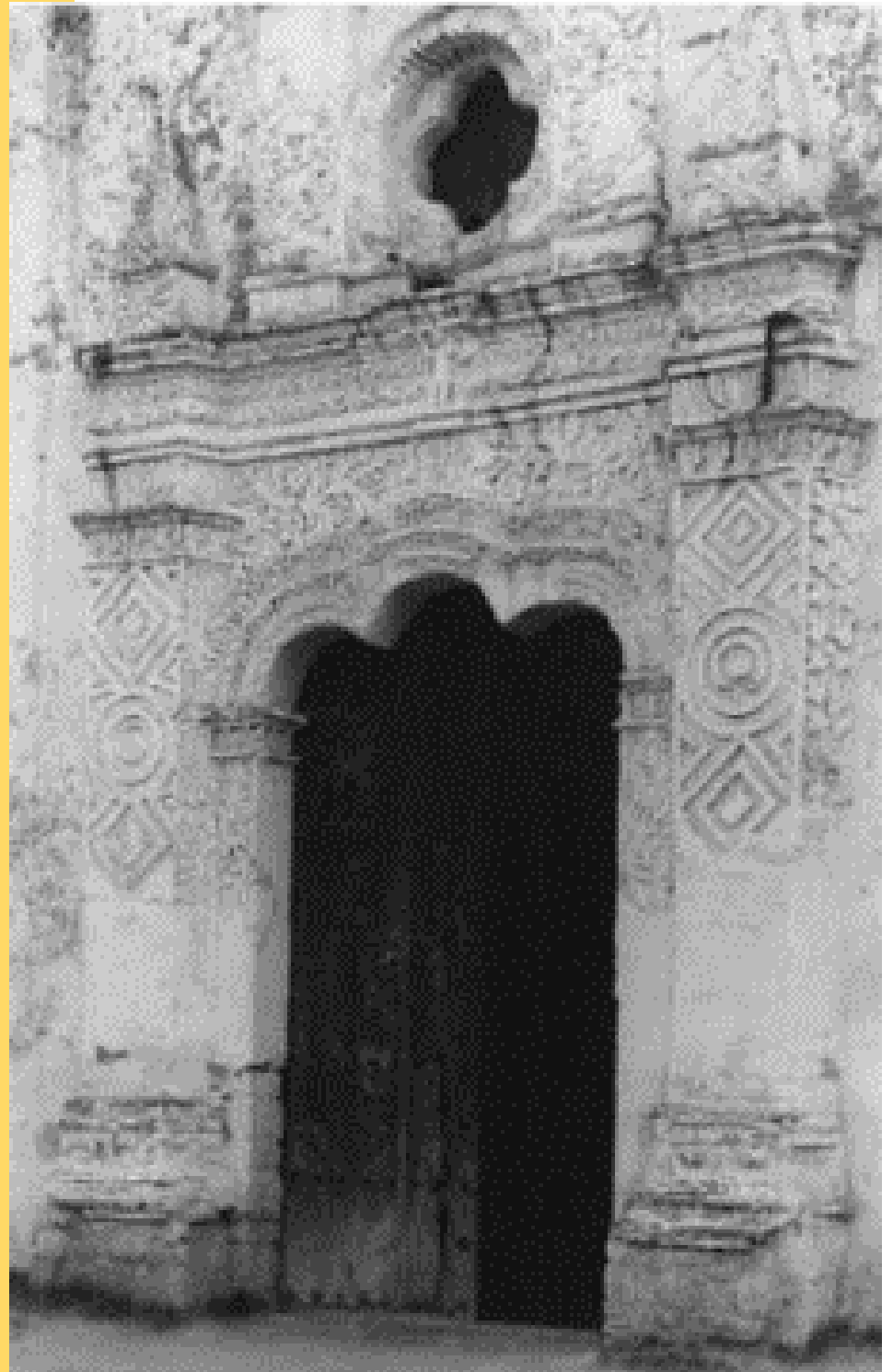
14. Contar con programas y dispositivos que permitan conservar y proteger a la sociedad ante desastres naturales o producidos por la misma actividad social – urbana."²²

²² Decreto que contiene el Programa Delegacional de Desarrollo Urbano para la Delegación del Distrito Federal en Benito Juárez, Gaceta Oficial del Distrito Federal.

3.2 ASENTAMIENTOS QUE PERDURARON

3.2.1 La zona de estudio en el 2020

3.2.2 Arquitectura y ciudad



3.2.1 LA ZONA DE ESTUDIO EN EL 2020

INTRODUCCIÓN

El siglo XX significó un cambio demográfico y urbanístico para la ciudad de México y sobre todo para la alcaldía Benito Juárez. Tras las políticas de poblamiento y con la bienvenida del nuevo siglo se produjo una transformación en las colonias de la zona de estudio, el número de plantas se aumentaron, las áreas verdes disminuyeron y trajeron nuevos comercios impulsando a la economía. Hoy en día esta alcaldía gracias a su ubicación céntrica la convierte en un punto de visita y de paso importante para los habitantes de la ciudad pues es considerada la demarcación con mayor índice de desarrollo humano en México.²³

Esta misma demarcación que mantiene una herencia cultural desde la época prehispánica hoy en día la convierten en un punto de importancia para la Ciudad de México conocida por su infraestructura, servicios,

comercios y generador de empleos hasta el año 2020 de la presente investigación.

Con una urbanización cambiante por los fenómenos ocasionados desde finales del siglo XX permitió darle una nueva fisionomía con la aparición de arquitectura moderna y de estilos variados. Hoy en día los primeros pueblos y haciendas que habitaron la alcaldía se han convertido en populares centros para vivir que atraen con aires modernos a población, sobre todo, joven y que con comercios nuevos impulsan la economía de una forma atractiva.

²³ Considerada y llamada así en la página oficial de la Delegación Benito Juárez <https://alcaldiabenitojuarez.gob.mx/triforce.php?id=27>

ASENTAMIENTOS a n á l i s i s

Sin saberlo, los islotes ya vistos en el capítulo 1 se convirtieron en puntos importantes en la época de México Tenochtitlán. Así la alcaldía, y más en específico, la zona de estudio vio nacer sus primeros poblados como San Simón Ticumac, La Piedad y la hacienda Narvarte. Estos poblados y haciendas le dotaron de una historia y herencia a la alcaldía para posteriormente crear una nueva en el siglo XX con la aparición de las colonias. Estos asentamientos perduraron hasta ver entrar un nuevo siglo, respetando las demarcaciones, pero viéndose obligados a evolucionar y transformarse para cumplir con las nuevas necesidades.

Para el año 2000 la población total de la alcaldía Benito Juárez era de 360,478 y para el 2015 era de 417,416 habitantes. Las colonias se llenaron poco a poco de nuevas edificaciones de gran altura. La Portales paso de ser una colonia popular a ser un centro económico donde se pueden encontrar materiales de repostería hasta materiales para plomería y refacciones. Las casas con azulejos venecianos se dejaron por departamentos balconados.

En el siguiente plano se presenta sección del plano catastral de la alcaldía Benito Juárez, misma que pertenece a la zona de estudio. Se observan las colonias

en el estado actual el cual pertenece al año de investigación 2020 y una tabla con la población por colonia con motivo de conocer y estudiar las zonas con mayores índices de población.

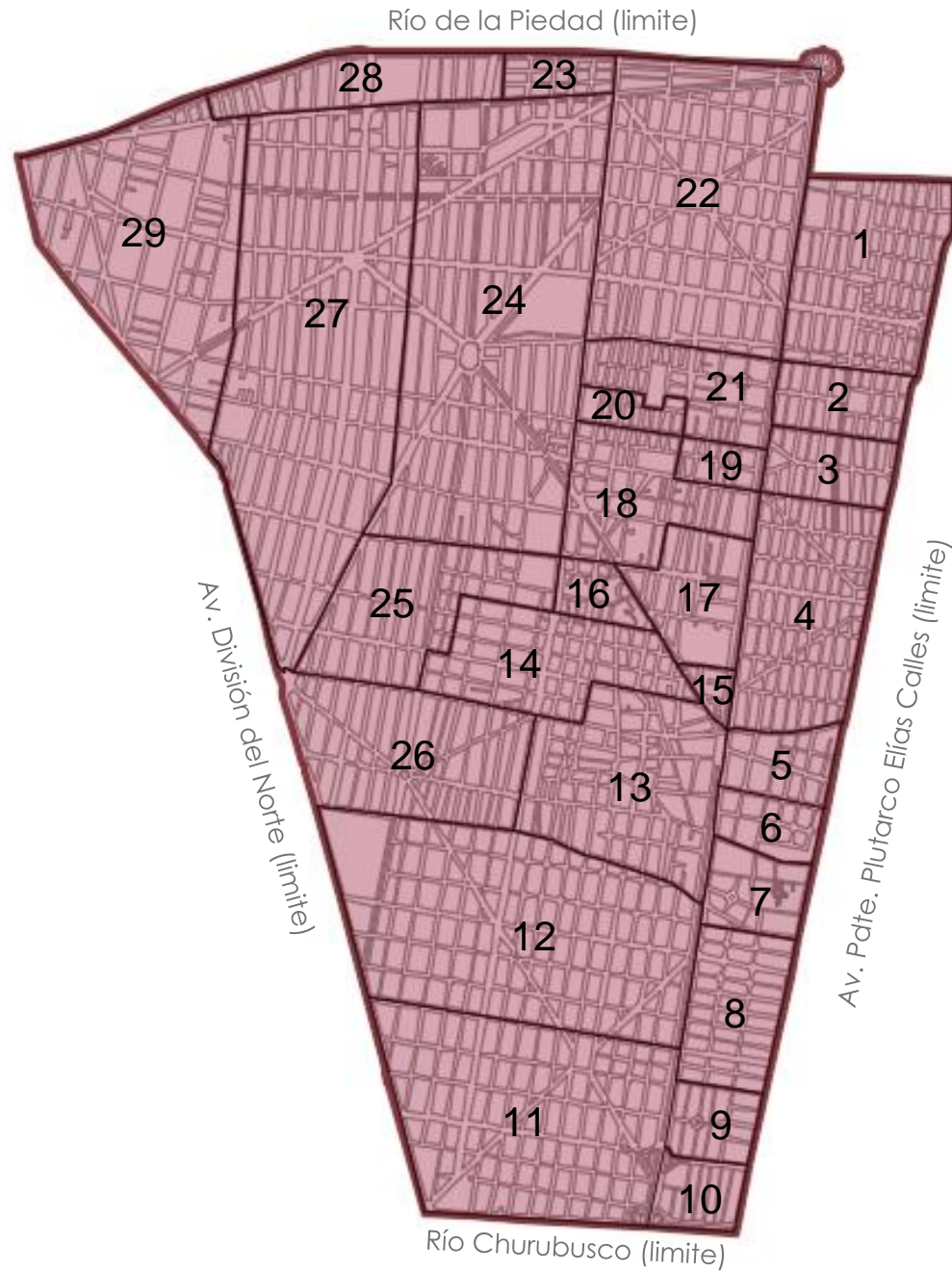


Imagen 146 plano de elaboración propia, muestra zona de estudio en plano catastral actual de la alcaldía Benito Juárez.

Número de habitantes por colonia

| Colonia | Habitantes |
|-------------------------------|------------|
| 1. Moderna | 11,941 |
| 2. Iztaccíhuatl | 10,575 |
| 3. Villa de Cortés | 6,822 |
| 4. Nativitas | 11,743 |
| 5. Del Carmen | 10,580 |
| 6. Zacahuitzo | 7,814 |
| 7. Albert | 11,189 |
| 8. Portales Oriente | 17,407 |
| 9. Miravalle | 4,011 |
| 10. Ermita | 10,174 |
| 11. Portales Sur | 36,548 |
| 12. Portales Norte | 63,077 |
| 13. San Simón Ticumac | 29,958 |
| 14. Independencia | 29,737 |
| 15. Del Lago | 2,675 |
| 16. Periodista | 19,633 |
| 17. Américas Unidas | 11,441 |
| 18. Niños Héroes | 25,077 |
| 19. Josefa Ortiz de Domínguez | 5,577 |
| 20. Miguel Alemán | 2,997 |
| 21. Postal | 11,463 |
| 22. Álamos | 52,442 |
| 23. Atenor Salas | 3,886 |
| 24. Narvarte Oriente | 43,310 |
| 25. Vértiz Narvarte | 34,389 |
| 26. Letrán Valle | 21,886 |
| 27. Narvarte Poniente | 50,805 |
| 28. Piedad Narvarte | 22,253 |
| 29. Del Valle Norte (porción) | 38,478 |

Tabla 8 Muestra el número de población por colonia

Fuente: Atlas Nacional de Riesgos, Gobierno de la Ciudad

CAMINOS a n á l i s i s

En este punto de la presente investigación se podría decir que la fisonomía de la ciudad, y en ella la de la Benito Juárez, estuvo determinada por el trazado de caminos y avenidas realizados desde los Mexicas y que posteriormente estos mismos modelos urbanísticos lo seguirían los españoles, imponiéndolos durante cerca de 3 siglos.

Como hemos recalcado anteriormente, una de estas calzadas prehispánicas es Calz. de Tlalpan (llamado camino para Tlalpan o calzada a San Agustín de las Cuevas hasta principios del siglo XX), Calz. de Iztapalapa (hoy Ermita Iztapalapa) o la Calz de Acachinanco (hoy posiblemente Obrero Mundial).

Estos primeros caminos más los diseñados años después en los siglos XVII, XVIII y XIX permitieron constituir una primera traza para la Benito Juárez. Caminos como Tajín, camino para San Ángel (Av. Universidad), Tramos de Cumbres de Maltrata o Eje Central Lázaro Cárdenas fueron los primeros en “fraccionar” la zona, delimitando las haciendas, ranchos o pueblos que se ubicaban antes de las colonias. Por ejemplo, como narra la antropóloga García Figueroa, los antiguos caminos de Santa Cruz, Calzada de Miramontes, Río Churubusco y Av. Agua de Xochimilco (Hoy Miguel Laurent, Plutarco Elías Calles, Av. Río Churubusco y Av. División del Norte) fueron los caminos que delimitaban la antigua Hacienda de

Nuestra señora de la Soledad de los Portales y como este ejemplo también está el de la hacienda de la Narvarte.

Estos primeros caminos dieron la pauta para generar importantes ejes viales, avenidas o calzadas que encontramos hoy en día. En el plano que se muestra a continuación resaltamos estas circulaciones que constituyen conexiones cruciales para la ciudad y que hace que la alcaldía sea un punto de paso importante, junto con las estaciones de metro.



Río de la Piedad (limite)



Imagen 147 plano de elaboración propia, muestra las circulaciones principales, estaciones de Metro y Metrobús dentro de la zona de estudio.

Avenidas, calzadas, ejes y calles principales en el 2020

1. Viaducto Pte. Miguel Alemán Valdés
2. Obrero Mundial
3. Eje 4 Sur
4. Cumbres de Maltrata
5. Eje 5 Sur
6. Eje 6 Sur
7. Eje 7A Sur
8. Eje 8 Sur
9. Eje 3 Poniente
10. Eje 2 Poniente
11. Eje 1 Poniente
12. Av. Universidad
13. Dr. José María Vertiz
14. Eje Central Lázaro Cárdenas
15. Isabel la Católica
16. Calzada de Tlalpan
17. Av. Pdte. Plutarco Elías Calles

3.2.1 ARQUITECTURA Y CIUDAD

La filosofía de la arquitectura, regionalista, emocional, funcionalista con los usos excesivos del concreto y materiales se quedó en el pasado. Este siglo que nos compete influenciada por el postmodernismo generó que creáramos una arquitectura cargada de tecnología, originando corrientes como Hight Tech o minimalismo. La arquitectura mexicana existe gracias a un sentido de identidad nacionalista y modelos provenientes del extranjero.²⁴

La arquitecta Canales (2013) define la arquitectura del Siglo XXI como *“La búsqueda de formas atrevidas y materiales nuevos, o de aquellos tradicionales pensados de otra manera, corresponde a una arquitectura que ha entendido de manera distinta el empleo de referencias locales o consideraciones patrióticas. Un interés creciente en el espacio público ha ampliado el debate de la arquitectura intentando centrarla en la calidad de vida urbana y en la voluntad ya no de monumentalizar el espacio cívico, sino de volverlo accesible...el nuevo siglo ha subrayado la creación de obras representativas en lugares emblemáticos, pero también proyectos en sitios*

inesperados, acordes a una urbe multitudinaria, expansiva y con grandes conflictos sociales” (p. 304).

Equipamiento urbano en la zona de estudio

Cerca del 70% del área delegacional está dedicada a la vivienda y servicios y el resto es ocupado por calles y avenidas. Para el 2017 el total de número de viviendas era de 115, 097 teniendo como número de habitantes por vivienda en promedio de 3.1. el 98.9% de la población es alfabeta siendo la delegación que cuenta con mejor índice educativo en la ciudad de México, cuenta con estrategias y programas para desarrollar e impulsar la educación y cultura por medio de casas de cultura, bibliotecas, teatros y las mismas escuelas (García, 2017, p.111-189).

Expertos explican, que las capacidades de infraestructura y servicios implementados en la Ciudad Central (la Benito Juárez) están al límite hablando de vialidad, energía y transporte, pues al implementar una redensificación no homogénea, sino más bien puntual y específica en zonas, son estos puntos donde se concentra la carga de infraestructura y equipamiento rebasando los servicios y otros sectores donde no (Martínez, 2019, p. 161)

²⁴ Sin autor. (2012, 14 de febrero). Hacia dónde va la arquitectura mexicana del siglo XXI. ArquitecturaMexico Arquitectura, Tecnología y Medio ambiente.

<https://arquitecturamexico.wordpress.com/2012/02/14/hacia-donde-va-la-arquitectura-mexicana-del-siglo-xxi/>

En el plano que se muestra a continuación se muestra el equipamiento de educación, atención médica y abastecimiento (mercados) que existe en la zona de estudio de acuerdo al mapa interactivo por AGEB (Área Geoestadística Básica) dada por el CONEVAL.



- EDUCACIÓN
- MERCADOS
- ▲ ATENCIÓN MÉDICA

Imagen 148 plano del CONEVAL que muestra los AGEBS y equipamiento existente en sección de la alcaldía Benito Juárez, fundamentado en el Censo Poblacional 2010 con edición de las autoras basadas en Google Maps

La construcción de viviendas se incrementó tras el implemento de las políticas de población como ya habíamos visto en el capítulo anterior, basándonos en los datos del Atlas Nacional de Riesgos y haciendo un estudio por colonia los datos nos arrojan que la colonia Portales Norte es la que cuenta con mayor número de viviendas seguida por Álamos, Narvarte Oriente y Narvarte Poniente, como se puede ver en la siguiente tabla.

Según la inmobiliaria TINSA la colonia Portales es de las que tienen mayor número de proyectos inmobiliarios nuevos desde comienzo del siglo XXI. Al trimestre ingresa aproximadamente entre el 10 y 14% de departamentos y casas, por lo que los desarrolladores han logrado fusionar terrenos gracias a la Ley de Desarrollo Urbano del 2010, logrando con esto un mayor número de unidades. Al incrementarse el precio de las propiedades y un alza en la plusvalía el valor de la zona ha incrementado y se ha visto reflejado en los recibos de predial (Sánchez, 2014, p. 90).

Tabla 9 Muestra el número de viviendas por colonia

Fuente: Atlas Nacional de Riesgos, Gobierno de la Ciudad

| Colonia | Viviendas |
|-------------------------------|-----------|
| 1. Moderna | 4,596 |
| 2. Iztaccíhuatl | 3,806 |
| 3. Villa de Cortés | 2,537 |
| 4. Nativitas | 4,212 |
| 5. Del Carmen | 4,037 |
| 6. Zacahuitzo | 3,076 |
| 7. Albert | 3,937 |
| 8. Portales Oriente | 6,361 |
| 9. Miravalle | 1,607 |
| 10. Ermita | 10,174 |
| 11. Portales Sur | 15,124 |
| 12. Portales Norte | 25,122 |
| 13. San Simón Ticumac | 11,560 |
| 14. Independencia | 11,620 |
| 15. Del Lago | 1,073 |
| 16. Periodista | 7,703 |
| 17. Américas Unidas | 4,601 |
| 18. Niños Héroe | 9,660 |
| 19. Josefa Ortiz de Domínguez | 2,243 |
| 20. Miguel Alemán | 1,122 |
| 21. Postal | 4,789 |
| 22. Álamos | 22,319 |
| 23. Atenor Salas | 1,768 |
| 24. Narvarte Oriente | 21,140 |
| 25. Vértiz Narvarte | 13,935 |
| 26. Letrán Valle | 8,741 |
| 27. Narvarte Poniente | 21,920 |
| 28. Piedad Narvarte | 9,816 |
| 29. Del Valle Norte (porción) | 17,268 |

Parques y centros de recreación

Entre los parques, centros de recreación y plazas que se encuentran en la zona de estudio están los siguientes.

1. Parque Xicotécatl en la colonia Álamos (inaugurado en 1942)
2. Parque Odesa en la colonia Postal (inaugurado en 1993)
3. Parque Moderna en la colonia del mismo nombre.
4. Parque José Mariano Muciño en la Iztaccíhuatl.
5. Parque de los venados en la Portales Norte (inaugurado en 1957).
6. Parque las Américas en la Narvarte Oriente.
7. Plaza Victoria en la colonia Villa de Cortés

Construcciones que perduraron

A pesar del correr de los años, aún existen construcciones religiosas que podemos encontrar hoy en día en la zona a estudiar, como lo son:

1. Capilla de San Simón Ticumac (construida en el siglo XVII).
2. Parroquia de Santa María de la Natividad (construida en 1585)

El caso de Calzada de Tlalpan

Esta calzada al pasar de los años ha conservado su importancia dada desde época de la gran Tenochtitlán, actualmente sigue siendo una arteria fundamental para la movilidad de la ciudad que permite la conexión con distintos puntos, alberga el Sistema de Transporte Colectivo (Metro), tren ligero e infinidad de otros tipos de transporte como microbuses, taxis, peseros, etc. sin contar con la circulación de miles de automóviles independientes que utilizan esta calzada para llegar a sus destinos.

El tramo que va desde Río Churubusco hasta Viaducto esta caracterizado por ser una zona conflictiva en cuanto a tránsito, sus 10 carriles que corren de Norte a Sur y viceversa a veces no son suficientes para albergar a tantos autos y población. Mismo tramo está destinado mayormente al comercio tanto en locales, tiendas grandes, de autoservicio, puestos, restaurantes etc. En algunos puntos se pueden ver alzar grades edificios de departamentos y pequeñas casas de 2 o 3 niveles. Las zonas de mayor aglomeración de personas son en las estaciones del metro donde los puestos informales invaden las banquetas y con esto al espacio público en sí, existentes también en las zonas están los paraderos de peseros y bases para taxis que contribuyen al caos peatonal y vehicular.

La calzada cuenta con aproximadamente 48m de ancho solo de arroyo vehicular, de acuerdo a Hinojosa (2016) *“el 60% de la calzada se usa exclusivamente para los*

automóviles, sin contar con aquellos lugares donde también se termina usando la banqueta para los mismos. El 23% de la avenida se usa para el Metro, por lo que menos del 15% se utiliza para la movilidad peatonal después de eliminar el espacio que ocupan las jardineras, puestos ambulantes, teléfonos públicos, postes de luz y señalamientos viales o automóviles en las banquetas. Actualmente, es una muestra de anti peatonalidad..."

"El cruce con los ejes viales puede ser peligrosos en varios aspectos porque puedes morir atropellado si se te ocurre pasar sin escatimar riesgos, o porque debajo de un puente automovilístico te pueden asaltar..."

"...no hay en absoluto una relación simbiótica entre el espacio público y el peatón. Las áreas verdes son escasas, considerando la densidad poblacional y la dispersión urbana. Una pena en términos ecológicos y económicos, pero también de movilidad. Después de las 10 de la noche es imposible cruzar porque no hay puentes peatonales y los pasos a desnivel los cierran por seguridad por la inseguridad." (p. 234).

La inseguridad se ha hecho latente en los últimos años por los robos y asaltos sobre todo en los pasos a desnivel que no permiten una visualización adecuada ni puntos de escape, pero a pesar de estas situaciones la vida de los que habitan el espacio transcurre con normalidad todos los días del año, aún en este 2020 (con la situación de la pandemia por COVID-19)

Imagen 149 fotografía que muestra el tráfico vehicular en Calz. de Talpan, 2015

Fuente: Autoría de Ignacio S. de la página oficial Foursquare City Guide





Imagen 150 fotografía que muestra el tráfico vehicular en Calz. de Tlalpan, 2012

Fuente: Autoría de Juan C. de la página oficial Foursquare City Guide



Imagen 151 comercio variado y paradas de microbuses cerca de metro portales



Imagen 152 comercio variado entre metro Portales y Nativitas

Fuente: Google Maps



Imagen 153 edificio de departamentos entre metro Portales y Nativitas sobre Calz. de Tlalpan

Fuente: Google Maps

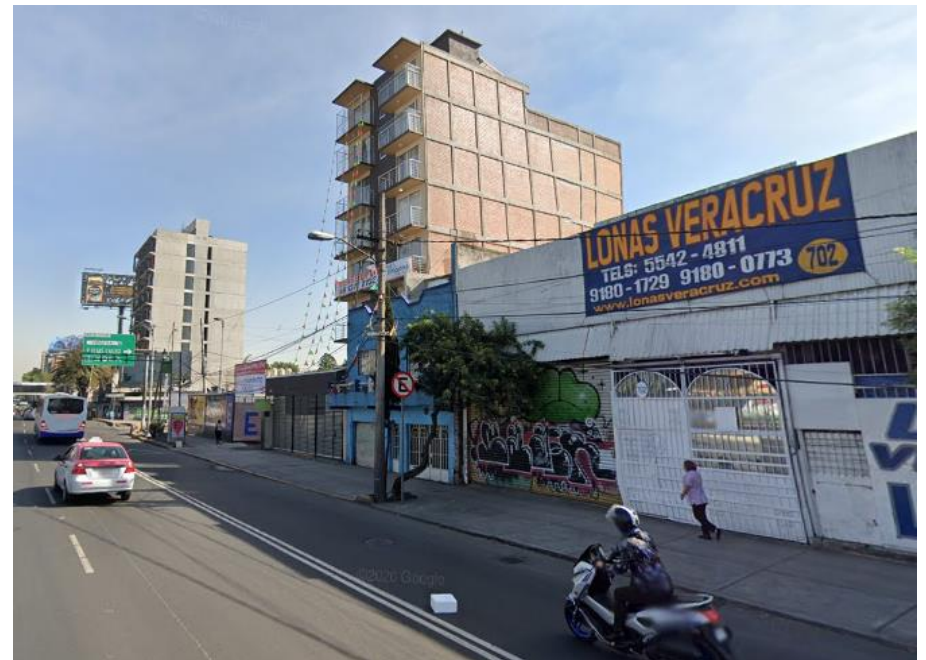


Imagen 154 edificio de departamentos cerca de metro Xola sobre Calz. de Tlalpan

Fuente: Google Maps

“En México la arquitectura se concibe más próxima a los ingeniosos modelos de lo informal que al orden que se le atribuye al asfalto.... El desarrollo de lo informal se ha vuelto progresivamente una práctica no solo eficaz sino habitual”²⁵

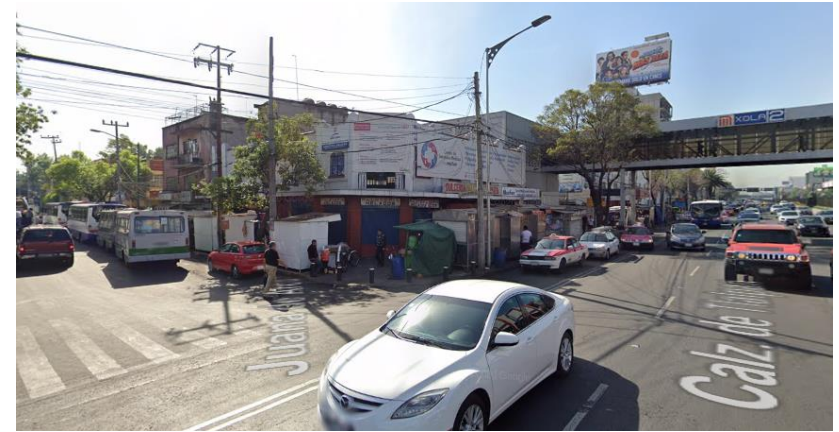


Imagen 155 comercio informal cerca de metro Portales sobre Calz, de Tlalpan

Imagen 156 comercio informal cerca de metro Xola sobre Calz, de Tlalpan

Fuente: Google Maps

²⁵ Canales, G. A. (2013) “La modernidad arquitectónica en México; una mirada a través del arte y los medios impresos” (Tesis doctoral UNAM). p. 306

LA BENITO JUÁREZ: análisis por fotografías

La imagen urbana que transmite las colonias dentro de nuestra delimitación es variada, la tipología y morfología ya no siguen un rumbo concreto e igualitario. Mientras que en calzadas grandes y transitadas como Tlalpan aceptan edificios de hasta 10 niveles muchas otras zonas no aceptan más de 5. Los materiales con los que están siendo construidos responden a necesidades actuales y más después del sismo ocurrido en el 2017. En fachadas los elementos de acabados van desde madera hasta acero, utilizando celosías en estilos modernos, contemporáneos, minimalistas, etc.

A continuación, mostramos fotografías para documentar el aspecto urbano que tiene la colonia de Portales Norte, en la cual se conservan construcciones de mediados y finales del siglo pasado, del siglo XXI y unas aún en proceso de realización.

Portales Norte, calle Víctor Hugo



Imágenes 157 a 166

tipología de vivienda en Portales Norte sobre calle Víctor Hugo.

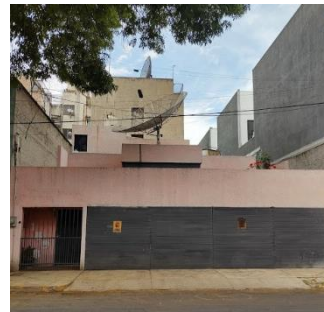
Fuente: Fotografías tomadas por las autoras





Imágenes 166 a 175
tipología de vivienda en
Portales Norte sobre calle
Víctor Hugo.

Fuente: Fotografías
tomadas por las autoras



Portales Norte, calle Trípoli



Imágenes 176 a 183

tipología de vivienda en Portales Norte sobre calle Trípoli y Av. Presidentes

Fuente: Fotografías tomadas por las autoras

Portales Norte, Av. Presidentes





Imágenes 183 a 189

tipología de vivienda en
Portales Norte sobre Av.
Presidentes

Fuente: Fotografías
tomadas por las autoras

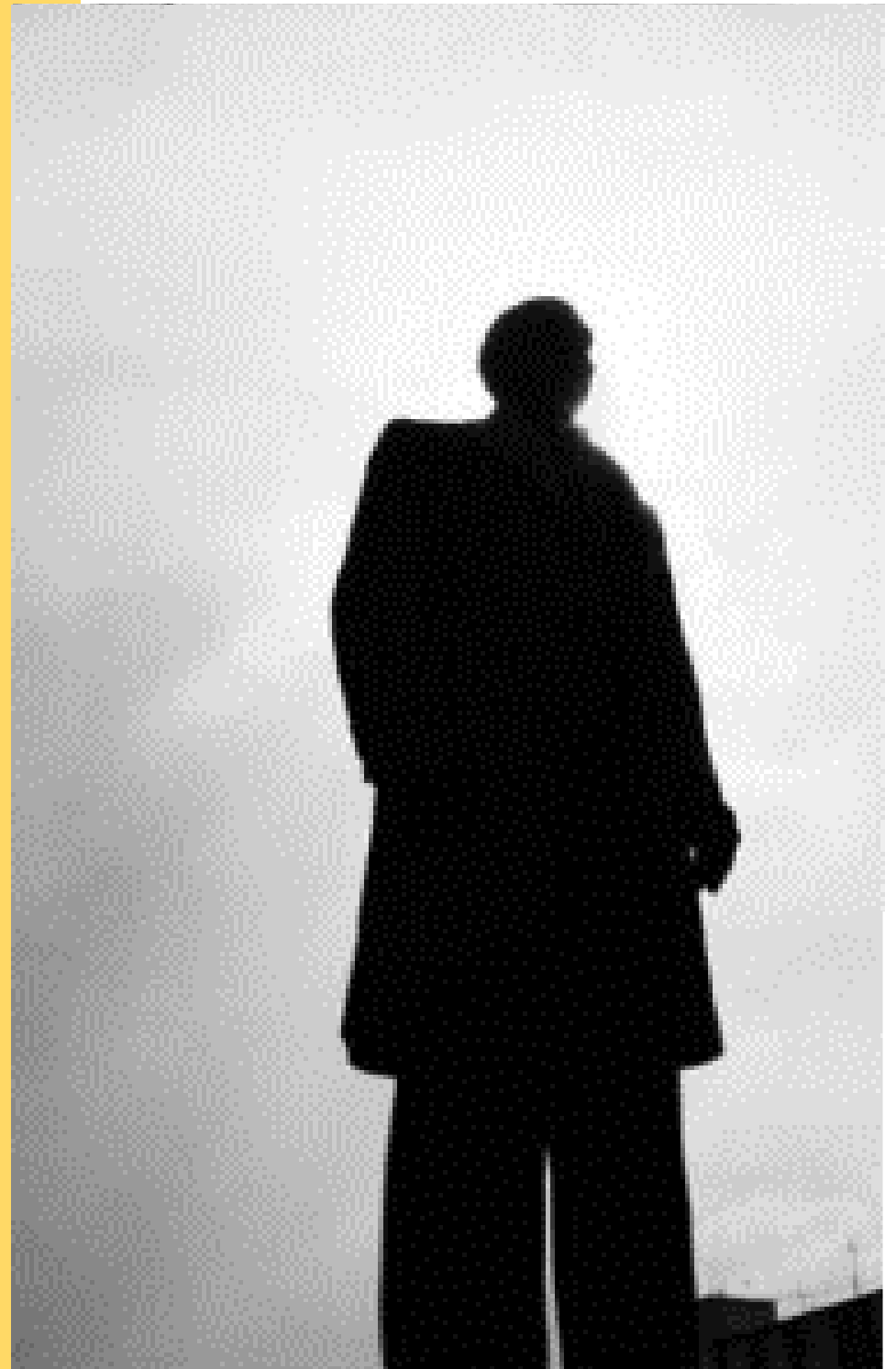


3.3 FENÓMENOS URBANOS DEL SIGLO

3.3.1 Especulación inmobiliaria

3.3.2 Burbuja inmobiliaria

3.3.3 Gentrificación

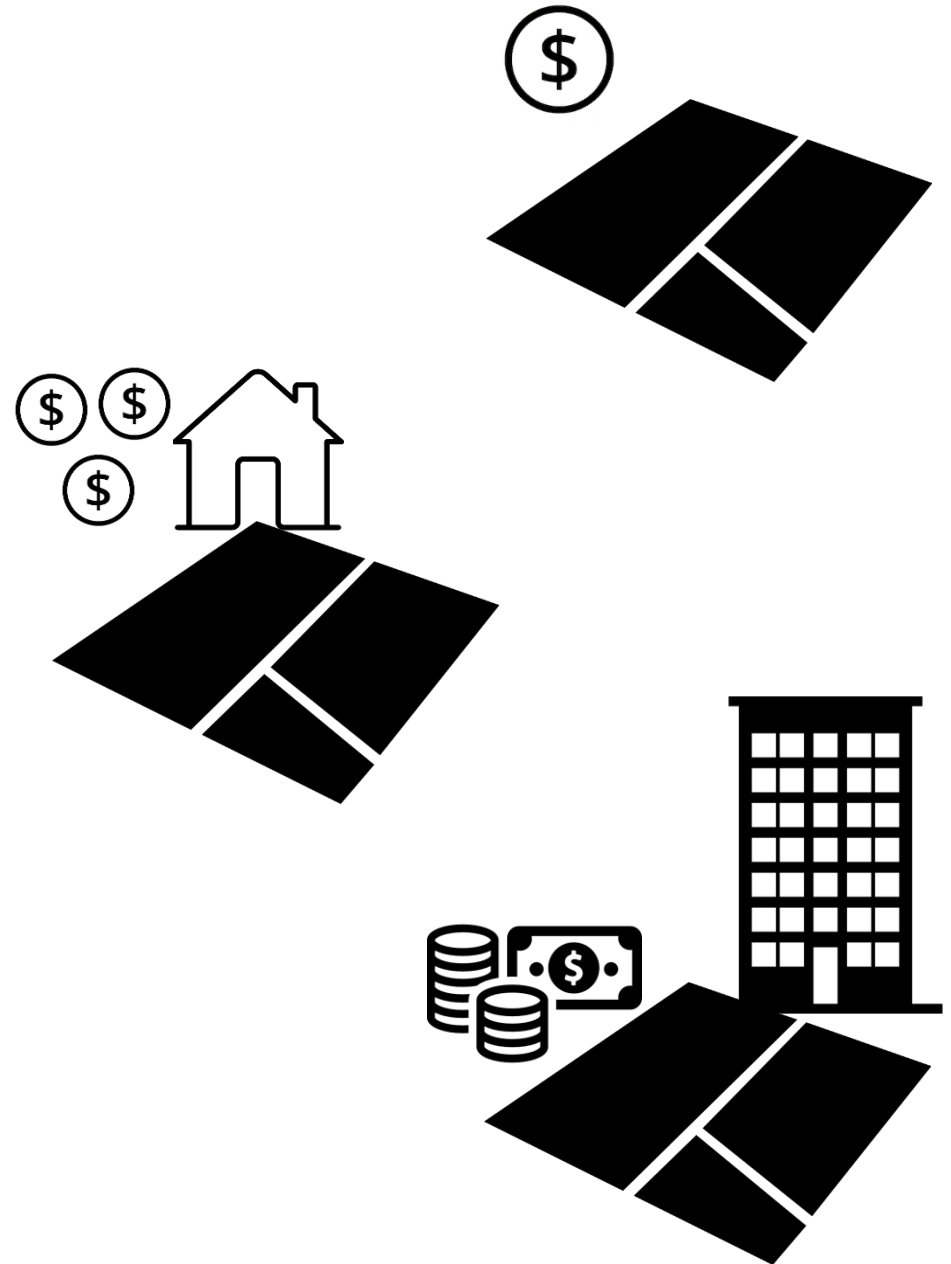


3.3.1 ESPECULACIÓN INMOBILIARIA

Durante la historia de la Ciudad el comercio del sector inmobiliario ha sido un importante precursor para el desarrollo urbano, en especial de la zona de estudio, como se analizó de manera particular en el capítulo II de esta tesis de investigación.

Desde la época de la revolución, la compra-venta de lotes ha sido un negocio de una remuneración formidable para quienes están al frente de ello. El fenómeno los bienes raíces resulta ser un importante detonador de desarrollo, en relación con un producto, recurso y mano de obra. Representando un importante activador en la economía, ya que significado un mercado de suelo con la venta/renta de este.

El territorio es una cambiante como reflejo de las implementaciones en los sistemas económicos y políticos, la mayoría de los cambios se desarrollan en zonas urbanas, con fines de atraer capitales se realizan cambios en la imagen urbana, (Chiquete, 2018, pág. 1)



Para poder detectar una especulación es necesario conocer el costo actual de la propiedad, porcentaje de renta y de plusvalía, por mencionar un ejemplo cuando existen un par de propiedad que coinciden en precio, pero su alquiler difiere, se dice que el alquiler menor tiene que debe compensar el excedente con una mayor plusvalía. (Solís, 2018)

Este fenómeno está plasmado en el proceso que se vio involucrada la zona central de la Ciudad. Arrojando que: aquellos inmuebles que deben analizarse son aquellas que presentan un alquiler menor, ya que el sitio mantendrá su plusvalía de acuerdo a la demanda, la normativa de densidad, los inmuebles en disponibilidad, así como la infraestructura, equipamiento y los niveles de construcción. (Chiquete, 2018, pág. 5)

Lo mencionado con anterioridad, es lo que pasó con una de las colonias icónicas de la zona de estudio; las colonias portales. Con el paso de los años la urbanización provocó que las agencias inmobiliarias la detectaran como una zona de aprovechamiento para el desarrollo de grandes proyectos de edificios de viviendas, aprovechando el bajo costo y así con las modificaciones representara una gran inversión para los compradores.

A continuación, se presentará una tabla la cual describe el costo por metro cuadrada en un periodo de diez años, (2005-2015) en donde se puede observar el incremento del mismo a través de los años, según el tipo de vivienda que se requiere. En la zona central de la Ciudad.

TENDENCIA HISTORICA DEL PRECIO PROMEDIO DEL METRO CUADRADO DE VIVIENDA NUEVA EN DELEGACIONES CENTRALES CDMX.

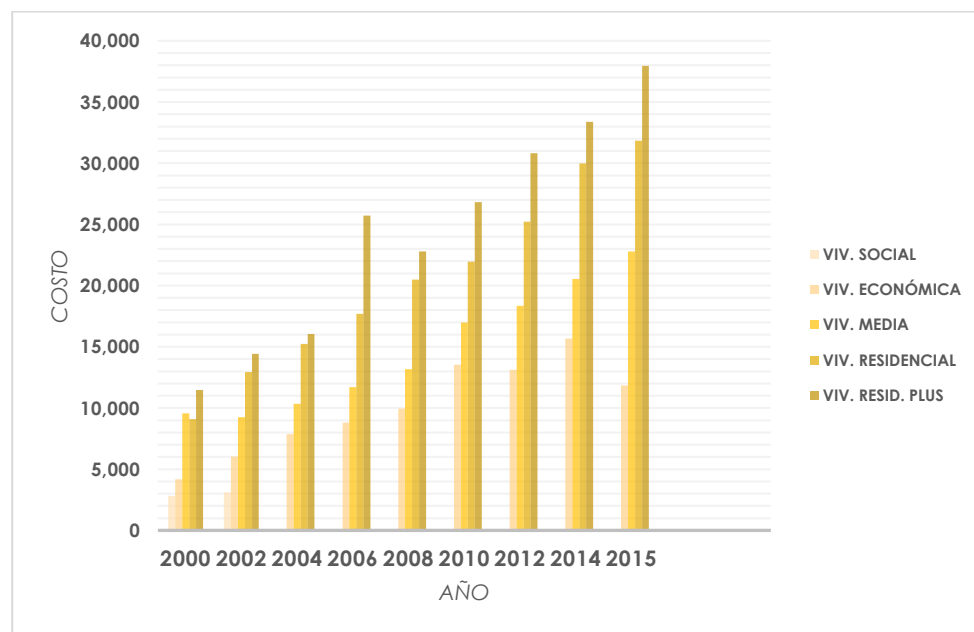


Tabla 10 Muestra re elaboración de tabla hecha por las autoras fundamentada en la realizada por Dulce Angulo, basada en su tesis de estudio con datos tomados de

Lo que se observa con anterioridad es que la vivienda interés social se elimina en el año 2003, debido al bajo costo que se otorgaba, no parecía viable ni atractivo para los bolsillos de las constructoras. Las cinco delegaciones integradas en este análisis son; Benito Juárez (perteneciente a la zona de estudio), Cuauhtémoc, Venustiano Carranza, Miguel Hidalgo. (Chiquete, 2018, pág. 4)

Al realizar una comparativa, según lo presentado por la Comisión Nacional de Vivienda, en el Distrito Federal el incremento que presentó el valor de la vivienda creció hasta en 94% en un periodo de diez años (2005-2015), en relación a una escala nacional el porcentaje se refiere al 20%, por otra parte, es un fenómeno que sigue incrementándose año con año y seguirá creciendo.

Como guía, para entender de mejor manera lo referente para poder tener bases o criterios de realizar una especulación inmobiliaria, tomamos en cuenta lo que el ingeniero especialista Jorge Bermeo (2018) en desarrollar vivienda establece. Según este criterio el costo de un inmueble se basa en el metro cuadrado con relación al dimensionamiento mínimo permitido en el Reglamento de Construcciones, sin embargo, en la zona de estudio al pertenecer a la parte central de la Ciudad, tiene como base la oferta del mercado aunado a la comparativa de beneficios para competir, se hace un análisis de costos máximos y mínimos. En el caso peculiar de la zona, los edificios departamentales, el ciclo de producción es promedio de 2 años; se estima que durante el primer año se consuma la compra del lote, diseño arquitectónico y la gestión de permisos de construcción, así como el

desarrollo de la misma. Al comenzar el segundo año las obras de consolidación del edificio ya deben estarse efectuando, concluida esta etapa, el inmueble está listo para ser adquirido y ofrecerse al público.

La demanda de un inmueble es sin duda un factor directamente relacionado con el costo de un inmueble, al realizar la comparación de costos e identificar que es escaso el alza de precio va en aumento. (Chiquete, 2018, pág. 17)

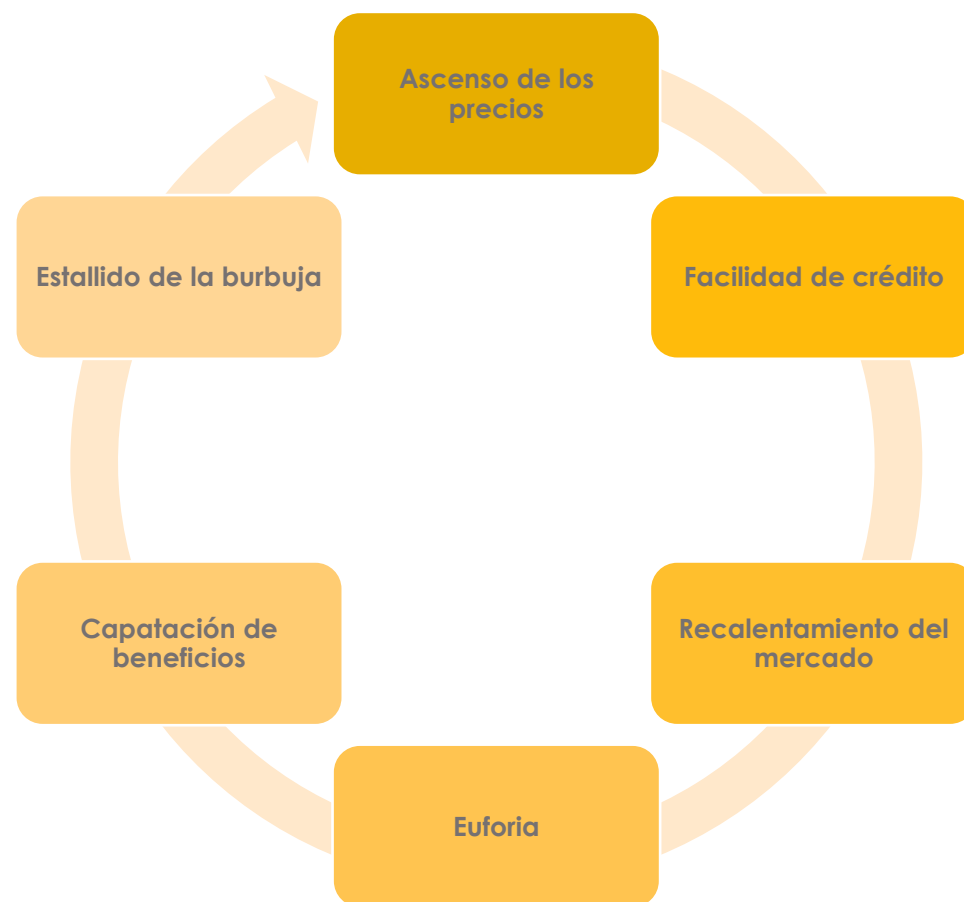
3.3.2 BURBUJA INMOBILIARIA

Podemos denominar burbuja inmobiliaria al fenómeno que se da cuando se incrementa el valor de un bien inmueble. Estas cuentan con características determinadas las cuales se ven influenciadas por ámbitos políticos, administrativos, socioculturales y por obvias razones económicas.

Una burbuja inmobiliaria que caracteriza principalmente por la disparidad del costo real de un inmueble en comparativa con el valor cambiante, ante algunos factores como la especulación la demanda, la oferta, inflación y mercado inmobiliario. La vivienda resulta ser una necesidad principal, ello repercute en el valor de la misma. (Río, 2015)

Según González Tejeda: *“La vivienda es un mercado en el que el exceso de demanda y el rezago habitacional son las prioridades. La demanda es el motor del mercado, por lo que los desarrolladores siguen promoviendo la vivienda como un activo de inversión”* (Redacción, 2017).

A continuación, se presenta una manera en la cual se puede entender el ciclo que tiene una burbuja inmobiliaria, basada en el texto de Minsky Human autor de *“Can It Happen Again, Essays on Instability and Finance”* (Chiquete, 2018, pág. 34)



Sin duda alguna el aumento de población es un factor detonante para la creciente demanda de vivienda, lo que trajo como resultado una transformación en la estructura urbana de la zona de estudio, como se menciona en el capítulo II, el auge de crecimiento y consolidación para los asentamiento es el siglo XX, sin embargo factores como los cambios de estructura inmobiliaria, de uso de suelo, el implemento de vivienda con crecimiento vertical entre otras, provocan un cambio de imagen establecido en el nuevo siglo. (Chiquete, 2018, pág. 46).

En la delegación Benito Juárez, podría aclararse que no se encuentra bajo los efectos de un fenómeno como la burbuja inmobiliaria: esto se denomina a partir de realizar una comparativa en la demanda de la vivienda con relación a los habitantes, sin embargo puede hablarse que está bajo una gran especulación inmobiliaria, esto se debe a que las condiciones del mercado no permite la diversificación de la oferta en vivienda de bajos ingresos, ya que se encuentra acondicionada para continúe en crecimiento la vivienda de ingresos altos para sectores formales, sumado esto se financian por medio de grandes esquemas pertenecientes a bancos crediticios.

El acceder a adquirir viviendas, solo habla de la necesidad de primera instancia que tiene la población, sin embargo, por parte del mercado se ha producido un rezago a nivel social, ya que sólo habitantes de clase alta tienen posibilidades de ubicarse en la zona central de la Ciudad, por obvias razones a efectos de los costos tan elevados de los inmuebles, entre otros factores, como

ubicación, dotación de servicios y actividades mercantiles. (Chiquete, 2018, pág. 75)

3.3.3 GENTRIFICACIÓN

El proceso de gentrificación se lleva a cabo cuando se desarrolla una reorganización en estructura social, así como en sus relaciones, en un espacio urbano en específico. Es un fenómeno dentro del cual busca modificarse la imagen urbana del sitio, esto puede realizarse con una inversión inmobiliaria significativa. Repercute directamente en la sociedad, ya que tiene como resultado una jerarquización. Aparecen fraccionamientos y comercios, así como cambian los habitantes, ya que donde solían vivir personas de clase baja, ahora la habitan clase media o alta.

Esto es un resultado de las modificaciones realizadas en la administración, ya que en el año 2003 dejó de desarrollarse vivienda de interés social, al no ser inmuebles con buena remuneración para las empresas inmobiliarias. A su vez, el costo de uso de suelo aumentó, es decir, provoca una revalorización del suelo.

Un crecimiento inmobiliario ha provocado que servicios esenciales crezcan en costo, como energía eléctrica, predial, y dotación de agua potable, teniendo como resultado algo incosteable para los habitantes, teniendo la necesidad de desistir y mudarse a otro punto de la ciudad.

Gentrificación en la colonia Portales

Si bien, tomando en consideración lo que Jesús Sánchez nos menciona, la gentrificación es un resultado obtenido por una etapa de desgaste y deterioro, así como de múltiples recuperaciones, debido al abandono de años anteriores por distintos factores, entre ellos el aumento del costo del suelo y el sismo de 1985. Teniendo como consecuencia un abandono de inmuebles a su vez provocando un nivel de deterioro.

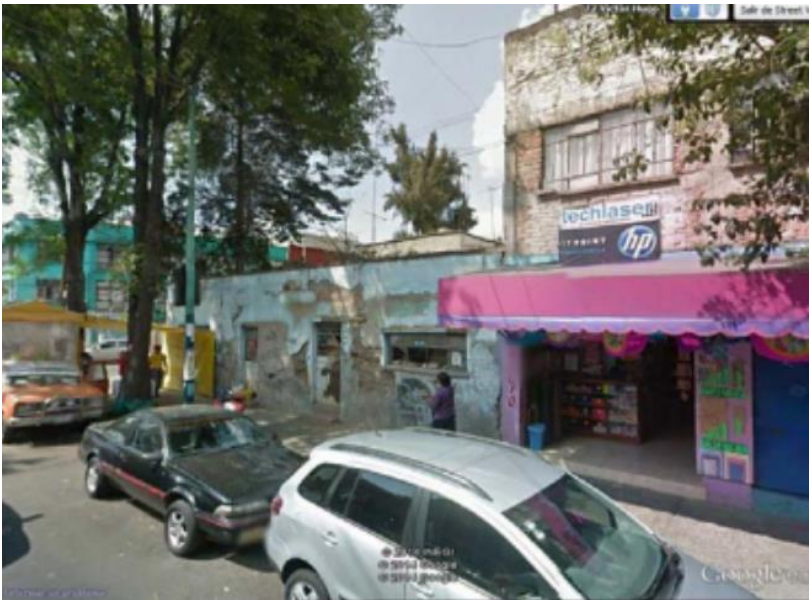


Imagen 190 Muestra fachada con un alto grado de desgaste y deterioro

Fuente: Google Earth, 2013.
Sánchez, 2014

Los cambios comenzaron desde mitad del siglo XX, de una manera evidente. Estos procesos pueden resultar similares a los de otras zonas urbanas, ubicadas alrededor del mundo, lo que arroja oportunidad de entender y analizar el desarrollo de las mismas, para así conocer un poco hacia donde se dirigen y la transformación que tendrán.

Cabe destacar que algunos conceptos fueron clave para poder desarrollar la gentrificación, tanto en las colonias portales, como en general de la zona de estudio y la denomina zona central de Ciudad, entre ellos destacan la especulación inmobiliaria, y el mercado del mismo sector, así como el comercio transnacional. Pero sin duda, un precursor fueron las modificaciones administrativas, en específicos la ley de desarrollo urbano. Un importante sector que puede identificarse es el de la implementación de cadenas comerciales, repercutiendo en el comercio tradicional que se rehúsa a desaparecer como podremos observar en la siguiente imagen 129. (Sánchez, 2014, pág. 83)

El protagonismo que ha desarrollado el gobierno de la Ciudad, arroja una especie de mecanismo, los cuales se rigen por principios neoliberales, con visión en algunos barrios y colonias de la Ciudad de México. Que como se menciona en el apartado anterior, no es con fines de beneficio social, sino oportunidad de inversión para el sector privado. Lo cual resulta perjudicial y contradictorio para lo establecido en las leyes ya que altera la funcionalidad de la ciudad.



Imagen 191 Muestra comparativa entre comercio de cadena transnacional y del lado derecho comercio local.

Fuente: Fotografía por Jesús Sánchez, 2014

Lo que ha sucedido con el gobierno de la Ciudad y la implementación de nuevas reglas, es que consigo ha traído una cambiante radical para la imagen de las colonias, en lugar de preservar lo existente y buscar una mejora en las instalaciones de infraestructura y equipamiento de la zona. Sin embargo, son fenómenos que parten con la globalización y el crecimiento desmedido de la mancha urbana, que tienen como objetivo desarrollar “ciudades alfa”, entendiendo este último concepto como las ciudades ubicadas alrededor del mundo que buscan tener un arraigo novedoso en común, o ser ciudades globales. Cumpliendo con algunos requerimientos como por ejemplo el porcentaje de densidad de población. Innovación en transporte infraestructura y una calidad de vida adecuada, así como mejoras en la educación de sus habitantes. (Sánchez, 2014, pág. 84)

La nueva visión que implementó la ciudad de México, permitió que surgieran nuevos comercios y servicios en la colonia, que anteriormente no existían. Aunque parezca burdo, el dotar servicios y negocios con características y de cierto tipo lograron la transformación urbana de la colonia que, a su vez, permitieron y obligaron a que la población del lugar elevara o desertara hacia el cambio del estatus social.

Como en toda evolución, hubo comercios y servicios que se lograron adaptar, algunos que simplemente no resistieron y quebraron, cabe destacar que esto fue también elección de la misma población, ya que hubo

una respuesta aceptada por parte de los colonos por ello fue que la transformación urbana pudo realizarse.

Como efecto en los habitantes, han sido testigos del cambio comercial principalmente, lo que les ha provocado el establecer nuevos hábitos: comodidad en traslados, dotación de servicio e infraestructura, la creciente de empleos, todo esto para poder mantener un estatus social alto. Cabe mencionar que esto se desarrolla en algunas zonas, ya que influencia mucha la ubicación del inmueble. (Sánchez, 2014, pág. 84)

Sin embargo, no toda la población local ha estado a favor, ya que existente siempre un sector que se ve afacetado por la nueva urbanización. En este caso los locatarios del comercio tradicional se vieron severamente afectados debido al establecimiento de las nuevas cadenas comerciales, así como el desarrollo de conjuntos habitacionales. (Sánchez, 2014, pág. 85)

De forma paralela, con la creciente construcción de edificios de departamentos se presenta la sobrecarga de vialidades primarias y secundarias a ciertas horas del día, derivando algunos problemas como la contaminación del medio ambiente. El problema de la congestión vehicular va en aumento, incluso comienza el problema de los cajones de estacionamiento, debido a que los nuevos habitantes cuentan en promedio con un par de automóviles, lo que detona un crecimiento exponencial de autos en la zona.

Con toda la transformación y crecimiento, también se originan fenómenos negativos, entre ellos el aumento de

la inseguridad, insuficiencia de vialidades, dotación de servicios como agua, luz e incluso internet. (Sánchez, 2014, pág. 86)

Aproximadamente en la primera década del siglo XXI, se desarrollaron 246 edificios nuevos, de los cuales cerca de un 50% se trata de edificaciones de cinco niveles, arrojando como observación una tentativa violación de normas constructivas para la urbanización, ya que lo permitido como nivel máximo es de tres niveles. (Sánchez, 2014, pág. 88)

Según la inmobiliaria TINSA, las colonias Portales son de las zonas que han presentado mayor actividad inmobiliaria. El alza de la plusvalía y precio de los inmuebles ha provocado el aumento de impuestos en específico del predial, dicho impuesto refiere al pago por el tipo de uso de suelo en el que se encuentra el inmueble. (Sánchez, 2014, pág. 90)

En las características de la nueva arquitectura, se ha convertido en un foco atrayente para los habitantes de la zona, en especial a los nuevos. Algunos de los inmuebles se han desechado para dar paso a la nueva imagen, algunas de las actividades que se realizaron para que esto fuera posible son: Demolición de inmuebles, baños de vapor, desaparición de casas que simbolizaban pertenencia a los nativos, así como el aprovechamiento de terrenos baldíos para colocar viviendas unifamiliares, restaurantes de comida rápida, escuelas privadas, entre otros.



Imagen 192 Muestra edificio con más de tres niveles en la zona.

Fuente: Fotografía por Jesús Sánchez, 2013

El implemento más evidente realizado recientemente se relaciona de manera directa con el traslado y redes de transporte para los habitantes, el desarrollo de una nueva línea del STC Metro, el número 12 o también llamada dorado ocasiono la remoción de gran número de áreas verde y eliminación de árboles en la zona. (Sánchez, 2014, pág. 90)



Imagen 193 Muestra cambios en la fisonómica urbana en las colonias Portales.

Fuente: Imágenes de Google Earth editado por Jesús Sánchez, 2013



Imagen 194 Muestra cambios en la fisionómica urbana en las colonias Portales.

Fuente: Imágenes de Google Earth editado por Jesús Sánchez, 2013

A grandes rasgos, hablando de las colonias Portales, Norte, Sur, Oriente: el costo de los predios que actualmente se encuentran ocupados por viviendas unifamiliares, dentro de un análisis, arroja que el costo excesivo puede deberse no a su ubicación (en algunos puntos específicos) ya que resulta algo ilógico, puesto que los servicios e infraestructura no son los adecuados respecto al precio, más bien se especula que el origen es para que los agentes inmobiliarios se vean beneficiados respecto a la inversión realizada en el inmueble. (Sánchez, 2014, pág. 92)

A manera de conclusión, encontramos que la colonia Portales tanto en su sección Este, Norte y Sur han sufrido en mayor medida los nuevos fenómenos del siglo, posibilitando la desaparición de una identidad. Al contar ya con 100 años de origen todavía hay habitantes que defienden una microhistoria que desaparece año con año.

Gracias a la investigación hemos podido observar las diversas percepciones que se tienen hacía esta área: la tradicional dada por los habitantes más viejos y la de los nuevos residentes a la espera de mejores e innovadores cambios. Cual sea el bando al que pertenezcan esto genera un descontento social y son bien claros los sectores que han estado dispuestos a evolucionar o desarraigar la zona (del lado que se quiera ver). Aún se pueden ver manzanas completas que mantienen su estilo del siglo pasado, con sus "lanchas" del 70 estacionadas

en la banqueta y algunas otras infestadas de edificios de 3 o 4 pisos con su Camaro de la década.

Estos cambios han traído no solo el descontento social, el caos vehicular, inseguridad, contrastes en tipología de vivienda, etc. sino también una migración obligatoria hacía otras zonas de la metrópoli por el alza de precios del suelo y la pérdida del sentido de pertenencia. Este capítulo de la tesis nos ha demostrado que la ciudad ya no es para todos pues la zona céntrica mayormente es para una sociedad media-alta y mientras el camino de unos está encaminado nada más al bienestar y ocio de un sector otros nada más resisten y se rezagan.

Esta forma de vida de quienes habitan el espacio y su historia son de importancia para proponer rutas de investigación y así dictaminar el destino que tendrá la transformación del espacio urbano. Para futuros proyectos barriales, el conocimiento de la historia y su origen es indispensable pues el cambio es inminente y cada vez más competitivo, pero si podemos preservar las tradiciones, la cultura y la memoria al menos lograremos evitar la desaparición de lo que fue.

CONCLUSIONES

Desde tiempos prehispánicos el área de estudio ya presentaba características físicas que permitían aprovechar los recursos naturales para, por medio de la agricultura realizar ventas y/o cambios de productos (verdura, fruta, semillas) en el entonces mercado localizado en el centro de la antigua Tenochtitlan.

Desde ese momento las tierras y los caudales, fueron clave para el desarrollo e implementación de actividades económicas. Si bien, los cuerpos de agua, el extinto río Piedad y el Río Churubusco, ya eran utilizados como vías de comunicación, para por medio de canoas poder trasladarse de manera rápida, eficiente y económica. Por medio de estos se trasladaba mercancía producto de la agricultura.

Una vez que la conquista del México Tenochtitlan se consolidó, comenzó a desarrollarse una nueva cultura resultado de las antiguas costumbres y tradiciones con la vinculación de lo traído por los españoles, fundando así la Nueva España. Comenzaron a crecer zonas, por su parte la zona de estudio tiene registro significativo hasta el siglo XX, lo demás son suposiciones y teorías originadas con el hallazgo de vestigios que arrojan datos de la existencia y especulación de las culturas antecesoras.

Como antecedente al inicio de la urbanización, fungió la época porfiriana, donde los miembros de la burguesía adquirieron predios e inmuebles, que se construyeron con las características de la temporalidad, algunos de los ejemplos siguen vigentes, aunque un tanto modificados tal vez, conservando la esencia del estilo californiano.

Un acontecimiento clave para el desarrollo urbano de la zona, fue uno de los eventos bélicos que han marcado la historia de México: La Revolución Mexicana, tanto durante como posterior a esta. Los funcionarios encargados del sector administrativo de predios, carecían de conocimientos en el tema lo que propició ceder a inversionistas extranjeros gran parte de las haciendas y rancherías que fueron fraccionadas. A esto se suma lo estipulado en el plan de Ayala por Emiliano Zapata en 1911, dentro del cual se establece una expropiación de tierras al no presentar título de propiedad, teniendo como resultado la venta de los inmuebles al Estado.

En ese momento existían un par de haciendas y rancherías, que años más tarde se fraccionarían para dar paso a las colonias existentes.

Es importante remarcar que la visión de los dueños extranjeros de las propiedades influyó de manera directa en la manera que se transformó la ciudad urbanísticamente.

La ideología extranjera, trajo consigo una visión distinta que revelaba lo que era una gran ciudad, las propiedades resultaron el espacio perfecto para llevarla a cabo, la zona tenía un gran potencial, que los inversionistas extranjeros enseguida identificaron.

Una importante parte clave fue el implemento de nuevas tecnologías de transporte. A su vez, el desarrollo de un proyecto de planificación a partir de las vialidades en la ciudad; el motivo del desarrollo de una planeación, fue una necesidad atendida hacia los habitantes, ya que

como resultado del incremento del número de vehículos circulando en la ciudad, terminaba siendo un caos total. Sin embargo, la importancia de las vías de comunicación venía desde la época prehispánica, la Calzada de Tlalpan es una de las vías más importante en la Historia de México, era el camino que se utilizaba para llegar al centro de la ciudad, primero utilizando tranvías de tracción animal, posteriormente tranvías eléctricos y a finales del siglo XX se desarrolló uno de los proyectos más significativos en la historia de traslado de la ciudad, beneficiando a cientos de habitantes agilizando su traslado a distintas partes de la ciudad, gracias al Sistema de Transporte Colectivo Metro.

La temporalidad en la que la zona presentó mayor auge de crecimiento durante el Siglo pasado, es desde los 20's hasta aproximadamente los años 50's. Posteriormente se irían implementando colonias que complementarían la zona de estudio.

El crecimiento del área oriente de la alcaldía Benito Juárez, fue en conjunto, ya que la migración de la población de otros puntos de la misma ciudad o incluso del país, se vieron severamente reflejados en el desarrollo de asentamientos irregulares, así como en la construcción de nuevos inmuebles, dicho fenómeno se origina a partir de la búsqueda de nuevas y mejores oportunidades laborales.

Con el incremento de la población, vialidades y edificaciones, comenzó a ser un gran problema la circulación vehicular, como se mencionaba anteriormente, los planes fueron considerados a largo plazo, buscando únicamente resultados eficaces durante

varios años beneficiando toda la ciudad, evitando embotellamientos y reducir tiempos de traslado.

La imagen urbana se vio modificada al implementar ideologías arquitectónicas originarias en otras partes del mundo, dando a paso a una nueva arquitectura, siendo los protagonistas los edificios de departamentos, que a lo largo de los años incrementan las alturas, esto como resultado se aprovechar pequeños terrenos y emplear crecimiento en altura.

Como consecuencia del desarrollo urbano desmedido se dieron a lugar múltiples fenómenos, entre ellos, que: a causa del crecimiento urbano, el implementos de nuevas vialidades y servicios de transporte público, que a su vez permitió el desarrollo de una zona comercial; trajo consigo el aumento del costo de los inmuebles y predios alrededor de ciertos puntos en el área de estudio, teniendo como resultado una segregación social, provocando un desplazamiento poblacional hacia puntos de la periferia, donde la vida tenga un costo menor.

El fenómeno anteriormente mencionado, puede denominarse gentrificación, el cual podemos decir que es el resultado de un proceso de años; donde unos precursores son políticas administrativas implementadas en el territorio.

El presente trabajo de investigación, busca demostrar en base a un análisis de crecimiento urbano de la zona oriente de la alcaldía Benito Juárez, el proceso de urbanización, que sin duda ha repercutido en gran manera en la forma de vida de los pobladores nativos de esta parte de la ciudad. Sin duda su forma de vida, se ha

visto modificada, obligándolos de manera indirecta a implementar las nuevas tecnologías, sin embargo, el costo va en aumento, debido al proceso de urbanización en el que se encuentra la ciudad constantemente.

Estos fenómenos nos ha ayuda a comprender el motivo de la especulación inmobiliaria. Esta se basa en el valor de los predios, a grandes rasgos podemos decir, que el costo de los terrenos aumenta con el paso de los años, a esto se le conoce como aumento de la plusvalía, sin embargo, a esto se suma que el valor de un predio no es el mismo con una casa habitación edificada, a con un edificio de departamento o meramente un lote baldío.

Por otra parte, el desarrollo de torres de departamentos, es el objetivo principal de un agente inmobiliario, esto ha conllevado a tener resultados carentes, ya que la dotación de servicios básicos es insuficiente, se ha considerado que el único objetivo de la especulación inmobiliaria es obtener la inversión y un porcentaje ganancia a partir de estos proyectos.

Un punto que resulta interesante y podemos observar es que, la ciudad comenzó a crecer de manera desmedida, llegando a un punto donde los servicios ya no son capaces de satisfacer las demandas. Al intervenir en una zona de esta magnitud, resulta esencial considerar una estrategia donde la ciudad crezca de una manera uniforme y constante, de esta manera podría ser menor el grado de crecimiento de unas zonas que otras.

El presente estudio nos hace pensar y modificar el modo en el que estamos planeando la ciudad, la toma de decisiones para el desarrollo urbano solo está

beneficiando a un sector de la población en específico, pues si algo nos ha arrojado esta investigación es que todo mundo quiere vivir en el centro de la ciudad pues lo atractivo radica en este sector, la concentración de servicios, lo cómodo que resulta, con las casas o edificios más atractivos, los parques mejor cuidados, el impulso incesante de comercios y economía, y siempre de la mano, del trabajo.

La ciudad ha sido construida a base de acierto y error y esta investigación nos hace capaces de contribuir actualmente a la búsqueda del cambio, de señalar e identificar los elementos que están fallando o no funcionan en la vida que actualmente manejamos. A enseñar a los jóvenes arquitectos y urbanistas que ya no es posible crecer pues es un lujo que la ciudad no puede dar más, la densificación vertical que hemos estado buscando con tantas políticas de planeación debería estar orientado a mejorar de manera pareja la gran metrópoli y no hacer “más bonito lo bonito”.

Pensando en recomendaciones hacia un futuro proponemos los ejercicios de conocimiento hacia el pasado, el incentivar la investigación pues (por experiencia personal) conocer lo que alguna vez fue es importante para proponer lo que será en un futuro sin destruir la identidad. El arraigo hacia nuestras raíces es la razón por la cual sigue con vida el eco de nuestros antepasados. Propongamos proyectos que se identifiquen con la zona, que no orillen a una gentrificación obligatoria, que sean llevados por especialistas, arquitectos, ingenieros y urbanistas especializados, incorruptibles cuya finalidad no sean las

cuentas bancarias, pero si el bienestar y la búsqueda reconstrucción de una mejor ciudad. Viéndonos obligados a pensar en un futuro postcovid podemos pensar en proponer nuevos planes que se enfoquen a descentralizar todo este poder buscando y rehabilitando zonas alternas para crear estos nuevos centros. La vida con pandemia debido al COVID-19 nos ha enseñado lo importante que es tener cerca y de manera accesible todos los servicios necesarios, a anhelar los trayectos cortos, en una ciudad con servicios e infraestructura pensada. El trabajo desde casa nos trajo, por un lado, dejar la inquietante necesidad de vivir cerca de nuestros centros laborales o de escuela (dejando las centralidades) pues la conexión está al alcance de nuestro celular, pero por otro, a anhelar viviendas habitables, justas, cómodas ¿por qué no, antes que nada, empezar a trabajar lo primordial como la vivienda para después seguir con la ciudad? Lo que nos ha estado arrojando estos modelos de ciudad es la construcción de departamentos de 80m² con mala ventilación, sin espacios de esparcimiento, a veces con infraestructura ineficiente; a dos cuadras otro edificio de departamentos de 70m² con los mismos problemas, a la vuelta nos encontramos con otro. Pero no nos ha enseñado a identificar los problemas inmediatos: el entender como funciona la ciudad, pues las construcciones de edificios solo por hacerlo no resuelven nada.

El papel de la arquitectura en la ciudad es más importante de lo que pueda creerse; desarrollar un proyecto repercute inmediata de manera social, ya sea benéfico o perjudicial para el lugar donde se construya, como podemos identificar uno de los fenómenos que se

desatan de manera repetitiva es la segregación social. Con un análisis adecuado pueden lograrse proyectos satisfactorios que nutran a los pobladores y los usuarios del proyecto. Esto debe ser una prioridad al proyectar ya que los usuarios son quienes vivirán el día al día con la edificación.

Echar un vistazo al pasado es un ejercicio de introspección que, sin duda, nos aporta aprendizaje y nos ayuda a comprender cuál es el origen del presente y sobre todo entender el porqué de un sinfín de acontecimientos, orientándonos sobre los errores y aciertos, con el único objetivo de mejorar e innovar.

BIBLIOGRAFIA

Libros de consulta

- Departamento del Distrito Federal (1984). *Benito Juárez*. Colección: Delegaciones políticas, México
- Espinoza, L. E. (1991). *Ciudad de México: Compendio cronológico de su desarrollo urbano: 1521-1980*. México

Tesis de consulta

- Centeno, C. E. (2009) “El impacto del Bando 2 en la seguridad pública de la delegación Benito Juárez” (Tesis de maestría, UNAM). Biblioteca digital institucional UNAM <https://www.bidi.unam.mx/>
- Chiquete, A. D. (2018) “Burbuja especulativa en el sector inmobiliario y su impacto en el mercado de la vivienda en delegación Benito Juárez, en la Ciudad de México, al año 2015” (Tesis de maestría, UNAM). Biblioteca digital institucional UNAM <https://www.bidi.unam.mx/>
- Pérez, L. D. (2018) “Ciudad desarticulada: el espacio público como medio de integración social en Viaducto Río de la Piedad” (Tesis de pregrado, UNAM). Biblioteca digital institucional UNAM <https://www.bidi.unam.mx/>
- Hernández, B. I. (sin año) “Diseño de paisaje en autopistas urbanas caso de estudio: Circuito Bicentenario Río Churubusco tramo Eje 8 Sur Ermita-Eje 3 Sur Av. Anil” (Tesis de pregrado, UNAM). Biblioteca digital institucional UNAM <https://www.bidi.unam.mx/>
- Martínez, J. M. (2019) “Transformación de la colonia Portales después de la aplicación de las políticas públicas de repoblamiento del siglo XXI” (Tesis de

maestría, UNAM). Biblioteca digital institucional UNAM <https://www.bidi.unam.mx/>

- Sánchez, V. J. (2014) “Fisionomía urbana de la colonia Portales, siglos XIX-XXI” (Tesis de pregrado, UNAM). Biblioteca digital institucional UNAM <https://www.bidi.unam.mx/>
- Medel, G. J. (2014) “EL Bando 2 como factor modificador del valor de la tierra en la delegación Benito Juárez” (Tesina de especialización UNAM). Biblioteca digital institucional UNAM <https://www.bidi.unam.mx/>
- Gómez, B. E. (2013) “La incorporación de los pueblos originarios de la delegación Benito Juárez a la mancha urbana de la Ciudad de México ¿Se han agotado las tradiciones?” (Tesis de maestría UNAM). Biblioteca digital institucional UNAM <https://www.bidi.unam.mx/>
- Canales, G. A. (2013) “La modernidad arquitectónica en México; una mirada a través del arte y los medios impresos” (Tesis doctoral UNAM). Biblioteca digital institucional UNAM <https://www.bidi.unam.mx/>

Artículos de revista

- Solís, F. (1992, octubre). *El diseño urbano de México-Tenochtitlán*. Revista de la Universidad de México, pág. 12-16 <https://www.revistadelauniversidad.mx/articles/56c20758-cc7a-4423-8f5d-7ecbe322d71a/el-diseno-urbano-de-mexico--tenochtitlan>

- Barba, A. B. (2007, Julio-septiembre). Dioses, reyes, hombres y agua en el México Antiguo. *Revista Ciencia*.
https://www.revistaciencia.amc.edu.mx/images/revista/58_3/PDF/11-552.pdf
- Sin autor. (1998). *El crecimiento urbano de la ciudad de México y la desecación del lago de Texcoco*. *Revista Documentos* (Vol. XIX).
<https://www.colmich.edu.mx/relaciones25/files/revistas/076/documento.pdf>
- Hinojosa, I. (2016). *Antipeatonalidad. Historia sobre la transformación de la calzada de Tlalpan*. *Revista Historia 2.0 Conocimiento histórico en clave digital*, año VI (número 11).
https://www.researchgate.net/publication/316171147_Anti_peatonalidad_Historia_sobre_la_transformacion_de_la_Calzada_de_Tlalpan
- Delgadillo, P. V. (enero-abril 2009). Reseña de: "Los desafíos del Bando 2. Evaluación multidimensional de las políticas habitacionales en el D.F.; 2000-2006" (Reseña de Los desafíos del Bando 2. Evaluación multidimensional de las políticas habitacionales en el D.F.; 200-2006 de Sergio Tamayo). *Economía, Sociedad y Territorio* Vol. IX No. 29.
<https://www.redalyc.org/pdf/111/11192910.pdf>
- Escudero, A. (2004). *Carlos Contreras: la ciudad deseada*. *Revistas UNAM* (No. 12), bitácora arquitectura repositorio digital.
<http://www.revistas.unam.mx/index.php/bitacora/article/view/26340/67184>

Anales

- Escudero, A. (agosto 7, 2012). La ciudad postrevolucionaria en 3 planos. *Anales del instituto de investigaciones estéticas, UNAM*.
<http://www.analesiie.unam.mx/index.php/analesiie/article/view/2276>

Boletín universitario

- Salinas, A. (2015). La gentrificación de las colonias céntricas genera desplazados de la ciudad a la periferia. *Boletín UNAM-DGC S-750, Ciudad Universitaria*
https://www.dgcs.unam.mx/boletin/bdboletin/2015_750.html

Monografía

- García, F. M. (2017). Monografía Benito Juárez, el mejor lugar para vivir
https://issuu.com/informate.von/docs/monografia_elegacional_2017_bfedb1daff47aa

PDF

- Gómez, R. & Martínez, A. (sin año). *Los tranvías eléctricos de la ciudad de México: Transformaciones urbanas y los conflictos de los tranviarios*. Colegio de Geografía, UNAM.
<http://www.ub.edu/geocrit/Electr-y-territorio/GomezMartinez.pdf>
- Domínguez, C. H. (2011). *Arquitectura y urbanismo de 1930 a 1970. Programa de cómputo para la enseñanza. Historia de México II: Tercera Unidad*. UNAM, Colegio de Ciencias y Humanidades.

<https://portalacademico.cch.unam.mx/repositorio-de-sitios/historico-social/historia-de-mexico-2/HM2-3CultPortal/Arquitectura-Urbanismo1940.pdf>

Publicación en blog

- Gallardo, F. (27 de junio de 2017). Breve historia de la desecación de los lagos del Valle de México; desde Tenochtitlán hasta el nuevo aeropuerto internacional. Nexos.
<https://labrujula.nexos.com.mx/?p=1363>
- Sin autor. (2012, 14 de febrero). Hacia dónde va la arquitectura mexicana del siglo XXI. ArquitecturaMexico Arquitectura, Tecnología y Medio ambiente.
<https://arquitecturamexico.wordpress.com/2012/02/14/hacia-donde-va-la-arquitectura-mexicana-del-siglo-xxi/>

Páginas WEB

- MXCITY GUÍA INSIDER. Tenochtitlán sigue viva en el trazo de la Ciudad de México (imágenes)
<https://mxcity.mx/2019/03/mexico-tenochtitlan-aun-vive-en-el-trazo-de-la-ciudad-de-mexico-imagenes/>
fecha de consulta 30 de marzo de 2020
- México mágico (2015) Rutas de tranvías de la Ciudad de México
<http://www.mexicomaxico.org/Tranvias/PlanoRutas/RutasTranvias.htm>

Video de Facebook

- Tlalpan Historia. (18 de diciembre de 2018). Breve historia de la Calzada de Tlalpan. Facebook.
https://www.facebook.com/tlalpanhistoria/posts/2058025470948562?comment_tracking=%7B%22tn%22%3A%22O%22%7D

Acervos digitales

- Fototeca digital Fundación ICA.
- Mapoteca digital Manuel Orozco Y Berra.
- Mediateca digital del Instituto Nacional de Antropología e Historia.
- Fototeca digital del Instituto Nacional de Antropología e Historia.

Fuentes principales

- Archivo General de Nación.
- Archivo Histórico de la Ciudad de México.
- Biblioteca General de la UAM Xochimilco.

Fuentes secundarias

- Acervo Digital BIDI.
- Acervo Digital IBB.
- Google Académico.

Fotografías en portadas

- Imagen 1: Valle of Mexico, plano panorámico con los principales asentamientos prehispánicos al tiempo de la conquista.
Fuente: Fototeca Culhuacán.
- Imagen 2: "cultivos de nopal, los próximos "aliados" contra el calentamiento global".
Fuente: página oficial del Financiero.
<https://www.elfinanciero.com.mx/ciencia/cultivos-de-nopal-los-proximos-aliados-contra-el-calentamiento-global>
- Imagen 3: Partido Liberal Mexicano, Mixcoac en la época de la Revolución Mexicana.
Fuente: Fototeca Delegación Benito Juárez.
- Imagen 4: Fotografía en monografía Benito Juárez, mejor lugar para vivir.
- Imagen 5: Antigua ladrillera en el pueblo de Mixcoac.
Fuente: Archivo fotográfico Ciudad de México, 1932, 1936, 1950, 1960, 1970.
- Imagen 6: Iglesia de San Juan, Mixcoac en la época de la Revolución Mexicana.
Fuente: Fototeca delegación Benito Juárez, cortesía de la familia Pereyra.
- Imagen 7: Parque de los venados en la Portales
Fuente: David Guerrero página oficial de Más por más.
<https://www.maspormas.com/ciudad/colonia-portales-historia/>
- Imagen 8: Imagen de Benito Juárez.
Fuente: Monografía Benito Juárez, mejor lugar para vivir.
- Imagen 9: Mercado Portales
Fuente: David Guerrero página oficial de Más por más.
<https://www.maspormas.com/ciudad/colonia-portales-historia/>
- Imagen 10: Bomba de agua, colonia Moderna.
Fuente: Fototeca de la CNMH/MCCLX-37*CNCA INAH-MEX.
- Imagen 11: unidad habitacional Miguel Alemán
Fuente: página oficial Cassiopea.
https://wiki.ead.pucv.cl/Conjunto_Urbano_Presidente_Miguel_Alem%C3%A1n,_DF,_M%C3%A9xico
- Imagen 12: Fachada de la capilla de San Simón Ticumac, 1933.
Fuente: Lauro E. Rosell fototeca de la CNMH/LXXVI-59 CNCA-UN-AH-MEX.
- Fotografía 13: Imagen de estatua en la plaza de la soberanía de la República.
Fuente: Monografía Benito Juárez, mejor lugar para vivir.

