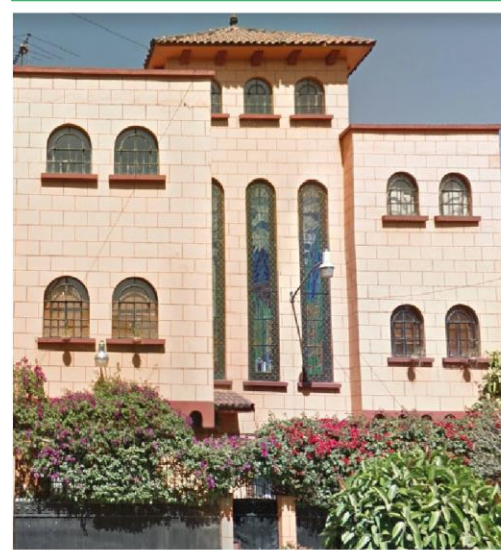


CONSTRUCCIÓN DE CIUDAD Y DESARROLLO INDUSTRIAL

El caso de la colonia Guadalupe Tepeyac, Ciudad de México (1932-1984)



**MUSTANG
25,000**



ABRIL 5, 1972



Juan Daniel Inclán Fuentes

Licenciatura en Geografía Humana



Casa abierta al tiempo

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA METROPOLITANA

UNIDAD IZTAPALAPA



Casa abierta al tiempo
UNIVERSIDAD AUTÓNOMA METROPOLITANA

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA METROPOLITANA
UNIDAD IZTAPALAPA

División de Ciencias Sociales y Humanidades
Licenciatura en Geografía Humana

**“Construcción de ciudad y desarrollo industrial: el caso de la colonia Guadalupe
Tepeyac, Ciudad de México (1932-1984)”**

Investigación terminal para obtener el grado de Licenciado en Geografía Humana que
presenta:

JUAN DANIEL INCLÁN FUENTES

Asesor/a:

Lector/a:

Dr. Martín Manuel Checa-Artasu

**Dra. Ana Lourdes Vega Jiménez
de la Cuesta**

Iztapalapa, Ciudad de México, Julio de 2018

AGRADECIMIENTOS

A toda mi familia por su apoyo absoluto e incondicional, y sobre todo por su imparable paciencia que me permitió regresar al ritmo de la vida universitaria que había abandonado unilateralmente por cinco años. Después de aquel lapso, descubrí que nunca es demasiado tarde para seguir aprendiendo, creciendo y atribuirle un mayor sentido a mi propia vida.

A mi hermano mayor Carlos con todo respeto, quien me ha ayudado a resolver varios apuros y quien ha sido para mí un imperecedero faro de inspiración para continuar incansablemente en el argot de la investigación social.



A mi madre Lupita (lado izquierdo de la foto en La Villa Basílica de Guadalupe, 1982) con todo cariño y dedicación porque representa un verdadero ejemplo de vida, porque ha sabido vencer las adversidades y nunca ha languidecido ante los desafíos más ríspidos que se han presentado a lo largo de su existencia.

A mi asesor y profesor Dr. Martín Checa, que me ha ofrecido su apoyo y flexibilidad para elaborar este trabajo de investigación. He aprendido mucho de él a lo largo de la licenciatura y por sus invaluable conocimientos que han cambiado mi forma de percibir el mundo.

A la Dra. Ana Lourdes Vega por sus buenos consejos y sus valiosas recomendaciones de libros y textos relacionados con los estudios urbanos de la capital mexicana, que fueron de gran utilidad para confeccionar este trabajo terminal. Me ha demostrado que cuenta con importantes conocimientos sobre lo urbano desde la sociología.

A todos mis maestros, en especial al Dr. Pere Sunyer Martín, y amigos muy cercanos.

A los vecinos de la Guadalupe Tepeyac por su accesibilidad y hospitalidad, que hicieron posible recuperar la historia de su hábitat, porque las colonias merecen ser documentadas y recordadas a través de los relatos y las experiencias de sus propios habitantes.

Gracias a todos ustedes.

Índice

INTRODUCCIÓN.....	7
CAPÍTULO 1. CONTEXTO HISTÓRICO, GEOGRÁFICO Y POLÍTICO DEL CRECIMIENTO URBANO DE LA CIUDAD DE MÉXICO.....	10
1.1 La función que cumple el territorio en los procesos de urbanización.....	11
1.2 Aspectos económicos nacionales y su impacto en la urbanización.....	11
1.3 Aspectos políticos y la función del Estado en los primeros procesos de expansión urbana de la capital.....	12
1.4 Otros factores que favorecieron el crecimiento urbano de la capital.....	15
1.5 Normas de construcción y planificación urbana a cargo de los ayuntamientos.....	17
1.6 El experimento fallido de los municipios por gestionar el desarrollo urbano.....	18
1.7 Del municipio a la toma del poder de los fraccionadores en la administración pública.....	19
1.8 Carencias en la gestión de la urbanización.....	21
1.9 Acciones del Estado para resolver el problema de la gestión urbana.....	23
Conclusiones.....	29
CAPÍTULO 2. LA INDUSTRIA COMO AGENTE CONSTRUCTOR DE LO URBANO EN LA CIUDAD.....	30
2.1 Contexto internacional financiero y sus secuelas en el desarrollo de la industria nacional.....	31
2.2 El impacto de la industria en la migración, el crecimiento poblacional y urbano.....	33
2.3 El rol de la industria en la organización y la configuración espacial en el Distrito Federal.....	34
2.4 Acciones políticas gubernamentales para localizar y ordenar la industria.....	34
2.5 El Plano Regulador de Distrito Federal en respuesta a la organización y al ordenamiento de la industria.....	36
2.6 Lineamientos del Plan de Desarrollo Urbano de la Ciudad de México para la localización industrial.....	37

2.7 Los resultados del Plano Regulador en su tentativa por ordenar la industria en la ciudad.....	40
2.8 Los factores de localización que determinan la instalación de la industria. Aproximaciones teóricas.....	42
2.8.1 <i>Las infraestructuras urbanas y los servicios públicos</i>	43
2.8.2 <i>Las infraestructuras viales</i>	44
2.8.3 <i>La disponibilidad y el valor del suelo</i>	47
2.9 Cifras sobre el crecimiento de la industria en la ciudad de México.....	51
2.10 El crecimiento de Ford en México en sus primeros años y su ocupación dentro de los terrenos actuales de la colonia Guadalupe Tepeyac.....	52
Conclusiones.....	59
CAPÍTULO 3. ESTUDIO URBANO DE LA COLONIA GUADALUPE TEPEYAC.....	62
3.1 Localización geográfica y origen de la colonia.....	62
3.2 Gustavo A Madero, historia de una villa que se convirtió en ciudad y delegación.....	66
3.3 Información sobre los fraccionadores y los fundadores.....	70
3.4 Morfología urbana.....	74
3.4.1 <i>Las calles</i>	76
3.4.2 <i>Las manzanas</i>	78
3.4.3 <i>Las parcelas</i>	79
3.5 Servicios públicos.....	80
3.6 Equipamientos y sitios de interés.....	82
3.6.1 <i>Estación de bomberos José Saavedra del Razo</i>	84
3.6.2 <i>Centro deportivo Rosendo Arnaiz</i>	85
3.6.3 <i>Parque Corpus Christi</i>	87
3.6.4 <i>Parroquia Corpus Christi</i>	89
3.6.5 <i>Módulo de seguridad y Participación Ciudadana</i>	90
3.7 Arquitectura y otras características predominantes de la vivienda.....	91
Conclusiones.....	94
A MODO DE CONCLUSIÓN.....	96

BIBLIOGRAFÍA.....	99
RECURSOS ELECTRÓNICOS.....	103
ARCHIVOS Y BIBLIOTECAS CONSULTADAS.....	104

Índice fotográfico

Figura 3. Ejemplo de vivienda asequible.....	23
Figura 15. México presente en el extranjero a través de “Los Murales Industriales”	53
Figura 16a. Vista del área que anteriormente ocupaba la planta Ford La Villa.....	55
Figura 20. Nave industrial abandonada.....	61
Figura 36. Cafetería Apolo.....	83
Figura 37. Nomenclatura antigua entre Martha y Samuel.....	83
Figura 39 a. Estación de bomberos en la actualidad.....	85
Figura 40. Placa de inauguración de la estación de bomberos.....	85
Figura 41 a. Fachada del Centro Deportivo Rosendo Arnaiz.....	87
Figura 42. Parte sur del parque Corpus Christi.....	88
Figura 43. Animales de concreto en el parque Corpus Christi.....	89
Figura 44. Parroquia Corpus Christi.....	89
Figura 45. Entrada al Módulo de Seguridad y Participación.....	90
Figura 46. Edificio al estilo art decó en la calle Delia.....	91
Figura 47. Fachada de una vivienda que imita al estilo barroco.....	92
Figura 48. Casa al estilo neocolonial.....	92
Figura 49. Hogar estilo colonial californiano.....	93
Figura 49 a. Plano arquitectónico de la casa del señor Jesús Soto González.....	93
Figura 50. Autojusticia en la colonia Guadalupe Tepeyac.....	97

Índice de imágenes antiguas

Figura 5. Fábrica de acero “La Consolidada”	27
Figura 6. Las carrocerías de los flamantes modelos Ford.....	30
Figura 7. Poster publicitario de 1969.....	35
Figura 8. La desaparecida fábrica de harinas, galletas y pastas "Tres Estrellas"	37
Figura 10. Ferrocarril ubicado en el cruce de las calzadas de Guadalupe y Misterios.....	45

Figura 14. Foto aérea de 1932.....	50
Figura 16. Foto panorámica de la planta Ford La Villa.....	54
Figura 17. Publicidad de Ford del año 1932.....	56
Figura 19. Celebración por la producción de la unidad un millón.....	58
Figura 23. Toma aérea de la colonia Guadalupe Tepeyac.....	65
Figura 24. Vista desde los alrededores de la Villa de Guadalupe.....	66
Figura 26. Vías del camino a Guadalupe en la calzada de Los Misterios, 1905.....	68
Figura 27. La calzada de Guadalupe vista hacia el norte.....	69
Figura 28. Propaganda de la fraccionadora Colonia Industrial, S. A.....	72
Figura 29. La invasión de nuevas áreas de la ciudad.....	72
Figura 39. Vista de la estación de bomberos José Saavedra del Razo en 1950.....	85

Índice de mapas y planos

Figura 1. Plano parcial de las redes ferroviarias y tranviarias de la Ciudad de México, 1930.....	14
Figura 2. Mapa que muestra la extensión urbana de la Ciudad de México en 1929.....	16
Figura 4. Plan de Desarrollo Urbano de la Ciudad de México 1935-1985.....	25
Figura 9. Distribución espacial de las once zonas industriales en el Distrito Federal.....	39
Figura 11 Mapa que representa la reconstrucción del plano de alimentación y derecho de vía.....	46
Figura 12. Plano de alimentación y derecho de vía.....	47
Figura 13. Mapa que ejemplifica la definición de los usos del suelo.....	48
Figura 18. Fragmento de un plano ortogonal.....	57
Figura 21. Ubicación de la colonia Guadalupe Tepeyac.....	63
Figura 22. Foto aérea de 1941 y 2018.....	64
Figura 25. Zona urbana de Guadalupe Hidalgo en 1929.....	67
Figura 30. Plano de la colonia Industrial de 1930.....	73
Figura 31. Plano del Fraccionamiento Guadalupe Tepeyac.....	75
Figura 32. Boceto de la colonia Guadalupe Tepeyac.....	78
Figura 33. Fragmento de plano del Fraccionamiento Guadalupe Tepeyac.....	79
Figura 34. Plano que especifica la instalación del alumbrado público.....	81
Figura 35. Plano del alumbrado público del parque Corpus Christi.....	82
Figura 38. Mapa general de la colonia Guadalupe Tepeyac.....	84

Figura 41. Plano de cimentación del Centro Deportivo Rosendo Arnaiz.....	86
---	----

Índice de tablas

Tabla 1. Lista de las colonias y fraccionadores.....	70
---	----

Tabla 2. Vialidades de la colonia Guadalupe Tepeyac.....	76
---	----

Uno de los rasgos característicos de la sociedad mexicana contemporánea es su acelerado proceso de urbanización.

Ana Lourdes Vega, 2017

INTRODUCCIÓN

El siguiente trabajo de investigación tiene como objetivo principal construir la evolución y el crecimiento urbano de la colonia Guadalupe Tepeyac a partir de la revisión documentada de las políticas de localización, planificación y ordenamiento urbano e industrial de la Ciudad de México, cuyos efectos hicieron posible su nacimiento y su formación dentro del proceso de expansión urbana, fraguado durante los primeros años de la época posrevolucionaria del país.

El objeto de estudio de esta investigación es la evolución urbana de una colonia de clase media, cuyos orígenes están sustentados en la localización y el desarrollo industrial, así como en la implementación de políticas públicas de planificación y ordenación urbana. Tales elementos conceptuales que componen el objeto de estudio, permitirán comprender su origen, su evolución, su proceso de consolidación urbana y su configuración espacial, que abarca un periodo aproximado de cincuenta años.

La hipótesis fundamental que rige esta investigación consiste en que una instalación industrial, de gran volumen tanto de su producción como de su capital y perteneciente a una compañía extranjera, al momento de incrustarse en el tejido urbano del barrio en sus comienzos, provocó unas sinergias que favorecieron su consolidación espacial y social, acompañado de unas políticas gubernamentales, orientadas a la planificación urbana.

Este trabajo de investigación está estructurado en tres capítulos que corresponden a tres momentos históricos, los cuales muestran cómo fue la transformación del lugar de estudio, que abarca desde los hechos coyunturales de carácter urbano que sufrió la capital y que afectarían más adelante la creación de la colonia, las condiciones del espacio y sus alrededores antes de su existencia hasta su fundación oficial a principios de la década de los cincuenta de la centuria pasada.

El primer capítulo dilucida el escenario histórico y geográfico del crecimiento urbano de la Ciudad de México, revisando algunos aspectos económicos y otros que están relacionados con los decretos genuinos sobre planeamiento metropolitano impulsados por el Estado.

Se trata de un contexto perteneciente a una fase histórica que se caracterizó por una intervención sistemática del Estado, expresada a través de la promulgación de los dictámenes legítimos, que iban orientados a garantizar el bienestar social, principalmente en la creación de empleos en el sector secundario, lo cual traería consigo la creación de nuevos centros de trabajo, la localización de las industrias en la ciudad y su cercanía con los nuevos conjuntos habitacionales y residenciales fundados en dicha época.

También, se da noticia sobre las carencias o las áreas de oportunidad en la incipiente diligencia urbana del Estado y las tendencias de crecimiento y difusión urbana de aquella época, que comprenden el periodo de los gobiernos posrevolucionarios de 1920 y 1940.

Tales carencias pudieron manifestarse mediante algunos arreglos entre los grupos del poder político y del sector privado, representados por la participación de los fraccionadores, quienes de manera oportunista se aprovecharon del fenómeno de la expansión urbana, marcado por la fundación de nuevas colonias o fraccionamientos, convirtiendo las necesidades de vivienda y habitación de la población en una gran oportunidad para hacer negocios, con lo que obtuvieron grandes dividendos a expensas de las autoridades locales y federales, quienes a su vez les ofrecían prerrogativas a estos fraccionadores para poder operar con facilidad y éxito en sus labores urbanísticas de lucro.

Por lo tanto, la primera parte de este trabajo será fundamental, porque demostrará y justificará que la evolución y el crecimiento urbano de la colonia Guadalupe Tepeyac no fueron ajenos a los eventos históricos de la Ciudad de México en materia de planificación y desarrollo urbano, cuyas acciones de mejoramiento en la gestión urbana de la capital, se retomarían posteriormente en la planeación y fundación de la colonia a estudiar.

El segundo capítulo explica las estrategias de localización industrial, basada en los supuestos teóricos de la economía espacial neoclásica de Alfred Weber, que fueron replanteados ulteriormente por otros autores contemporáneos como Fermín Alí Cruz Muñoz. Estas estrategias aún vistas como un elemento constructor de la ciudad que estimula su crecimiento y afianzamiento a través de decisiones políticas, factores sociales y geográficos, que en cierto momento histórico determinan su implantación en un espacio determinado.

Para el caso de la colonia a estudiar, esta fase ligada con la localización industrial que se fraguó a principios de los años treinta del siglo XX, es trascendental porque va a demostrar que la industria actúa como un importante motor del crecimiento urbano y como un agente constructor que configura el espacio urbano, mediante la distribución espacial

de las actividades productivas, que a su vez manifiestan los determinados usos del suelo al interior de una colonia originaria de clase media, cuya identidad dual se refleja entre lo urbano con la vivienda y lo industrial con la fábrica y el taller mecánico.

El tercer capítulo documenta el nacimiento de la Colonia Guadalupe Tepeyac en cuanto a los proyectos de su planificación, la incorporación de los servicios públicos que requeriría una población recién llegada de otros rumbos tanto del país como de la capital, algunas características de su morfología urbana, el tipo de equipamiento, la arquitectura predominante en los edificios residenciales y comerciales, y los medios que obtuvieron los primeros colonos para conseguir un lugar para vivir dentro de la colonia.

Dichos aspectos serán revisados y respaldados mediante la documentación recopilada de diferentes archivos, tanto personales como públicos, que comprenden las fotografías antiguas, los planos de los fraccionadores, las capturas aéreas, la oralidad o los relatos de los habitantes y otros documentos que sirvan de evidencia útil y fehaciente en la cimentación aproximada sobre la historia de una colonia en particular.

Y las conclusiones mostrarán los resultados obtenidos tanto generales como de la última etapa de este estudio. También, se harán observaciones con respecto a las dificultades surgidas durante el desarrollo de esta investigación, en lo que se refiere a la obtención escasa o poco disponible de otros documentos escritos o recursos bibliográficos que aludan de forma directa e indirecta a la colonia Guadalupe Tepeyac.

Por supuesto, dentro de la última sección de este trabajo escrito, es menester exponer algunas reflexiones sobre las metodologías formuladas y aplicadas al caso de estudio, como son la exploración del perfil sociodemográfico y la interpretación de los relatos de vida de los primeros pobladores de la colonia.

CAPÍTULO 1



CONTEXTO HISTÓRICO, GEOGRÁFICO Y POLÍTICO DEL CRECIMIENTO URBANO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

No sería posible armar un estudio urbano de la colonia Guadalupe Tepeyac sin examinar de forma previa y a fondo los programas de planificación y desarrollo urbano, propuestos por las autoridades locales y federales e injeridos constantemente por los fraccionadores y los inversionistas inmobiliarios que mencionaremos en este capítulo. Además, resulta imperioso revelar cuáles fueron los convenios que realizaron ambas partes en relación al crecimiento urbano de la Ciudad de México y la fundación de las nuevas colonias.

Por ello, en este capítulo se establecerá un marco general sobre la urbanización de la capital mexicana, cuyos antecedentes servirán para señalar los aspectos generales de las políticas de planeación urbana, que habían sido refrendadas e implementadas por los gobiernos posrevolucionarios.

Se expondrán algunos datos relevantes acerca de las tendencias progresistas del desarrollo urbano, otras cuestiones económicas implicadas con los asuntos urbanos, las tentativas y deficiencias en la incipiente gestión y organización política en el proceso de la urbanización de la capital.

Por lo tanto, el marco general servirá para conseguir una aproximación a las repercusiones que dieron paso al surgimiento de las nuevas colonias en la Ciudad de México, entre la década de los veinte y cuarenta del siglo pasado; el segundo decenio correspondería a la aparición de la Colonia Guadalupe Tepeyac dentro de la traza urbana del Distrito Federal.

Pero, antes de entrar en materia, sería pertinente considerar bajo análisis, pero de manera escueta, algunas anotaciones conceptuales, que permitan discernir la importancia de otros recursos que están involucrados en los procesos de la urbanización, como el territorio.

1.1 La función que cumple el territorio en los procesos de urbanización

El territorio es un componente primordial en los procesos de configuración espacial de los Estados nacionales y como parte del mismo están los centros urbanos ciertamente privilegiados. Por tanto, el territorio es una creación a la imagen y semejanza del corpus ideológico, que justifica las acciones de los grupos en el poder (Ribera, Mendoza y Sunyer, 2007:15).

Dicho de otra forma, el territorio es un elemento axial en el análisis desde la construcción del Estado moderno, que está respaldado por un corpus de ideas que se plasman en proyectos de carácter político, administrativo, educativo, jurídico, económico y territorial (Ribera, Mendoza y Sunyer, 2007:16).

Por ello, es importante tomar en cuenta que la forma y el crecimiento de las ciudades no sólo se limita a consecuencia de los procesos naturales, vinculado a determinadas circunstancias físicas del terreno, sino que también es producto de las disposiciones hechas por personas, grupos y organizaciones sociales, que tienen o desean conseguir el control de determinados recursos (Casellas, 2008:3).

En ese sentido, entrarían otros factores intangibles que se conectan directa e indirectamente con dichas determinaciones en lo económico, lo histórico y lo geográfico, donde las acciones políticas del Estado jugarán un papel primordial en la toma de decisiones dentro del territorio bajo su autoridad. Son precisamente tales cuestiones que serán analizadas a continuación.

1.2 Aspectos económicos nacionales y su impacto en la urbanización

México es un país eminentemente urbano. Su proceso de urbanización acelerado arrancó a partir de la segunda mitad del siglo veinte, como resultado de la interacción entre el crecimiento demográfico, el desarrollo económico y la estabilidad política que fue imponiendo un sistema que tenía su base en el control de las fuerzas políticas, la sustitución de importaciones y el desarrollo de los mercados locales y regionales (Checa y Hernández, 2014:7).

Lo cierto, es que ese proceso histórico, que también involucra a la urbanización, fue conocido como el “milagro mexicano”, el cual permitió la diversidad regional, marcada por el peso de la distribución de las rutas de transporte y de la fuerza de trabajo hacia determinadas zonas (Checa y Hernández, 2014:7a), generando movimientos migratorios

del campo a la ciudad para aprovechar las ofertas de empleo ofrecidas principalmente en el ramo industrial implantado en el núcleo urbano. Y a su vez, esos flujos migratorios generarían el crecimiento urbano de la capital.

En las décadas posteriores a la Revolución, caracterizadas por los esfuerzos invertidos tanto en la cimentación de un nuevo pacto político-social y el crecimiento de la economía nacional (Collado, 2007), el gobierno federal emprendió algunas acciones institucionales ligadas a las cuestiones urbanas, como la fundación del Banco Nacional Hipotecario y de Obras Públicas durante la administración del presidente Abelardo L. Rodríguez¹ en 1933. Institución que tenía la finalidad de realizar la construcción de viviendas populares, crear nuevas empresas industriales, desarrollar las existentes y conceder créditos a aquellas ciudades del país que carecían de servicios públicos como saneamiento, agua potable, pavimentación, mercados, rastros, electricidad, etcétera (Landa, 1998:276).

Este acontecimiento político e institucional, constituiría apenas un ápice en esa visión interventora del Estado, preocupado en la organización territorial y en el aseguramiento del bienestar social de la población. Por ello, el Estado emprendería más adelante otras labores, que ofrecerían a la población urbana nuevos servicios de calidad en espacios más habitables.

1.3 Aspectos políticos y la función del Estado en los primeros procesos de expansión urbana de la capital

Las medidas legislativas adoptadas por los regímenes posrevolucionarios fueron una espada de doble filo, por un lado le permitiría al Estado ejercer un mayor control político y a su vez satisfaría las demandas populares. Es así que el Estado se transformó en un organismo de planificación y de coordinación con los programas de desarrollo que éste mismo diseñó, con los cuales buscaría resolver las necesidades económicas y las demandas

¹ En su primer informe de gobierno, buscando la participación de los patrones para el cumplimiento del precepto constitucional generado en 1917, en su artículo 123, que demandaba a los mismos patrones proporcionar viviendas cómodas e higiénicas (incluyendo el establecimiento de escuelas, enfermerías y demás servicios necesarios para la comunidad) a los trabajadores u obreros como la base primordial del Estado, anunciando la construcción de casas para los obreros, auspiciadas por el Departamento del Distrito Federal (Sánchez, 1999:76).

políticas y sociales del pueblo mexicano como la educación, la salud y la vivienda (Vargas, 1988).

Prueba de ello, durante la administración del presidente Álvaro Obregón se dictaron dos decretos² que buscaban mejorar las condiciones de habitabilidad de los grupos sociales más vulnerables, intentado aumentar la construcción de viviendas para estas clases y disminuir los costos de las rentas (Collado, 2007:409).

Pero, como el Estado no contaba con los recursos pecuniarios suficientes para invertirlos en la construcción de viviendas, debido a una economía nacional devastada por los levantamientos revolucionarios, tuvo que recurrir a la ayuda financiera de las empresas particulares, ofreciéndoles incentivos fiscales para que éstas se animaran en auspiciar la construcción de nuevos conjuntos habitacionales o de viviendas.

En lo que se refiere a los trabajos de mejora urbana emprendidos por el gobierno federal, en enero de 1923, la Comisión de Obras Públicas propuso la constitución de una Comisión Consultiva, cuya función consistió en proponer el presupuesto necesario para llevarse a cabo las obras públicas y ofrecer mejores infraestructuras de comunicación a los nuevos barrios y fraccionamientos de la capital (Jiménez, 1993).

La creación de esta comisión se aprobó y en el transcurso del mes de enero de 1923, se realizó el primer proyecto de planificación urbana del ayuntamiento con la finalidad de controlar la expansión urbana, cubrir las mejoras en servicios públicos como el abastecimiento de agua potable, incluyendo la construcción de infraestructuras hidráulicas para su canalización, saneamiento en los sistemas de drenaje, recolección de desechos sólidos, alumbrado público, redes telefónicas, tranvías, vías ferroviarias (**Figura 1**), redes viales, reparación y ensanche de pavimentos (Jiménez, 1993).

² El primero corresponde al 9 de julio de 1921 sobre exenciones al impuesto del predial y descuentos en servicios públicos; el segundo data del 4 de septiembre de 1922 sobre el aumento a la oferta de bienes inmuebles para alquiler (Collado: 2007).

Plano parcial de las redes ferroviarias y tranviarias de la Ciudad de México, 1930

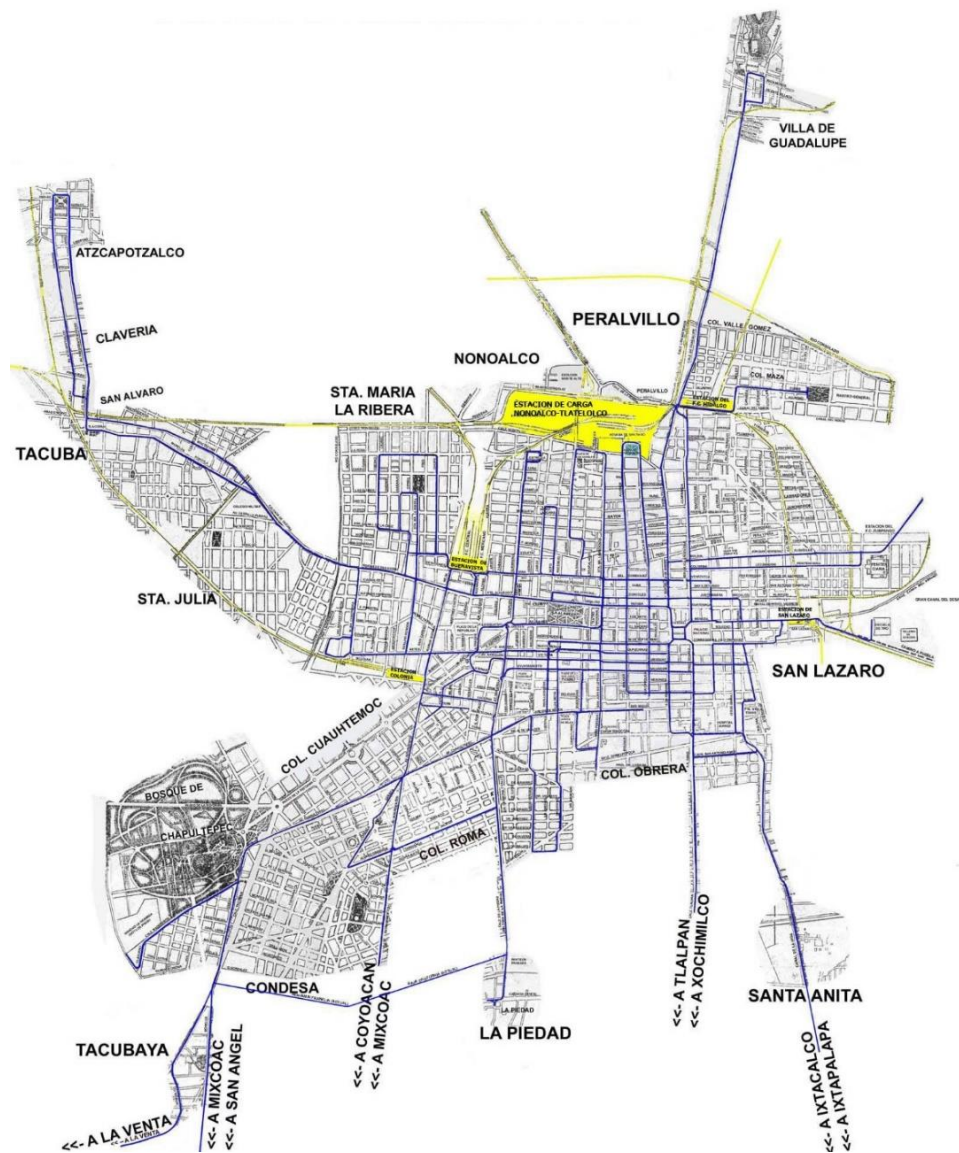


Figura 1. Un plano que muestra las rutas de los tranvías en color azul y las vías de ferrocarril en color amarillo, existentes entre los años de 1930 y 1950. También se pueden observar los trazos de las primeras colonias fundadas durante la década de los años veinte en adelante, distribuidas en su gran mayoría en el centro como la Condesa, Roma y Santa María la Ribera, mientras que una minoría están muy alejadas del centro como Clavería y la Villa de Guadalupe, consideradas en ese tiempo pertenecientes a la zona conurbada y periférica de la Ciudad de México. **Fuente:** La antigua Ciudad de México (Fotos antiguas), [en línea]. **Disponible en:** <https://www.facebook.com/LaAntiguaCiudadDeMexicoFotosAntiguas/photos/a.280369372076053.61817.280367308742926/568370483275939/?type=3&theater> [Consultado el 9 de marzo de 2017].

1.4 Otros factores que favorecieron el crecimiento urbano de la capital

La Ciudad de México ha sido el núcleo privilegiado del país por ser la sede de los poderes federales, convirtiéndola en un importante centro político y económico, al concentrar la mayor parte de las actividades industriales, comerciales y financieras, privilegiando así su formación urbana mediante la apertura de nuevas vías de comunicación y el aumento de nuevos asentamientos humanos, derivados del crecimiento natural de la población en la capital y los flujos migratorios (Collado, 2007).

El incremento de los desarrollos urbanos se vio beneficiado gracias a la creciente demanda de la vivienda, la introducción de vehículos colectivos con motores de combustión interna, las rutas de los camiones o autobuses fueron creciendo hasta llegar a las zonas más apartadas del corazón de la ciudad, permitiendo una mayor conectividad entre cada demarcación (Collado, 2007).

Este incremento de los nuevos medios de movilidad facilitaron la introducción de terrenos disponibles para el establecimiento de nuevos asentamientos en la periferia de la capital; tales terrenos sería ofertados por el mercado inmobiliario a los pobladores que recién llegaban de otros rumbos del país (Collado, 2007).

Otros puntos a destacar acerca del crecimiento urbano, tienen que ver con la desamortización de bienes eclesiásticos, el apoyo a empresas de construcción de obras públicas, la consolidación del mercado inmobiliario y el rechazo de la ciudad conventual, que facilitaron el rápido crecimiento urbano entre 1857 y 1946, desde los primeros años de la posrevolución hasta mediados del siglo XX (Barbosa, 2007).

Una prueba de ese acelerado crecimiento urbano, según datos del Gobierno del Departamento del Distrito Federal, se reportó que entre 1900 y 1930 la ciudad pasó de 27,135,500 a 86,087,500 m² de suelo urbanizado (Berra, 1982 citado en Barbosa, 2007).

Dentro de ese mismo periodo, algunas de las antiguas municipalidades periféricas se fueron conurbando como es el caso de la Villa de Guadalupe Hidalgo (actualmente delegación Gustavo A Madero), Tacubaya (actualmente delegación Miguel Hidalgo) y General Anaya (actualmente ocupa parte oriental y meridional de la delegación Benito Juárez) que estaban unidas a los nuevos fraccionamientos en 1929, pasando de ser municipalidades a delegaciones del Departamento del Distrito Federal (Barbosa, 2007).

A grosso modo, podemos corroborar que la tendencia del crecimiento urbano de la Ciudad México (**Figura 2**) en la década de los veinte empezó su etapa de despegue y dispersión, no sólo hacia territorios todavía no urbanizados de las delegaciones asentadas

en el centro de la Ciudad de México, que corresponden a las demarcaciones actuales de Cuauhtémoc, Benito Juárez, Miguel Hidalgo y Venustiano Carranza, sino también alcanzó su expansión en otras delegaciones del sur como Coyoacán y del primer contorno norteño integrado por las delegaciones de Azcapotzalco y Gustavo A Madero, donde se localiza la Colonia Guadalupe Tepeyac y los perímetros industriales.

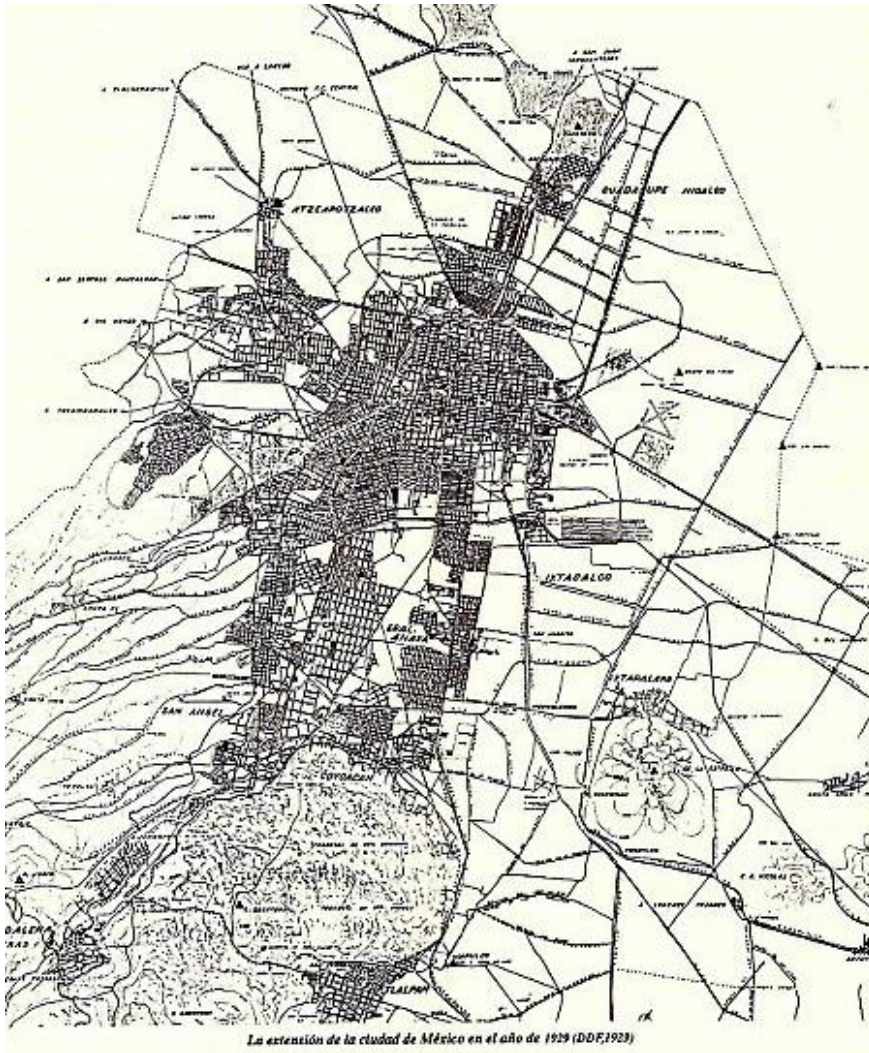


Figura 2. Mapa que muestra la extensión urbana de la Ciudad de México en 1929, concentrada en mayor proporción en las delegaciones del centro y con algunas colonias joviales de la Villa de Guadalupe Hidalgo y Tlalpan, que están más alejadas del centro.

Fuente: DDF, 1929.

Según el Atlas General del Distrito Federal de 1929, los límites de la ciudad eran: al norte, las colonias Industrial, Aragón y el Cerro del Tepeyac; al noreste, la colonia Vallejo, el barrio de Atlampa, los pueblos de Azcapotzalco y Tacuba; al poniente, las colonias Santa Julia, Tlaxpana, Verónica, Alfonso XIII y Chapultepec Heights; al suroeste, las colonias Guadalupe Inn, Altavista, el pueblo de San Ángel; al sur las colonias de la Huerta, Del Carmen, La Concepción y Jerusalén; al sureste, Portales, Nativitas y La Viga; al este, las colonias Federal, Romero Rubio, y Del Rastro; finalmente en el noreste, se ubica la colonia Valle Gómez. (Sánchez, 1999:30).

Como parte del nuevo desarrollo urbano desigual de la ciudad, al norte y al oriente fueron apareciendo colonias proletarias, conformadas por población que salía del centro de la capital o con grupos de migrantes, quienes en su mayoría iban arribando a estas zonas después de haber abandonado algunos de los estados del país (Sánchez, 1999:81).

1.5 Normas de construcción y planificación urbana a cargo de los ayuntamientos

Ante el surgimiento de nuevos asentamientos urbanos dentro de los límites de la capital, se generó un reglamento de construcción de la Ciudad de México del 20 de enero de 1920, que estipulaba las características que debían tener todos los barrios que pretendieran abrirse en la municipalidad. Se trataba de un intento por poner orden al caos de las construcciones y los fraccionamientos de todo tipo, que habían florecido desde la década de la Revolución hasta su culminación (Collado, 2007:411).

Dentro de sus lineamientos, estipulaba el pago total o parcial de las obras de urbanización emprendidas por los inversionistas y autorizadas por el municipio, la celebración de un contrato entre el ayuntamiento y los particulares, la aprobación oficial de los planos de las nuevas colonias por parte de la Dirección de Obras Públicas, los requisitos para la apertura de calles nuevas que incluía el ancho que debían tener para facilitar la circulación, que la traza de las arterias viales debían conectarse con las ya existentes para facilitar la circulación y coincidir con la nivelación y los planes generales de alineamiento, prohibición de la apertura de nuevas calles por parte de los particulares sin la autorización previa del ayuntamiento, las especificaciones sobre la altura de las banquetas y que los fraccionamientos debía ceder al menos 1,000 m² de terreno para edificar centros educativos y otros equipamientos (Collado, 2007).

Otros aspectos destacados de los lineamientos de 1920 fueron la aplicación de un mecanismo de control para la construcción de nuevos edificios y fraccionamientos, conservando algunas de las reglas porfirianas sobre la admisión de nuevas colonias de propiedad pública, calles y servicios públicos (Jiménez, 1993).

Sin duda, fue una normativa que partía de un plano general oficial de control y admisión de colonias. El ayuntamiento tenía el derecho de definición sobre los terrenos destinados a la vía pública, ya que los particulares no tenían derechos para proceder a la formación y modificación de las calles sin el beneplácito de la Dirección General de Obras Públicas. Al tratarse de un reglamento con antecedentes porfirianos en la construcción, se valió de dicho aspecto para hacer los nuevos fraccionamientos (Jiménez, 1993).

Sin embargo, estos lineamientos no pudieron someter la voluntad de los empresarios y fue desmantelada, manteniendo la constante falta de servicios urbanos en varias de las nuevas colonias y los especuladores inmobiliarios seguían sin cumplir dichas leyes (Collado, 2007).

El reglamento posrevolucionario mantuvo en vigencia que las obras de urbanización fueran pagadas total o parcialmente por los ayuntamientos, con el propósito de fomentar la construcción de las viviendas necesarias, y ello también sirvió para tejer alianzas entre los políticos y los empresarios del sector inmobiliario (Collado, 2007).

1.6 El experimento fallido de los municipios por gestionar el desarrollo urbano

En lo que concierne a la división territorial y la organización política-administrativa a nivel local, que también cumplió con importantes funciones en la diligencia urbana en pleno crecimiento, la Constitución Política de 1917 le confirió a los municipios nuevas atribuciones y autonomía que estarían relacionadas con el desarrollo urbano. A pesar de que los ayuntamientos de la capital carecieron de presupuesto y de proyectos urbanos consistentes para el futuro de la capital del país, realizaron los primeros planes y medidas parciales para la reordenación urbana de la ciudad (Jiménez, 1993).

Sin embargo, la reanudación del municipio en el Distrito Federal tras la promulgación constitucional en 1917 y la restitución de todas las facultades en el ayuntamiento de México decretadas en 1921 por Álvaro Obregón, no ayudó a la ciudad para que subsanara sus gastos, perdiendo todos sus apoyos económicos federales destinados a las obras públicas (Collado, 2007).

Además, los municipios de la Ciudad de México no tenían la capacidad económica para proveer de los servicios necesarios a la creciente población y como el pago para la introducción de éstos en las nuevas colonias recaía sobre él, favorecía el surgimiento de desarrollos urbanos para los grupos de mayores ingresos que podían pagar un impuesto predial elevado. Así que dicha autoridad local desatendía las demandas de los sectores populares y agudizaba la segregación social. En tan sólo diez años el número de fraccionamientos aumentó a 32 (Collado, 2007:408).

En consecuencia, las soluciones para controlar el desarrollo urbano del Distrito Federal por parte de los municipios recién formados, no fueron suficientemente sólidas para contrarrestar los problemas de organización, el manejo de presupuestos destinados al mejoramiento urbano y lo que significaba su incómoda presencia para el poder central,

las presiones de los agentes inmobiliarios y los planificadores que estaban urgidos en ocupar su lugar político para el manejo del ordenamiento territorial (Jiménez, 1993).

Finalmente, en 1928 se desapareció la estructura municipal del Distrito Federal por decreto presidencial a través de la iniciativa del 30 de julio del mismo año, dejando al gobierno del Distrito Federal a cargo del presidente de la república, mediante la asignación de un regente, con un territorio dividido en un Departamento Central y 13 Delegaciones Políticas (Jiménez. 1993:206).

Con esta maniobra política basada en el desmantelamiento de la organización municipal, se reforzó la idea de que una autoridad centralizada, que acompañada de los intereses de fraccionadores y especuladores inmobiliarios quienes habían presionado incesantemente por desaparecer el municipio, resolvería eficientemente los problemas pendientes de una urbanización incontrolada, por falta de una visión integradora sobre el territorio a través de la ejecución de sus propias leyes.

1.7 Del municipio a la toma del poder de los fraccionadores en la administración pública

Los agentes fraccionadores del suelo rustico, que lo transformarían para su uso urbano, estaban dispuestos a ocupar el vacío dejado por las autoridades locales del municipio. Los planificadores urbanos se dejaron caer sobre la estructura política y administrativa, que resultó de la desaparición de los ayuntamientos de la capital mexicana (Jiménez, 1993).

Estos planificadores urbanos fueron ascendidos a funcionarios públicos para la gestión de la ciudad en pleno proceso de urbanización, apareciendo desde 1922. El primero de ellos fue el ingeniero Modesto C. Rolland, oriundo de La Paz, Baja California Sur, quien había adquirido algunas propiedades en la Ciudad de México, llegó a ser subsecretario de Comunicaciones y Obras públicas y de Economía (Jiménez, 1993).

Dentro del mismo grupo de planificadores urbanos de aquella época, también entraron los ingenieros, representados por el Departamento de Ingeniería del ayuntamiento, dirigido por el arquitecto José A. Cuevas. Durante la estancia de este equipo técnico dentro del ayuntamiento, se proyectaron una serie de medidas de control de la expansión urbana del Distrito Federal, tratando de hacer valer el reglamento de construcciones de 1920 y luego haciendo un levantamiento masivo del área urbanizada, que daría pie a una serie de planes de mejoramiento urbano (Jiménez, 1993).

Es así que la construcción de la ciudad ha tenido a los arquitectos e ingenieros como los profesionistas y agentes interventores de gran importancia en el planeamiento y la ordenación urbanística, la construcción material y la concepción de las infraestructuras y las edificaciones (Capel, 2013:244).

No obstante, dichos profesionistas no dejan de ser agentes subordinados al servicio de los objetivos establecidos en los programas de planificación urbana del Estado, en cuyos contenidos y diseños también intervienen las empresas promotoras y constructoras, que suelen establecer las especificaciones más decisivas, que van desde la selección de los grupos sociales a los que se dirige la promoción hasta la traza urbana de los futuros asentamientos (Capel, 2013:244a).

En el caso de las operaciones inmobiliarias dentro de un contexto genérico, son los promotores quienes consideran las demandas del mercado y deciden el tipo de vivienda que van a construir si es de mayor o menor calidad, para las clases altas o bajas. Las estrategias de promoción son variadas y se adaptan a las diferentes situaciones que se suscitan (Capel, 2013:246).

En ocasiones, los promotores inmobiliarios empiezan con viviendas populares para colonizar un sector alejado del centro urbano. Otras veces optan por atraer primero a las clases medias para que vayan colonizando un sector más retirado de la ciudad, con el objetivo de promover más adelante otras urbanizaciones para las clases de mayores rentas en los espacios que quedan libres y así lograr la diversificación de la oferta de vivienda en la ciudad (Capel, 2013:246a).

Sin embargo, en el contexto mexicano posrevolucionario, los fraccionadores habían determinado, una vez que la urbanización entró en conflictos tras su avance incontrolado, que el colono de clase baja era el único culpable del desarrollo urbano caótico, debido a su inmigración compulsiva, proveniente de una prolífica familia, perteneciente a una cultura campesina, por su irrevocable necesidad de todo, por su inseparable dependencia institucional y su ubicua territorialidad. Así que la responsabilidad de los fraccionadores y el gobierno cómplice en este proceso es irrefutable (Jiménez, 1993).

Así que, en ningún momento los planes urbanos de la capital, realizados por estos nuevos funcionarios, fueron más allá de darle fluidez vial a los fraccionamientos y colonias insulares, que resultaron de la promoción privada e incontrolada por décadas. Dichos planes de los especuladores inmobiliarios tampoco contemplaron la prioridad en ofrecer a los nuevos pobladores servicios y equipamientos urbanos, sin destinar una mínima parte

de sus utilidades para hacer de las nuevas colonias espacios dignos y habitables en el sentido más humano de la palabra (Jiménez, 1993).

Las autoridades y los planificadores urbanos sin escrúpulos que lucraban con la necesidad de los grupos socioeconómicos más desfavorecidos, establecieron una nueva modalidad para ofrecer terrenos para su fraccionamiento, basada en la complicidad que retomaba viejos vicios inmobiliarios, dando como resultado una construcción desastrosa de la ciudad, cuyos efectos son notorios en la actualidad (Jiménez, 1993).

Algunos promotores inmobiliarios vendían los predios en condiciones rudimentarias sin servicios urbanos y era tal la necesidad de vivienda que los compradores empezaban a construir sin tener calles pavimentadas, agua, drenajes y luz. Luego desaparecerían los vendedores y los colonos se organizarían para iniciar los trámites ante el ayuntamiento³, exigiendo la dotación total de tales servicios en sus localidades embrionarias con suelos rústicos (Collado, 2007).

Finalmente, la incapacidad de las autoridades locales y federales para imponer orden en la ciudad se manifestó de manera fehaciente en la traza de la Ciudad de México. Pese a que tenían que ser aprobados por el ayuntamiento, tales lineamientos respondían a los gustos de los empresarios y no a un plan maestro, de manera que se introducían modelos urbanos que entorpecían el tránsito de vehículos y de tal forma que los nuevos fraccionamientos constituían una especie de islas dentro de la urbe, como el caso de las colonias Lomas de Chapultepec y Ex Hipódromo Condesa a principios de los años veinte de la centuria pasada (Collado, 2007).

1.8 Carencias en la gestión de la urbanización

La debilidad del Estado se manifestó en la falta de dirección y continuidad en la planificación urbana de la Ciudad de México, marcado por el incumplimiento de las diferentes legislaciones vinculadas a la construcción y la expansión de su territorio, que en la mayoría de las veces fue anárquico (Collado, 2007).

En efecto, la manera en cómo se expandió la metrópoli refleja la presencia de sectores heterogéneos que habitaban un mismo espacio, la disputa por los servicios

³ E incluso, durante la presidencia de Lázaro Cárdenas, los colonos generarían varias denuncias que se hicieron llegar al poder ejecutivo, donde se destacaban los abusos e incumplimientos por parte de las compañías fraccionadoras y la complicidad de algunos funcionarios del gobierno (Sánchez, 1999:77).

públicos, el favoritismo de las autoridades municipales y federales hacia los intermediarios particulares, también denominados fraccionadores (Collado, 2007:408).

En consecuencia, surgieron barrios populares sin servicios, fraccionamientos residenciales para las clases altas y medias, colonias para los burócratas, los obreros y grupos de colonos que invadieron predios unilateralmente y que optaron por la autoconstrucción, dando como resultado una segregación socioespacial de la ciudad cada vez más marcada por dichas diferencias en la ocupación y el uso del suelo entre distintas clases sociales (Collado, 2007).

Hubo varios problemas que se suscitaron en los nuevos fraccionamientos de la Ciudad de México en tiempos de la presidencia de Álvaro Obregón como la existencia de grandes zonas deshabitadas, sin construcciones, viviendas muy aisladas, constantes robos por falta de vigilancia, ausencia de alumbrado público, pavimentos deteriorados y una sistemática carencia de servicios públicos, trayendo consigo serios problemas de insalubridad generalizados en toda la capital por el déficit de agua potable y la deficiente canalización del drenaje (Barbosa, 2007).

A pesar de que los habitantes de las nuevas colonias manifestaban pagar todos los impuestos, no recibían el apoyo por parte de las autoridades locales ni federales para dotarlos de los servicios públicos necesarios y por otra parte, estaba el desinterés de los fraccionadores en garantizar las mínimas condiciones de urbanización, mientras éstos recibían íntegras sus ganancias por la venta de los lotes fraccionados (Barbosa, 2007).

Antes estos conflictos derivados por una mala gestión urbana y los reclamos populares, a partir de la década de los veinte, se planteó dirigir un ordenamiento urbano, tomando en cuenta las recomendaciones de arquitectos, ingenieros civiles, médicos y otros profesionistas que hicieron constantes llamadas de atención a la autoridad sobre la agudización de los problemas que producían la ausencia de planes generales para la regulación del crecimiento urbano (Barbosa, 2007).

Por otra parte, grupos de profesionales ligados a los negocios inmobiliarios⁴ mostraban públicamente su desacuerdo con el desorden y la anarquía con la que se

⁴ También se dedicaban a otras actividades lucrativas como a las carreras de jinetes y las corridas de toros, tal es el caso del fraccionador o portafoliero Merced Gómez, quien fue matador, fundó una colonia que lleva su nombre y que se ubica actualmente en la zona poniente de la Ciudad de México, entre las delegaciones Álvaro Obregón y Benito Juárez (Jiménez, 1993).

construían los fraccionamientos que ya proliferaban en la capital y que algunos de ellos mismos habían provocado (López, 1993).

Estos profesionales inmobiliarios hacían campañas a favor de la conversión de los expertos de la construcción en empresarios de compañías fraccionadoras y constructoras que ofrecían viviendas asequibles. Dichas campañas las consideraban parte de una estrategia de planificación urbana con criterios racionalistas, inspiradas en la Carta de Atenas y destinadas a resolver los problemas urbanos de la ciudad (López, 1993:7).

1.9 Acciones del Estado para resolver el problema de la gestión urbana

Una de las primeras medidas emprendidas por los gobiernos posrevolucionarios para enfrentar el problema de la densificación y el deterioro de la calidad de vida de la población más endeble económicamente, fue abandonar la prioridad porfiriana del monumentalismo para abordar directamente el problema de la vivienda barata (**Figura 3**), fortaleciendo a las empresas dedicadas a la producción de materiales para la construcción, constructoras y capitalizadoras del ahorro para la compra de nuevas viviendas (Barbosa, 2007).



Figura 3. Ejemplo de vivienda asequible para la clase media emergente que recién llegaba a la Colonia Guadalupe Tepeyac, desde principios de los años cincuenta del siglo XX. Captura de imagen correspondiente a la calle de Lidia, entre Saúl y Samuel. Imagen capturada en el mes de Febrero de 2016.

Fuente: Google Maps.

El interés por la planificación debido al crecimiento vertiginoso de la traza urbana y la explosión de nuevos fraccionamientos se hizo notorio cuando en 1927 se fundó la Asociación Nacional para la Planificación de la República Mexicana, que también tuvo su

presencia y participación en la creación de nuevos asentamientos humanos del Distrito Federal (Barbosa, 2007:371).

Anterior a la fundación de dicha asociación, el 9 de julio de 1921 se concedieron exenciones de impuestos al predial y otros descuentos a los servicios públicos como el agua, el drenaje y el pavimento para quienes construyeran casas con un costo inferior a los \$10,000 pesos (Cruz, 1994 citado en Collado, 2007:410).

Otro decreto fue del 4 de septiembre de 1922 que consistió en aumentar la oferta de bienes inmuebles para el alquiler, disminuyendo los impuestos para aquellos que cobraran menos renta. Los planos de esas casas y edificios debían contar con el beneplácito del gobierno del Distrito Federal, las cuales alcanzaron un éxito relativo en su construcción dentro de las colonias de reciente fundación. Para 1923 se calcula que ya se habían edificado 1429 viviendas al amparo de tales normativas mencionadas (Cruz, 1994 citado en Collado, 2007:410a).

El 3 de junio de 1924 entró en vigor un nuevo reglamento de colonias para las municipalidades del Distrito Federal, que prohibió estrictamente la apertura de nuevas colonias sino contaban con atarjeas, agua potable, pavimentos y servicios de limpieza. Los municipios debían hacer efectiva la responsabilidad de las compañías y sancionar a los particulares que las infringieran (Collado, 2007).

En 1925 se reestructuró el Departamento de Arquitectura del ayuntamiento, con la dirección del arquitecto Manuel Amábilis. Con los informes disponibles de las colonias, surgió el interés por parte de las autoridades para ofrecer soluciones al problema urbano, dando comienzo a una planificación urbana institucionalizada y apoyada por el propio Estado (Jiménez, 1993).

El 21 de agosto de 1926, el ayuntamiento de la Ciudad de México publicó un aviso en el Boletín Municipal, con el cual pretendía hacer valer lo establecido en el reglamento de construcciones, respecto a los fraccionamientos (Jiménez, 1993:199):

“Convencidos de las dificultades y los serios trastornos que resiente el público al comprar lotes de terrenos, en los fraccionamientos que hacen empresas o particulares sin llenar los requisitos de estudios y aprobación por parte de la Dirección General de Obras Públicas, a los planos de los fraccionamientos que marca el reglamento de construcciones de la Ciudad de México, pone en conocimiento del público en general que NO PODRÁN EDIFICARSE EN LOS LOTES QUE COMPREN SINO CUANDO ESOS LOTES CORRESPONDAN A UN FRACCIONAMIENTO APROBADO POR LA DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS, pues esa Dirección General no

dará licencia para edificar, ni procederá a hacer por su cuenta, ni a recibir obras ejecutadas relativas a la urbanización de las calles públicas o privada, que correspondan a fraccionamientos que no haya aprobado previamente.”

Derivado de aquel boletín, la realización de un Plano de la Ciudad de México, elaborado por el arquitecto y consultor de la ciudad Federico E. Mariscal y el ingeniero Domingo Quijano y que se publicó en el Boletín Municipal del 30 de mayo de 1926, contempló algunas propuestas de reordenación urbana, aplicando los sistemas más modernos de planificación para descongestionar el tráfico vehicular, la ampliación y ensanche de las avenidas principales y más emblemáticas de la ciudad para comunicar con el resto de los nuevos fraccionamientos periféricos (Jiménez, 1993:199).

Para la década de los treinta, uno de los introductores del urbanismo moderno e impulsor de la planificación urbana en México, el arquitecto Carlos Contreras, elaboró un Plan de Desarrollo para la Ciudad de México (**Figura 4**), con base a los principios proclamados de las vanguardias urbanas europeas y racionalistas (López, 1993:7).

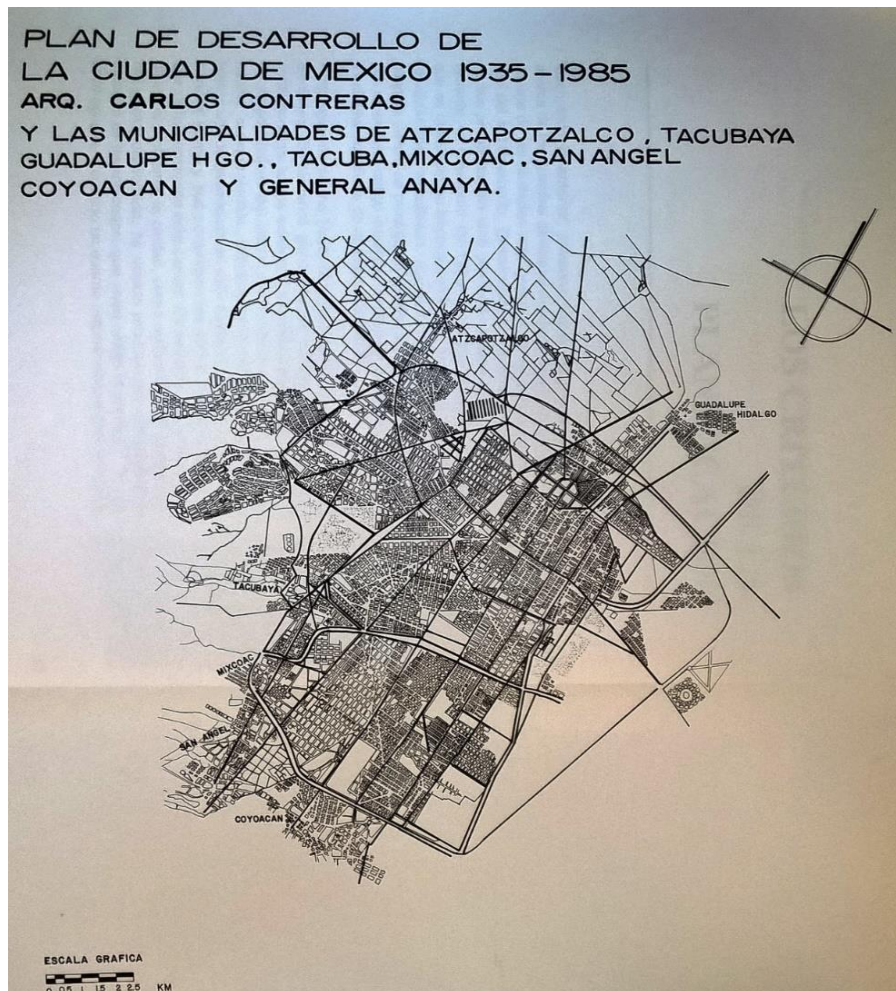


Figura 4: Plan de Desarrollo Urbano de la Ciudad de México 1935-1985, elaborado por el Arquitecto Carlos Contreras, realizado bajo los principios ordenadores de las funciones urbanas. Preveía amplias zonas de reservas agrícolas y planteaba la protección física del Centro Histórico. Además, estimaba para 1985 una población de dos millones de habitantes. Un plano concepto diseñado por Varinia López Vargas y Ricardo Muñoz Sánchez.

Fuente: López, Rafael, “La planificación y la Ciudad de México”, 1993.

En esa misma época, se formularon y aprobaron otras leyes expedidas en 1930, promovidas por el arquitecto Carlos Contreras, como la Ley General de Planificación de la República Mexicana de carácter federal. Más adelante, se expidieron legislaciones específicas para el Distrito Federal entre las cuales destacan (Jiménez, 1993:225):

- La Ley de Planificación y Zonificación del Distrito Federal y Territorios de Baja California del 12 de enero de 1933.
- El Primer reglamento de la Ley de Planificación y Zonificación del Distrito Federal y Territorios de Baja California de 1933, expedido el 13 de febrero de 1933.
- El Segundo reglamento de la Ley de Planificación y Zonificación del Distrito Federal y Territorios de Baja California de 1933, expedido el 12 de junio de 1936.
- El Reglamento de Fraccionamientos para el Distrito Federal del 9 de mayo de 1936⁵.
- El Tercer Reglamento de las fracciones I, V y VII del artículo 3º de la Ley de Planificación del Distrito Federal y Territorios de la Baja California de 1933, expedido el 19 de diciembre de 1941.
- El Reglamento sobre fraccionamiento de terrenos del Distrito Federal, expedido el 5 de septiembre de 1941.
- La Ley de Planificación del Distrito Federal del 21 de diciembre de 1953.

Estas leyes se promulgaron antes del gran crecimiento urbano del Distrito Federal, producto del proceso de industrialización que se concretó y se concentró particularmente en las delegaciones centrales de la capital del país antes de 1940 (**Figura 5**) (Jiménez, 1993).

Con respecto a la Primera Ley de Planificación y Zonificación del Distrito Federal y Territorios de Baja California, esta ley surgió como una necesidad y como una respuesta para la resolución urgente a los problemas que en particular se observaban dentro de la Ciudad de México (Sánchez, 1999)⁶.

⁵ En el mismo año, se creó Comisión de Planificación del Distrito Federal. En ella participaron autoridades del Departamento del Distrito Federal, de la Secretaría de Hacienda y crédito Público y organismos de empresas privadas, la industria y el comercio (López, 1993).

⁶ En la memoria de las labores del Departamento del Distrito Federal de 1934, al respecto se puede leer lo siguiente: “Las autoridades del Departamento al hacer el estudio de cada uno de los problemas urbanos del Distrito Federal, llegaron a la conclusión de que era de necesidad inaplazable ejecutar obras de planificación en la ciudad y poblaciones circunvecinas, a fin de proporcionar a los individuos y a las fuerzas económicas un acondicionamiento mejor para su desarrollo y para su movilización. De aquí nació la Ley de Planificación y Zonificación del Distrito Federal y Territorios Federales” (DDF, 1934: 175 citado en Sánchez, 1999).



Figura 5. Fábrica de acero “La Consolidada”, ubicada en la actual colonia Ex Hipódromo de Peralvillo y sus alrededores, delegación Cuauhtémoc. Fotografía aérea de 1943. El camino arbolado es la Calzada de la Ronda, y del lado izquierdo se aprecian los patios de maniobras y talleres del ferrocarril, espacio donde luego se construyó la Unidad Habitacional Nonoalco Tlatelolco. **Crédito imagen:** ICA Aerofoto. **Fuente:** La Ciudad de México en el tiempo, [en línea]. **Disponible en:**

<https://www.facebook.com/laciudaddemexicoeneltiempo/photos/a.195987210423307.42656.187533597935335/840999882588700/?type=3&theater> [Consultado el 9 de marzo de 2017].

La ley anteriormente mencionada, basaba sus acciones de planeación en la instrumentación de los planos reguladores y en su parte operativa, señalaba las facultades del poder ejecutivo a quien se le delegó la responsabilidad de organizar comisiones, para que con base a los planos reguladores llevaran a cabo los estudios necesarios para instrumentar la planificación y la zonificación tanto del Distrito Federal como de Baja California (Sánchez, 1999)⁷.

⁷ Tales planos reguladores emanaban de la Ley de Planificación en su artículo 2º, estableciendo que la planificación consistiría en la apertura de nuevas vialidades como calles, bulevares, vías, parques, etc. La rectificación, ampliación, alineamiento, prolongación y mejoramiento de las actuales vías. La subdivisión y lotificación de los terrenos de las poblaciones existentes. La ampliación de poblaciones y la fundación de nuevos centros poblados. La creación de plazas, parques, jardines, campos de juego, estadios y reservas forestales. La ubicación y construcción de edificios públicos como escuelas, mercados, cementerios, terminales

Tres años de haber sido decretada, la Ley de Planificación sufrió ajustes sustanciales, buscando obtener resultados más positivos. Así que en 1936, nació la segunda Ley de Planificación y Zonificación del Distrito Federal y los Territorios de Baja California (Sánchez, 1999:34).

Adicional a dicha ley, se creó la Comisión Mixta, cuyas funciones fueron realizar y supervisar las obras planeadas para los territorios en cuestión, tomando en cuenta sus aspectos económicos, calculando presupuestos con base a prioridades y haciendo valer las medidas de planeación, mediante un reglamento derivado de la misma ley con alcances definidos, facultades, participaciones de los distintos organismos de los territorios involucrados y los supuestos que debían seguir en la ejecución de obras (Sánchez, 1999:34a).

Otras acciones de los gobiernos de la época en su tentativa por reordenar lo construido, fueron la reorganización administrativa de la Ciudad de México en trece demarcaciones o cuarteles en 1930 y el acuerdo por el cual no se autorizaba fraccionamientos urbanos, en tanto no quedara concluido el Plano Regulador de la Ciudad de México (Sánchez, 1999).

Con relación a los ejercicios de planeación llevados a cabo por el Departamento de Distrito Federal, éstos se derivaron en la necesidad de activar a la ciudad y prepararla para recibir a la industria y contar con una visión más integradora sobre la ordenación urbana.

En ese punto, cabe destacar que el arquitecto Carlos Contreras, quien desde mediados de los años veinte y con su Estudio Preliminar Número 1 del Plano Regulador de México de 1927, había venido insistiendo en la necesidad de intervenir la ciudad y su zona centro a través de un plan, llevándolo a generar unos estudios y a emitir una serie de opiniones respecto a la ciudad, de las cuales fueron destacadas el Plano Regulador para el Distrito Federal de 1933 (Sánchez, 1999).

Dicho plano partía de una serie de consideraciones de índole histórica, legal y estadística, con una serie de apartados de los cuáles sobresalían los apartados de: I. Población, II. Zonificación, III. Sistema circulatorio y medios de transporte, IV. Sistema de parques, jardines, campos de juego, estadios, reservas forestales, cementerios y parques

como estaciones de ferrocarriles, aeródromos, etc. La localización, construcción y mejoramiento de los servicios municipales como el abastecimiento de agua, sistemas de desagües, iluminación, ductos de electricidad, teléfonos, gas, vapor, etc., servicios de limpia, incineradores, etcétera (SP-DDF, t16, v3, 1970:437 citado en Sánchez, 1999).

conmemorativos, V. Servicios municipales, VI. Casa habitación, VII. Recreación, VIII. Arquitectura, IX. Financiamiento y X. Legislación (Contreras, 1933:13 citado en Sánchez, 1999:36).

Conclusiones

En esta primera parte del trabajo ha quedado comprobado el interés de los gobiernos federales y locales de la posrevolución por adaptar mejoras en el ordenamiento de la ciudad y su estructuración urbana a partir de la gestión de obras públicas, que asegurarían el bienestar de la sociedad de un país en plena modernización, a pesar de las constantes dificultades que se iban presentando como la interferencia e intransigencia de los agentes particulares en los asuntos de planificación urbana, que debían estar a cargo únicamente de la administración pública o el Estado.

Es importante enfatizar que dichas obras públicas acaecieron gracias al impulso político mediante la promoción de leyes relacionadas con el desarrollo urbano, que fueron el justificante para el surgimiento de nuevas colonias en la capital y que causarían su ensanchamiento en las próximas décadas.

En otro sentido, los proyectos urbanos desplegados por los planificadores fueron configurando un proyecto sin prospectiva y de no crecimiento de la ciudad, burlado incesantemente por los especuladores inmobiliarios, con tal de tener en abundancia sus propias arcas. Dicho proyecto fue determinando la complicidad activa o pasiva de los gobernantes, funcionarios y planificadores responsables del crecimiento y de la actual estructura urbana del Distrito Federal (Jiménez, 1993).

Como consecuencia, en gran parte de la ciudad se impuso un crecimiento especulativo, desordenado y anárquico, que privilegiaba al negocio privado. Las consignas progresistas que exigían mejoras en la calidad de vida urbana y de habitación de las clases medias y principalmente populares, se diluyeron y durante la década de los cuarenta en adelante dejaron de tener peso dentro de las prioridades políticas (López, 1993).

Finalmente, la construcción de la ciudad no es un asunto puramente técnico ni racional, sino que es el resultado de la confrontación y el acuerdo entre agentes y actores, dentro de un marco social, económico, histórico y legalmente determinado (Capel, 2013:249).

CAPÍTULO 2



LA INDUSTRIA COMO AGENTE CONSTRUCTOR DE LO URBANO EN LA CIUDAD

En este segundo apartado se pretende descubrir la función que desempeñó la industria como una protagonista consecuente en la organización, la configuración y la consolidación urbana de la colonia Guadalupe Tepeyac, desde los primeros años en los que arribó la planta ensambladora de Ford La Villa (**Figura 6**), vista como una pieza detonante del crecimiento urbano de la zona de estudio y sus alrededores.



Figura 6. Las carrocerías de los flamantes modelos Ford en la línea de pintura de la planta La Villa, inaugurada en 1932 en la calzada de Guadalupe y avenida Henry Ford. La foto fue tomada en ese mismo año por Guillermo Kahlo. El lugar que antes ocupaba la planta hoy se erige la Plaza Tepeyac. **Crédito imagen:** "60 años de Ford en México - Narrativa gráfica". **Fuente:** La Ciudad de México en el tiempo, [en línea]. **Disponible en:** <https://www.facebook.com/laciudaddemexicoeneltiempo/photos/a.195987210423307.42656.187533597935.335/736627316359291/?type=3&theater> [Consultado el 9 de marzo de 2017].

También se constatará que la aparición de la industria tanto en la ciudad como en la zona de estudio intensificaría el arribo de nueva población a la misma, atraída por la oferta

laboral, la existencia de suelos vacantes disponibles para la edificación de nuevas viviendas y la consiguiente extensión de la trama urbana, que ulteriormente motivaría a los fundadores y planificadores del fraccionamiento a instalar otros comercios e industrias, que coexistirían dentro de la colonia junto con las residencias en los años consecutivos a su fundación.

Pero, cabe preguntarse ¿Qué agentes hicieron posible la proliferación de la industria en la ciudad? ¿Qué mecanismos utilizó el Estado para que las empresas pudieran operar sus fábricas al interior de la capital? ¿De qué manera todos esos eventos relacionados con la planificación urbana, el ordenamiento y el desarrollo industrial repercutieron en la evolución urbana del lugar de estudio?

En los siguientes subtemas obtendremos respuestas aproximadas a estas y a más interrogantes, revisando otros acontecimientos y externalidades que tuvieron sus implicaciones en su creación posteriormente.

2.1 Contexto internacional financiero y sus secuelas en el desarrollo de la industria nacional

Después de la turbulenta crisis económica global de 1929, se conformaron en México las condiciones necesarias para la implantación de un nuevo modelo de desarrollo económico, entre los cuales destaca la construcción de un proyecto político nacional, consolidado a partir de los consensos entre los frentes políticos posrevolucionarios, que buscaban la transición pacífica del país y la estabilidad financiera del mismo en beneficio de los mexicanos (Cruz, 2015).

Desde 1930, el desarrollo económico de México se había caracterizado por tener un acelerado proceso de industrialización, que fue impulsado por una política estatal de crecimiento hacia adentro, cuya etapa se le conoció como el “milagro mexicano”. (Cruz, 2015:215).

Una coyuntura internacional que permitiría la entrada de capitales industriales y extranjeros en México, fue cuando se presentó la oportunidad y los incentivos suficientes para emprender un programa de industrialización acelerada en 1940⁸ y durante los siguientes doce años, se emprendió una política de protección a toda la industria nueva,

⁸ Año que coincide con los tiempos de la Segunda Guerra Mundial.

cuyas inversiones se vieron aseguradas y protegidas por el gobierno, al llevar a cabo fuertes subvenciones en el sector petrolero, eléctrico y ferroviario (Espinosa, 1991:186).

De esta manera, es a partir de 1940 que el Estado mexicano insistiría en la reestructuración interna macroeconómica del país para consolidar la industrialización, pero ajustándose a la construcción del nuevo orden económico mundial, inducido principalmente por los dictados de los capitales estadounidenses, a través de organizaciones financieras como el Fondo Monetario Internacional y el Banco Mundial (Sánchez, 1999:95).

De estos hechos históricos de carácter financiero e influencia internacional ya mencionados de forma sucinta en párrafos anteriores, se suscitaba una fase de estabilidad y crecimiento económico relativo, que abarcaría desde los primeros años de la instalación del modelo de industrialización por sustitución de importaciones en 1940 hasta finales de 1950 (Oliveira, 2001 citado en Larralde, 2012).

Este modelo representó un nuevo paradigma del desarrollo para México porque tenía como rasgos principales la centralidad económica e industrial como motor del crecimiento económico, la protección del mercado interno y un firme intervencionismo del aparato estatal en los flujos económicos nacionales (Oliveira, 2001 citado en Larralde, 2012:631).

Esta situación fue posible debido a la manera en cómo el Estado fue canalizando las inversiones en los sectores productivos como el energético y el productivo representado por la industria, que consideraba estratégicos para respaldar y sufragar, bajo la premisa de que ambos sectores ofrecerían buenos rendimientos en la balanza superavitaria.

En consecuencia, durante el periodo de 1940 a 1970 que atañe al apoyo férreo por parte del Estado a la industria sustitutiva de importaciones, hubo una expansión económica, rápida urbanización y un aumento en la esperanza de vida (Aguilar y Graizbord, 2001). También, se aumentaron los gravámenes a los productos extranjeros, con el objetivo de proteger la economía nacional de la competencia exógena, disminuyendo los impuestos a las exportaciones para ofrecer incentivos a los productores mexicanos (Vargas, 1988).

El discurso político que avalaba la modernización del país no sería ajeno al desarrollo urbano y más adelante sus efectos espaciales se verían manifestados en el devenir de la edificación y el crecimiento urbano vertiginoso no sólo de manera exclusiva en el Distrito Federal, sino también en el resto de las ciudades mexicanas, que también experimentarían la llegada de la modernidad, sin prescindir del proceso de industrialización en algunos casos.

2.2 El impacto de la industria en la migración, el crecimiento poblacional y urbano

La implantación de un nuevo modelo económico en México, basado en el desarrollo preeminente de la industria, generó cambios profundos en la ampliación de los sectores productivos, orientando al país a sustituir su carácter agroexportador, para abrir paso al camino de la industrialización, basado en la producción y la exportación de sus propias manufacturas (Sánchez, 1999).

A pesar de que esa transición de la agricultura a la industria fue tardía en México, ese intento por reorganizar al país con base a la industrialización desde los años treinta, obligó en el plano demográfico y territorial a un paulatino abandono del campo, trayendo consigo dejar al agro a un lado, en beneficio del modelo industrializador, por lo que aumentó la migración de la mano desocupada del campo a la ciudad (Iglesias citado en Espinosa, 1991:186).

En diferentes partes del país se inició la construcción de zonas industriales, sobreviniendo la demanda de mano de obra para que estas funcionasen; no fue difícil que los habitantes del campo se sintiesen atraídos por las promesas vertidas por el nuevo modelo económico, pero en el campo empezaron a agudizarse y resentirse los problemas del déficit de inversiones que hubiesen activado sus unidades productivas, derivando en el abandono de las tierras que anteriormente eran rentables (Sánchez, 1999:103).

La localización de industrias en las grandes ciudades tuvo como resultado una gran demanda de fuerza laboral e intensificó la migración rural-urbana. No obstante, el crecimiento poblacional urbano no fue considerado problemático en las primeras décadas del siglo XX, debido a que la estrategia del crecimiento económico requería de una mano de obra abundante y concentrada en los lugares donde el esfuerzo industrializador la demandara para desempeñar las actividades basadas en la transformación (Alba, 1979 citado en Aguilar y Graizbord, 2001:558).

En los años cuarenta, el impulso de la industrialización tuvo sus consecuencias, de que las principales ciudades del país se convertirían en los polos del desarrollo, experimentarían un acelerado crecimiento de población y de actividades económicas urbanas, que serían las secundarias con mayor intensidad y volumen (Alba, 1979 citado en Aguilar y Graizbord, 2001).

En la Ciudad de México, donde se concentró el 47.1% de la industria nacional en 1960, también se vivió un proceso de crecimiento poblacional, que implicó el incremento

de la superficie urbana hasta 6.8 veces. Mientras que en 1910 la ciudad ocupaba 4,010 hectáreas de superficie, en 1958 ya alcanzaba 27,300 hectáreas (Cruz, 2015:216-217).

El crecimiento de la Zona Metropolitana del Valle de México tuvo mucha relación con la atracción que ejerció la industria en el resto del territorio, que se alojó en la zona desde finales de los años treinta. La Ciudad de México en 1940 reunía el 8.7% de los 4,920 establecimientos industriales del país, luego pasó a concentrar el 20% de un total de 12,704 establecimientos en 1950 y un 29.5% de un total de 38,482 en 1980 (Esquivel y Villavicencio, 1995:23).

2.3 El rol de la industria en la organización y la configuración espacial en el Distrito Federal

La posición del Estado respecto a la forma de concebir el desarrollo con una orientación empresarial y los deseos de la sociedad mexicana sobre sus pretensiones por forjar un país moderno, profundizaron el proceso industrializador y en la ciudad arribaron infraestructuras y equipamientos industriales y un extendido volumen de espacios destinados a la habitación de distintos grupos sociales (Sánchez, 1999:94).

En los primeros años correspondientes a la sustitución de importaciones, se crearon nuevos establecimientos manufactureros, pero estos se distribuyeron en una nueva extensión urbana de la Ciudad de México, como resultado del rápido crecimiento urbanístico y poblacional de la capital nacional (Cruz, 2015:235).

Esta nueva organización espacial de distribuir la industria en la nueva extensión urbana, cobró importancia cuando las principales actividades económicas de la sociedad moderna se hicieron urbanas. A partir de la industrialización de las actividades productivas, los flujos migratorios hacia las principales ciudades, que atestiguarían un crecimiento urbano sin precedentes, evidenciaron la necesidad de profundizar en el entendimiento del proceso de urbanización y sus implicaciones en la sociedad capitalista (Cruz, 2015:42).

2.4 Acciones políticas gubernamentales para localizar y ordenar la industria

Los instrumentos legales emitidos por el gobierno manifestaban los deseos de las autoridades por cubrir una serie de objetivos, como inducir un crecimiento ordenado de la ciudad, incluyendo a zonas industriales y habitacionales, estos últimos privilegiaron su extensión en las distintas latitudes de la mancha urbana capitalina (Sánchez, 1999).

Prueba de ello, en el capítulo VIII del Segundo Plan Sexenal, refrendado por el presidente Manuel Ávila Camacho en 1940, dicho pacto político estipulaba en materia de desarrollo económico e industrial la elaboración de un plan general de industrialización del país, con el objetivo de lograr una mejor localización geográfica de los establecimientos industriales, evitar el recargo innecesario de costos de gestión industrial, evitar la sobrecapitalización de las industrias y regular la renovación del equipo manufacturero (Sánchez, 1999:99).

El Estado, al haber contado con las facultades jurídicas para influir en la distribución espacial de la actividad industrial, se valió de la normatividad, principalmente sobre la asignación de uso del suelo para organizar territorialmente la industria en función de su desarrollo y de su compatibilidad con otras actividades urbanas como el comercio y los servicios (Cruz, 2015).

Un acontecimiento importante vinculado a la edificación de industrias, fue en 1929, cuando Emilio Portes Gil colocó la primera piedra del edificio inaugural en la zona industrial de Vallejo (**Figura 7**), calificada desde la década de los cuarenta como el complejo industrial más grande e importante de América Latina (Cruz, 2015).



Figura 7. Poster publicitario de 1969, que promoció las infraestructuras y los servicios de la nueva Zona Industrial Vallejo. Ubicada en la delegación Azcapotzalco, norte del Distrito Federal. **Crédito imagen:** Memoria filia. **Fuente:** Publicidad Antigua Parque Industrial Vallejo 1969 Poster, [en línea]. **Disponible en:** https://articulo.mercadolibre.com.mx/MLM-625080992-publicidad-antigua-parque-industrial-vallejo-1969-poster-_JM [Consultado el 13 de julio de 2018].

A partir de los años treinta, se publicaron una serie de decretos vinculados a la expropiación de terrenos, que se destinaron a la construcción de nuevas zonas industriales, principalmente hacia el norte de la capital, en la delegación Azcapotzalco y Gustavo A Madero (Cruz, 2015).

La Ciudad de México en los años cuarenta, era un espacio cuyas previsiones habían sido superadas por la extensión alcanzada por su mancha urbana; las legislaciones en torno a ella, más que prevenir, se iba adecuando a las modificaciones sufridas por los espacios, los cuales desbordaban sus antiguas colindancias (Sánchez, 1999).

2.5 El Plano Regulador de Distrito Federal en respuesta a la organización y al ordenamiento de la industria

La concentración y el ordenamiento de la industria resurgió como una alternativa y una respuesta enérgica para la organización espacial, pues se argumentaba que se ofrecería una mayor eficiencia y funcionalidad a las actividades urbanas (Nechyba y Walsh, 2014 citado en Cruz, 2015:129).

Para cumplir con el objetivo de una mejor eficiencia en la organización espacial de la industria, se propuso un Plano Regulador para el Distrito Federal de 1933, el cual determinó que las zonas industriales debían ubicarse en Azcapotzalco, que ya estaba en un proceso de conurbación al noreste y noroeste de la ciudad. Dentro de las zonas industriales, se incluían los territorios de la delegación Villa de Guadalupe Hidalgo, ya absorbida por la urbanización de la capital y el poniente del derecho de vía del Ferrocarril Central (Cruz, 2015:227).

Los objetivos que se planteaban en el Plano Regulador del Distrito Federal sobre la industria era seguir trabajando en su estudio, con el fin de formular una adecuada zonificación, precisar zonas industriales, comerciales, y residenciales en otras latitudes de la ciudad, evitando la edificación de construcciones industriales no autorizadas en el centro de la capital (**Figura 8**) (DDF, 1939:63 citado en Sánchez, 1999).

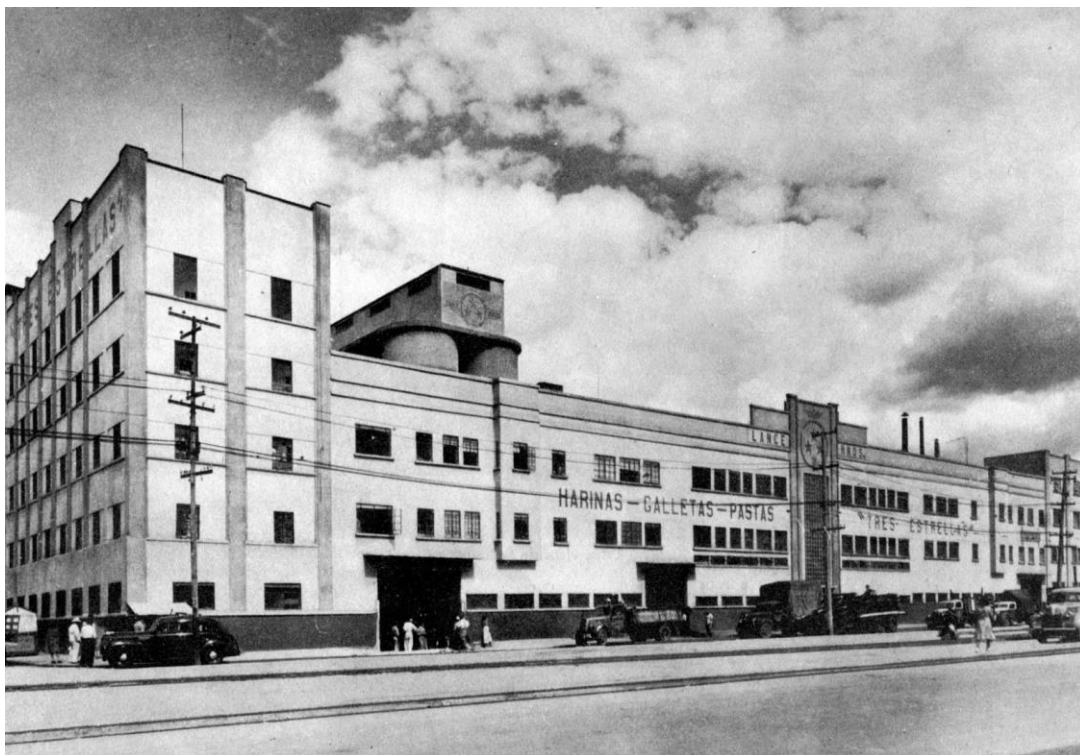


Figura 8. La desaparecida fábrica de harinas, galletas y pastas "Tres Estrellas", ubicada en la Calzada San Antonio Abad, colonia Tránsito, Delegación Cuauhtémoc, en los años cuarenta. Es el ejemplo de algunas fábricas que se localizaban en el centro neurálgico de la ciudad. **Crédito imagen:** Conozca México. **Fuente:** La Ciudad de México en el tiempo, [en línea]. **Disponible en:**

<https://www.facebook.com/laciudaddemexicoeneltiempo/photos/a.195987210423307.42656.187533597935335/721143577907665/?type=3&theater> [Consultado el 9 de marzo de 2017].

En el reglamento a las fracciones I, V y VII de la Ley de Planificación y Zonificación del Distrito Federal (DO.04.02.41), el gobierno de la capital formuló una serie de disposiciones con el fin de controlar los asentamientos en la ciudad, de las cuales destacaban la delimitación de zonas a partir de los usos del suelo y las prohibiciones a las que se sujetaba éstas; y para el caso de los implantes industriales, se estableció la definición de las zonas por el tipo de industria que se pretendía alojar (Sánchez, 1999:105).

2.6 Lineamientos del Plan de Desarrollo Urbano de la Ciudad de México para la localización industrial

En lo que se refiere al establecimiento de las zonas industriales, el Plan de Desarrollo Urbano de la Ciudad de México, propuesto por el arquitecto mexicano Carlos Contreras, indicaba la localización espacial al noreste para la industria pesada y al oeste del Ferrocarril de Cuernavaca para la industria ligera. Se trató de una propuesta dirigida a la mejora

masiva de las condiciones urbano-arquitectónicas de la población trabajadora, dentro del marco de la eficiencia productiva de una ciudad capitalista e industrial (López, 1993).

En el periodo de 1941 - 1950, se establecieron mediante un serie de normativas las nuevas zonas industriales al publicarse en el Diario Oficial de la Federación del 4 de febrero de 1941, con base al reglamento de zonificación industrial de la Ley de Planificación y Zonificación del Distrito Federal, del 31 de agosto de 1936, en el que se constituyeron once zonas industriales localizadas de la siguiente manera (**Figura 9**), con la intención de poner orden en la aparente distribución anárquica de las nuevas zonas industriales, donde anteriormente las fábricas estaban inscritas generalmente en el centro de la ciudad (Espinosa, 1991:186 - 187):

- **Zona I:** industria general en las colonias Santa María Insurgentes, Atlampa, San Simón y Tolnáhuac. Entre la calzada de Nonoalco, Vallejo, Río Consulado, calles de Lerdo Manuel González y Avenida Insurgentes.
- **Zona II:** industria de transformación de productos animales en las colonias Felipe Ángeles y Nicolás Bravo. Entre las calles de Estaño, Inguarán, Cobre, Boleo, Canal del Norte y Gran Canal del Desagüe.
- **Zona III:** parte oriental de la capital, industria de espacio circunscrito sin ferrocarriles. Limitada al norte con el Canal del Norte, al poniente por la Avenida del Trabajo y las calles Vidal Alcocer, Olmo, Pradera, General Rocha hasta Cuautemotzin, siguiendo por ésta, por la calzada de San Antonio Abad y la Avenida del Taller.
- **Zona IV:** industria sin olores ni ruidos molestos, talleres mecánicos, plantas de montajes de automóviles, laboratorios y fábricas de productos inyectables y almacenes en las colonias Granada, Ampliación Popo, Ahuehuetes y Anáhuac. Entre las calles de Laguna de Términos, Ferrocarril de Cuernavaca, Lago Onega, Lago Alberto, Bahía de Santa Bárbara, Las Palmas, Lago Erne, Lago Lamond, avenida de Los Morales y Río San Joaquín.
- **Zona V:** industria cementera, de cal, yeso y afines en las colonias Abraham González, Carola, 8 de Agosto y Lomas de Becerra. Entre la barranca y la calle de Becerra.
- **Zona VI:** industria de transformación de productos animales al norte de la colonia Observatorio, al sur de la colonia Bellavista y al este del Ferrocarril Cuernavaca.
- **Zona VII:** talleres mecánicos, plantas de montaje de automóviles y laboratorios en las colonias Guadalupe Tepeyac y 7 de Noviembre, al norte con la Avenida San Juan

de Aragón, al sur con el Ferrocarril Industrial, al oriente con la colonia Industrial y al poniente con la calzada de Guadalupe.

- **Zona VIII:** industrias que emanan gases y desechos líquidos tóxicos en las colonias Granjas Modernas, Ampliación San Juan de Aragón, Santa Coleta, D.M. Nacional y Héroes de Chapultepec. Al oriente de Villa Madero, entre el bordo del antiguo ferrocarril de Hidalgo y el Gran Canal del Desagüe.
- **Zona IX:** industria general en Terminal de carga de Pantaco, Azcapotzalco.
- **Zona X:** faja de 100 metros de ancho, adyacentes a las barrancas y ríos en la parte occidental de la capital para la fabricación de tabique.
- **Zona XI:** explotación de minas de arena en las colonias Mixcoac y Tacubaya.

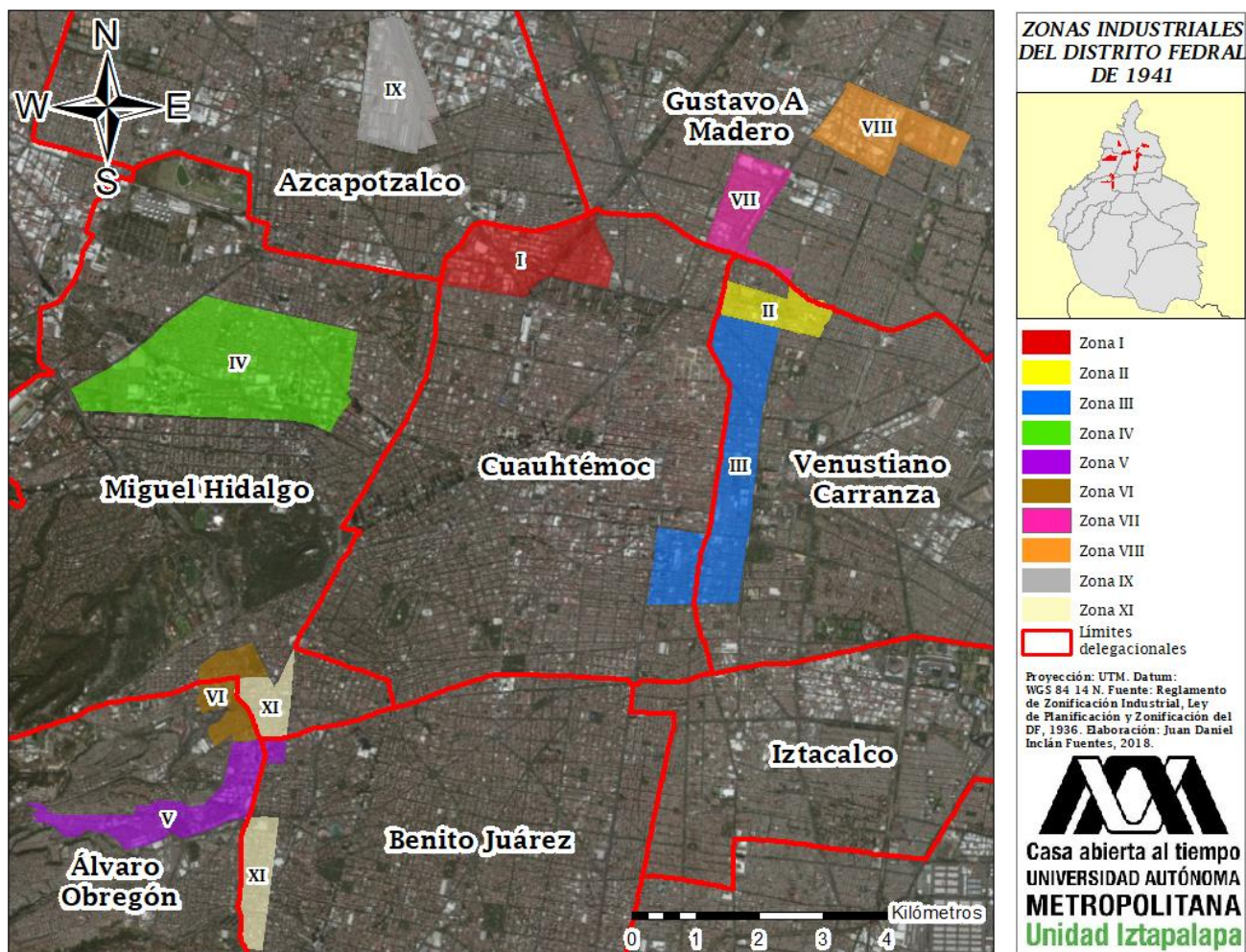


Figura 9. La siguiente carta muestra cómo se planteó la distribución espacial de las once zonas industriales en el Distrito Federal a partir del Reglamento de Zonificación Industrial, emanada en la Ley de Planificación y Zonificación del Distrito Federal, del 31 de agosto de 1936. Cabe señalar que en el mapa no aparece el polígono

de la Zona Industrial X, debido a que en la lista de las once zonas industriales no se explicitan las entre calles o colonias donde se localizaba dicho polígono. Imagen satelital de 2018, obtenida a través de Esri/ArcMap.

La confección propia del mapa anterior (**Figura 9**) resulta útil e interesante para el desarrollo de esta investigación, porque mediante la consulta del listado de las once zonas industriales difundido por Espinosa (1991), nos permite no sólo rastrear de forma sencilla la ubicación geográfica del fraccionamiento Guadalupe Tepeyac representado por la zona VII, sino también nos posibilita identificar la relevancia que detenta el lugar de estudio de nuestro interés, tanto en el desarrollo y el ordenamiento industrial, así como en la planificación y el crecimiento urbano de los que formó parte, al igual que el resto del Distrito Federal en los decenios posrevolucionarios.

En cuanto al desarrollo y el ordenamiento industrial que experimentó la colonia siendo asignada como la zona industrial VII, mediante la localización y el alojamiento de nuevas fábricas dentro del sector fabril en la calle de Sara, parte oriental del fraccionamiento, lo podemos sustentar a través de las valiosas conversaciones y recuerdos que nos compartieron algunos vecinos de la Guadalupe Tepeyac el día 20 de julio de 2017.

La señora Martha Escutia⁹ y Juan José Vázquez¹⁰, nos comentaron durante una visita de campo a la colonia que desde los años cincuenta de la centuria pasada se habían asentado varias fábricas famosas como Hércules (químicos), La Corona (detergentes y jabones), Rubí (veladoras), Wearever (bolígrafos y plumones), madererías y fábrica de puertas. Actualmente no hay ninguna factoría en funcionamiento dentro del barrio.

2.7 Los resultados del Plano Regulador en su tentativa por ordenar la industria en la ciudad

Las propuestas vertidas en el Plano Regulador parecían tener sus implicaciones positivas por instituir de manera exitosa el orden en la planificación de la ciudad y la industria mediante la fijación de once zonas industriales inscritas en su gran mayoría en los alrededores del Distrito Federal (Cruz, 2015).

Sin embargo, no todos los empresarios estaban de acuerdo con la definición de las once zonas industriales predeterminadas y como consecuencia de dicha inconformidad, se

⁹ Edad 55 años, vecina, vive en la colonia desde 1963 (45 años). Es coordinadora del Módulo de Participación Ciudadana, en el parque central Corpus Christi.

¹⁰ Edad 34 años, oriundo de la colonia y vecino desde 1984.

publicó en la Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal del 15 de septiembre de 1941, un acuerdo que autorizaba la instalación de fábricas fuera de las zonas marcadas, bajo la condición de que la solicitud de instalación se hubiese presentado antes de la fecha de expedición de dicho acuerdo (Cruz, 2015:232).

Con respecto a las once zonas industriales, al situarse en lugares que les posibilitaran un desenvolvimiento adecuado en la periferia de la ciudad, serían absorbidas más adelante por la vorágine expansiva de la urbe; así que los límites planteados a principios de los cuarenta, fueron desbordados en condiciones tales que las zonas delimitadas por el plano regulador se fueron confundiendo y diluyendo con el resto de asentamientos en pleno nacimiento y crecimiento. De esta manera, se invalidaron los esfuerzos planeadores para ordenar la industria en la ciudad (Sánchez, 1999:127).

Es más, ya desde esa época el proceso de planeación, las recomendaciones del Plano Regulador habían sido superadas por la dinámica urbana y por la velocidad de expansión de la ciudad, por lo que el gobierno fue incapaz de controlar y planear la creación de nuevas áreas urbanas (Cruz, 2015).

En consecuencia, la actividad industrial se fue localizando y distribuyendo espontáneamente (Cruz, 2015:228) y finalmente se generó una planeación sin control, dando el surgimiento de desequilibrios en la distribución y la planificación de la industria dentro de la ciudad.

Otra consecuencia de la normatividad de localización industrial y del apoyo dado a la industria manufacturera, fue su ensanche y propició el establecimiento de nuevas fábricas, subsidiarias en gran parte de empresas norteamericanas, las cuales habían cobrado importancia desde la Primera Guerra Mundial, tal es el caso de Ford, que en 1925 instaló su planta de ensamblaje en el barrio de San Lázaro¹¹ (Vargas, 1988:189).

A pesar de todas esas dificultades por establecer la localización de las industrias por parte del Estado en las once zonas propuestas y con la ayuda de arquitectos e ingenieros, estas disposiciones gubernamentales fueron un ápice experimental por reforzar la localización de la industria hacia el norte de la ciudad, aunque las nuevas zonas

¹¹ Aunque existen otras fuentes que ofrecen una mayor precisión en cuanto a la fecha de inauguración de la primera planta de montaje de Ford, que fue el 26 de agosto de 1926, entre la Calzada Balbuena y la Prolongación Candelaria, en la zona de San Lázaro. Mientras que el 23 de junio de 1925 quedó registrada legalmente Ford Motor Co. S.A. con escritura pública 7,777 con Edsel Ford, como presidente del consejo (Martínez, 2011).

industriales al ser muy específicas, parece que más bien eran para la regularización y la relocalización de plantas ya establecidas hacia la periferia (Cruz, 2015).

2.8 Los factores de localización que determinan la instalación de la industria. Aproximaciones teóricas

En la siguiente sección, es menester ofrecer algunas aproximaciones teóricas, que permitan identificar los factores que determinaron las pautas de localización industrial, concretamente en el caso de estudio.

Para ello, se requiere examinar brevemente algunos de los planteamientos del geógrafo alemán Alfred Weber, que sirvieron durante mucho tiempo para justificar la evidencia constatable, de que en múltiples regiones y países las industrias mostraban una evidente preferencia por situarse junto a los recursos minerales o agrarios, en los puertos por donde éstos se desembarcaban, en las principales áreas urbanas y en las redes de transporte, desde donde se distribuían a diversos mercados (Méndez, 1997:268).

Alfred Weber (1909), en su obra *Theory of location of industries* menciona que la distancia de los recursos naturales, la distancia del mercado, los costes de la mano de obra y las economías de aglomeración son factores decisivos que determinan la ubicación de una fábrica en un espacio geográfico.

Otros autores como Cruz (2015), siguen la misma línea teórica de la localización y organización espacial de la actividad industrial, proponiendo ampliamente otros factores como la accesibilidad a la mano de obra, los insumos y los servicios disponibles al productor.

Sin embargo, existen más factores no materiales que hacen posible la determinación por consolidar la localización industrial y pueden ser variables en diferentes contextos territoriales como el Estado, quien puede influir en la localización de las actividades industriales a través de los recursos normativos, dirigidos a establecer una organización espacial e intervenciones jurídicas que influyen en las relaciones de producción, contribuyendo así a la coordinación de los agentes de la urbanización, el sector inmobiliario y el gobierno, cuya finalidad del último agente es el mejoramiento del espacio urbano mediante la obra pública (Cruz, 2015). Mejor analicemos algunos de estos factores y más que aplicarían para el caso de estudio.

2.8.1 Las infraestructuras urbanas y los servicios públicos

El rol del Estado es fundamental para que las ciudades logren un nivel competitivo en el ámbito mundial y para que las empresas decidan emplazarse en una ciudad, cuya organización espacial les provee de ventajas para hacer más eficientes sus procesos de producción (Cruz, 2015:130).

Por lo tanto, el acondicionamiento del espacio urbano a cargo de las autoridades, dota a las zonas urbanas de cualidades y requisitos apropiados que favorecen la realización de actividades en forma más eficiente. Así, las calles bien diseñadas y con pavimento apropiado facilitan el transporte de las mercancías y de los trabajadores y hacen accesible la zona donde se emplazarán los establecimientos (Cruz, 2015).

También, la existencia de equipamiento como centros de salud, financieros o educativos pueden favorecer a una zona a impulsar la instalación de servicios de apoyo o complementarios para el desarrollo de la actividad industrial (Cruz, 2015).

No obstante, vale la pena aclarar que el objetivo principal de la obra pública no es organizar espacialmente la actividad industrial en el interior de las ciudades, pero toda la infraestructura de servicios y equipamientos se vuelven en factores atractivos y decisivos para la localización de las actividades económicas como la industrial (Cruz, 2015).

En el caso mexicano, el crecimiento industrial de la primera etapa del modelo de sustitución de importaciones se logró mediante el incremento de la productividad de las plantas industriales ya existentes, a partir de la construcción de infraestructura carretera, energética e hidráulica que demandaban las ciudades, sobre todo la capital, donde se concentró la construcción de vías de comunicación (Cruz, 2015:220) y en donde también se asentaron las empresas dentro de las zonas industriales que demandaban suministros energéticos como la electricidad y los hidrocarburos para hacer funcionar la maquinaria (Sánchez, 1999:95-96).

La base material que había posibilitado la expansión de la ciudad en la década de los treinta, requería ensancharse si es que se quería continuar atrayendo inversionistas para dar salida a la ansiada industrialización. Antes estas exigencias, los gobiernos de la ciudad concentraron sus mayores esfuerzos en la construcción de los elementos necesarios para acrecentar la localización de industrias como sistemas para la conducción de agua y drenaje, vialidades, pasos peatonales, puentes, etcétera (Sánchez, 1999:116).

Con esta ampliación de las condiciones materiales para la reproducción de la industria, permitiría una mayor presencia de inversiones extranjeras¹², continuaría la construcción de infraestructura básica y mantendría un adecuado flujo de materias primas y recursos energéticos, tanto en las zonas industriales como urbanas (Sánchez, 1999:100).

Hacia finales de la primera mitad del siglo XX, se fraguaron las condiciones que harían de la sociedad mexicana una población en crecimiento progresivo, lo cual daría como resultado una configuración del sistema urbano nacional, que influiría en la morfología de sus ciudades, ya que las ventajas competitivas como las redes de comunicaciones y servicios públicos, condicionarían su crecimiento de estas sobre estos ejes, tal es el caso de la Ciudad de México, cuya red ferroviaria fijaría el establecimiento de la industria en el norte de la misma, en el área de Nonoalco y Vallejo (Díaz, 1995:19).

A partir de ese momento, las políticas de la ciudad limitarían el crecimiento de la industria en el Distrito Federal, para desplazarlo hacia los municipios vecinos y conurbados del Estado de México (Díaz, 1995:19a).

2.8.2 Las infraestructuras viales

La creación de zonas industriales tenía lugar casi por generación espontánea, su delimitación era resultado de la búsqueda de espacios con las mejores condiciones para su desarrollo, de aquí que éstos se fueran situando principalmente a los lados de las vías de ferrocarril y con posibilidades de conectarse con las zonas habitacionales de la ciudad (Sánchez, 1999:105).

En la primera etapa de sustitución de importaciones, uno de los factores que atrajeron a las fábricas a ciertos puntos de la capital fue la infraestructura de transporte como el ferroviario y el carretero. Sobre la proximidad de las vías de comunicación, se observaba que la mayoría de las fábricas seguían localizadas en las cercanías de las

¹² En la década de 1930 a 1940, se acentuaron los procesos de concentración y centralización de la capital, estimulados durante la administración cardenista, que impulsó las obras de infraestructura como la instalación de colectores para canalizar las aguas negras, el tendido de tuberías para la distribución de agua potable y la pavimentación de calles y avenidas, buscando atraer con estas obras al capital industrial, brindándoles garantías, iniciando un nuevo proceso de industrialización, que fortaleció de esta forma la incipiente industria mexicana y también la incipiente urbanización de la capital nacional. En el primer censo de 1930, se registraron en el Distrito Federal 3,476 establecimientos industriales (fábricas, talleres y panaderías) ubicados de manera dispersa en toda la capital (Espinosa, 1991).

estaciones de los ferrocarriles, especialmente al norte de la capital como Buenavista, Monte Alto, Santiago e Hidalgo (**Figura 10**).



Figura 10. Un ferrocarril ubicado en el cruce de las calzadas de Guadalupe y Misterios, la avenida Canal del Norte y su continuación en Manuel González. Una imagen cercana a 1930. A la derecha, se observa parte de la estación del Ferrocarril Hidalgo, muy circundante a la colonia Guadalupe Tepeyac. **Crédito imagen:** Colección particular. **Fuente:** La Ciudad de México en el tiempo, [en línea]. **Disponible en:** <https://www.facebook.com/laciudaddemexicoeneltiempo/photos/a.195987210423307.42656.187533597935335/732310670124289/?type=3&theater> [Consultado el 9 de marzo de 2017].

De ahí se justifica que la principal razón del crecimiento de la ciudad hacia el norte periférico fuera la instalación de los nuevos establecimientos industriales. Además, el establecimiento de las plantas en predios adyacentes a las vías del tren, la ventaja de ubicarse cerca de una estación ferroviaria no perdía importancia, debido al bajo costo de dicho transporte (Cruz, 2015).

Por otra parte, el transporte de carga como la actividad esencial para la industria, que se encargaba del arribo de la materia prima y del acercamiento de los artículos manufacturados a los centros de comercialización, hizo del ferrocarril como el principal sistema de transporte de los bienes industriales hacia otras latitudes de la república mexicana (Cruz, 2015).

La producción se incrementaría exponencialmente, excediendo la demanda local y enfocándose en otros mercados diferentes, así que la proximidad de las vías de

comunicación regionales adquirió mayor importancia, esto aunado a la alta demanda de las materias primas que provenían de diferentes zonas rurales del país y de la maquinaria que comúnmente era originaria de Estados Unidos (Cruz, 2015).

Una prueba que remite sobre la importancia del Ferrocarril Hidalgo en la localización de la industria automotriz en fraccionamiento Guadalupe Tepeyac, debido a las facilidades de transportación de los insumos, lo podemos leer en las referencias empíricas de Armando Meza, quien trabajó temporalmente en la planta Ford La Villa (**Figura 11 y 12**), como parte de una investigación encubierta que le permitiría desarrollar un estudio antropológico sobre dicho centro de trabajo en relación al trabajo y el poder empresarial (Meza, 1984:79):

“Sobre los materiales. Comienza con recibo, aquí llegan los lotes de partes del automóvil que vienen en camión o en ferrocarril a la planta. No debemos olvidar que Ford La Villa es sólo una planta ensambladora de automóviles y que todas las partes de éstos tienen que llegar a la planta. En Ford La Villa no hay producción de partes, sólo hay ensamblaje de las mismas hasta obtener el automóvil como producto final”.

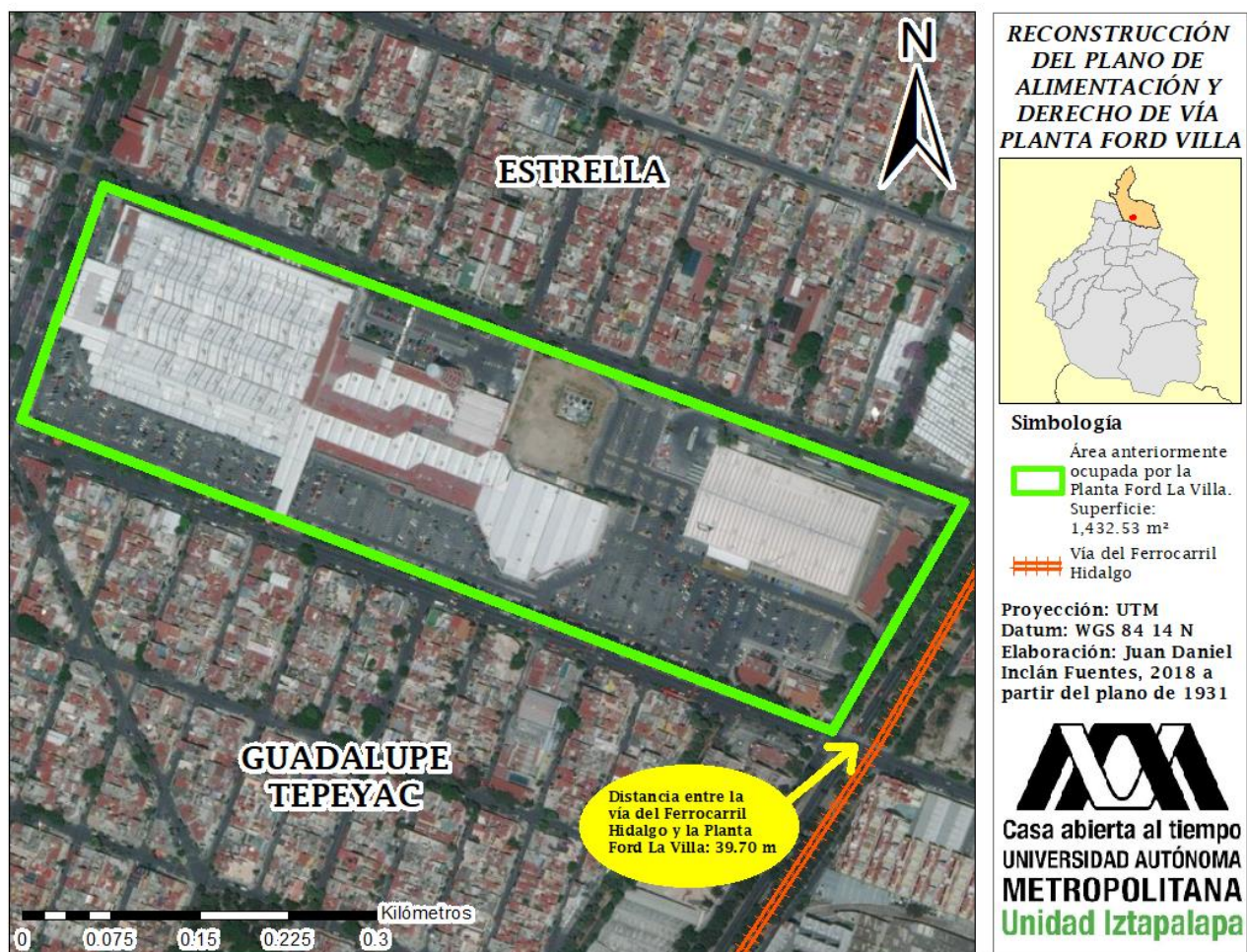


Figura 11. Mapa que representa la reconstrucción del plano de alimentación y derecho de vía de la planta automotriz Ford La Villa y el Ferrocarril Hidalgo (**ver Figura 12**). También se aprecia el área que anteriormente ocupaba la planta Ford La Villa desde 1932 hasta 1984. Actualmente en dicho espacio se encuentra establecida la Plaza Tepeyac desde el año 2000, cuyos terrenos fueron adquiridos por Grupo Aurrera para convertirlos en el hipermercado Gran Bazar, el centro comercial Plaza Tepeyac, Vips y Suburbia. Elaboración propia. Imagen satelital de 2018, obtenida a través del programa de SIG Esri/ArcMap.

Plano de alimentación y derecho de vía¹³

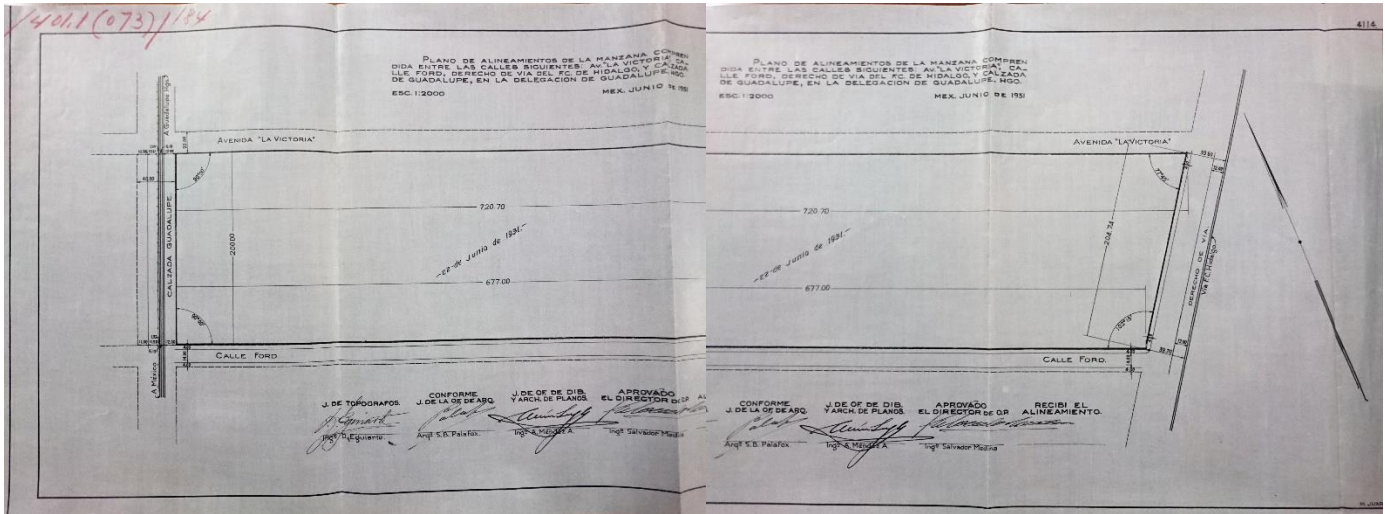


Figura 12. Plano de alimentación de la manzana donde se construiría la planta automotriz Ford La Villa, comprendida entre las calles de Victoria y Henry Ford. Incluye el derecho de vía del Ferrocarril Hidalgo y calzada de Guadalupe, en la Delegación Villa de Guadalupe Hidalgo, actualmente Gustavo A Madero. Plano del mes de junio de 1931. **Fuente:** Archivo Histórico de la Ciudad de México. Caja 94, exp. 55, año 1931.

2.8.3 La disponibilidad y el valor del suelo

Las diferencias entre los costos de producción, la renta o el costo del suelo de los distintos centros de producción y las tarifas de transporte de los productos, influirían también en la localización y la configuración espacial de las zonas urbanas (Hamilton, 1971 citado en Cruz, 2015:42).

¹³ El derecho de vía consiste básicamente en una concesión que le otorga el gobierno a una entidad privada para hacer un uso limitado del suelo en ciertas proporciones, debido a que las franjas del terreno particular pasan por las infraestructuras asumidas como propiedades del Estado. Ford obtuvo permiso por parte de las autoridades para conectarse a la vía del servicio ferroviario y facilitar la transportación de sus piezas automotores. Con esto, se le facilitó a Ford instalar su planta en los actuales terrenos septentrionales del fraccionamiento Guadalupe Tepeyac.

Como primer elemento, para regular la organización espacial, el Estado define los usos del suelo (**Figura 13**), según las normativas vigentes para cada una de las zonas de la ciudad, atendiendo la compatibilidad de las actividades económicas y la intención de fomentar otras actividades en concreto como la vivienda, el esparcimiento o el ocio mediante la construcción de parques y centro deportivos (Cruz, 2015:131).

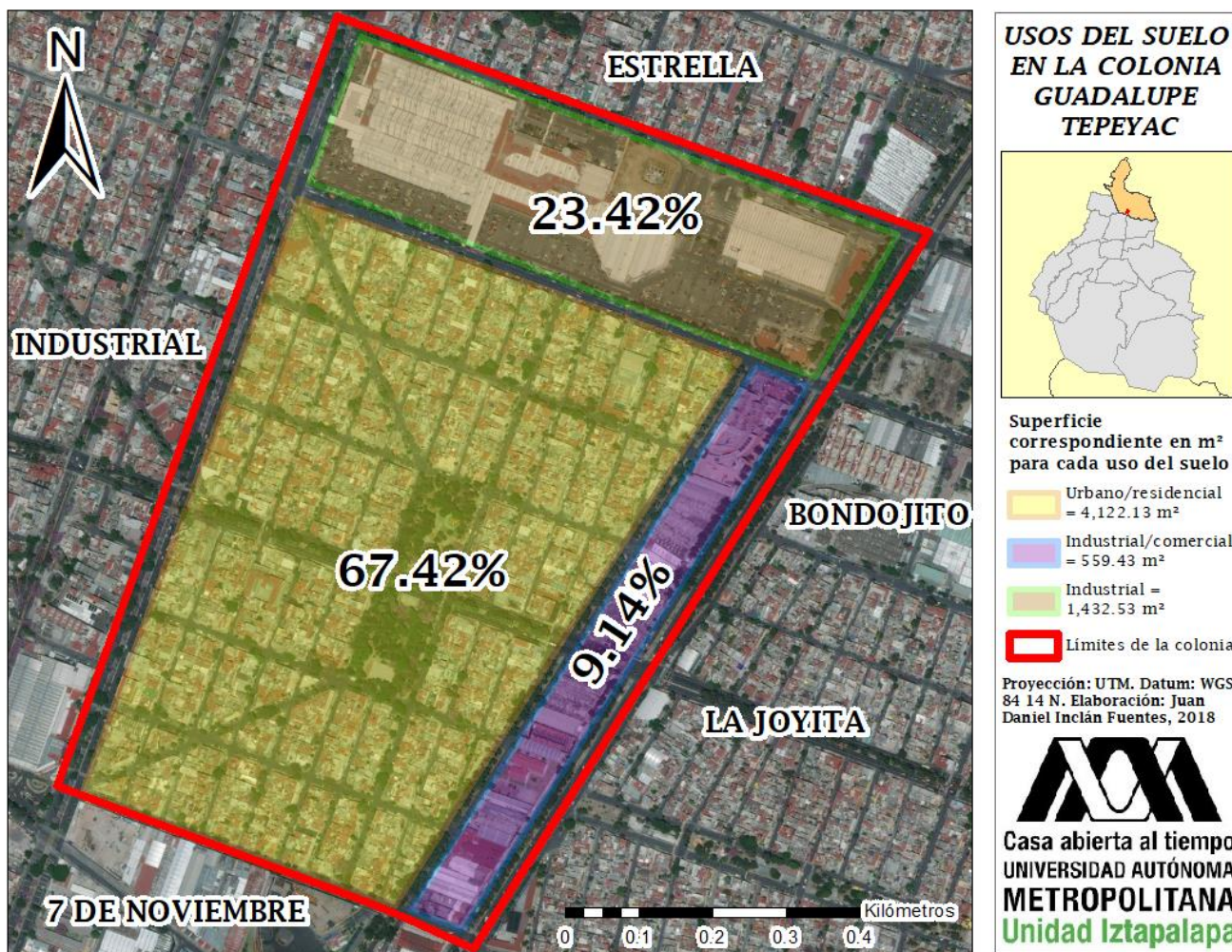


Figura 13. Mapa que ejemplifica la definición de los usos del suelo, así como su distribución al interior de toda la colonia Guadalupe Tepeyac, mostrando el porcentaje que corresponde a cada polígono industrial y habitacional. Elaboración propia a partir de la consulta del plano ortogonal, diseñado por los ingenieros L. Guerrero y Rivero Borrell de 1940. Imagen satelital de 2018 obtenida a través del programa de SIG Esri/ArcMap.

El segundo elemento que se regula en las zonas urbanas, es la intensidad de uso del suelo, que se refleja en los niveles de construcción permitidos por las autoridades y en el porcentaje de área libre mínimo asignado en el terreno (**Figura 13**) (Cruz, 20015:131a).

El tercer elemento es la tenencia de la tierra, la cual puede ser privada o pública y mediante la cual, el Estado tiene la capacidad de asumir un control total sobre la localización de las actividades, pues de ser necesario puede expropiar la propiedad privada (Cruz, 2015:131b).

En la década de los cuarenta del siglo XX, el gobierno del Distrito Federal, en su afán de promover la industria y regular la organización y zonificación de la industria, otorgó facilidades y concesiones para la instalación de plantas, al promover la creación de fraccionamientos industriales¹⁴ (Cruz, 2015:232).

Mientras tanto, la actividad comercial, sobre todo los grandes almacenes, luchaban por establecerse en el centro de la capital, pues tenían la capacidad para pagar altas rentas gracias a los beneficios que obtuvieron con la instrumentación de las políticas de crecimiento del mercado interno (Cruz, 2015:234).

Esta alza al valor del suelo de la zona central de la ciudad fue debido a su demanda por parte de los comerciantes, que influyó en la distribución y la localización de la industria en la ciudad y en la zona central no se registró un incremento en el número de establecimientos (Cruz, 2015:234).

Así que el valor de suelo empezó a ser un factor que influyó en la distribución, localización y organización espacial de las unidades industriales, pues los empresarios buscaban las zonas con los precios más bajos para construir sus unidades productivas, ya que por sus características fabriles, hacían un uso extensivo del suelo (Cruz, 2015:234).

Como resultado, tenemos que las zonas con menor valor de suelo se encontraban en la periferia norteña y su precio no rebasaba los 100 pesos el metro cuadrado en 1958. A mediados del siglo XX, ya se había formado una tendencia del valor de suelo, que influía en la distribución de las fábricas y reforzaba la preferencia por las zonas de menor valor en la periferia, ubicados principalmente en el norte del Distrito Federal (Cruz, 2015:234a).

¹⁴ En el caso del Fraccionamiento Guadalupe Tepeyac, que ejemplifica la forma de organización espacial en función a los usos del suelo, incorporaría residencias, industrias y equipamientos como parques, templo religioso, estación de bomberos, centro deportivo y colegios. La creación de esta colonia suponía pensar en un espacio en el que se habrían de integrar unos usos del suelo diversos, asociados a instalaciones productivas y algunas viviendas para los trabajadores y así planificar un espacio zonificado (**ver Figura 13**) (Capel, 2006).

Esta situación anteriormente planteada, probablemente explicaría la instalación de Ford en 1932 dentro de los terrenos actuales que ocupa la colonia Guadalupe Tepeyac¹⁵, cuyas características eran las de un espacio llano, vasto, rústico, con una urbanización muy incipiente y exigua en sus inicios y con pocas infraestructuras viales como el Ferrocarril Hidalgo y las calzadas de Guadalupe y los Misterios, lo que animaría a los empresarios industriales a instalar sus factorías en superficies baratas y más adelante a los fraccionadores a ofrecer tierras para su uso habitacional, resaltando la cercanía con fuentes de empleo fabril como la planta Ford La Villa (**Figura 14**).

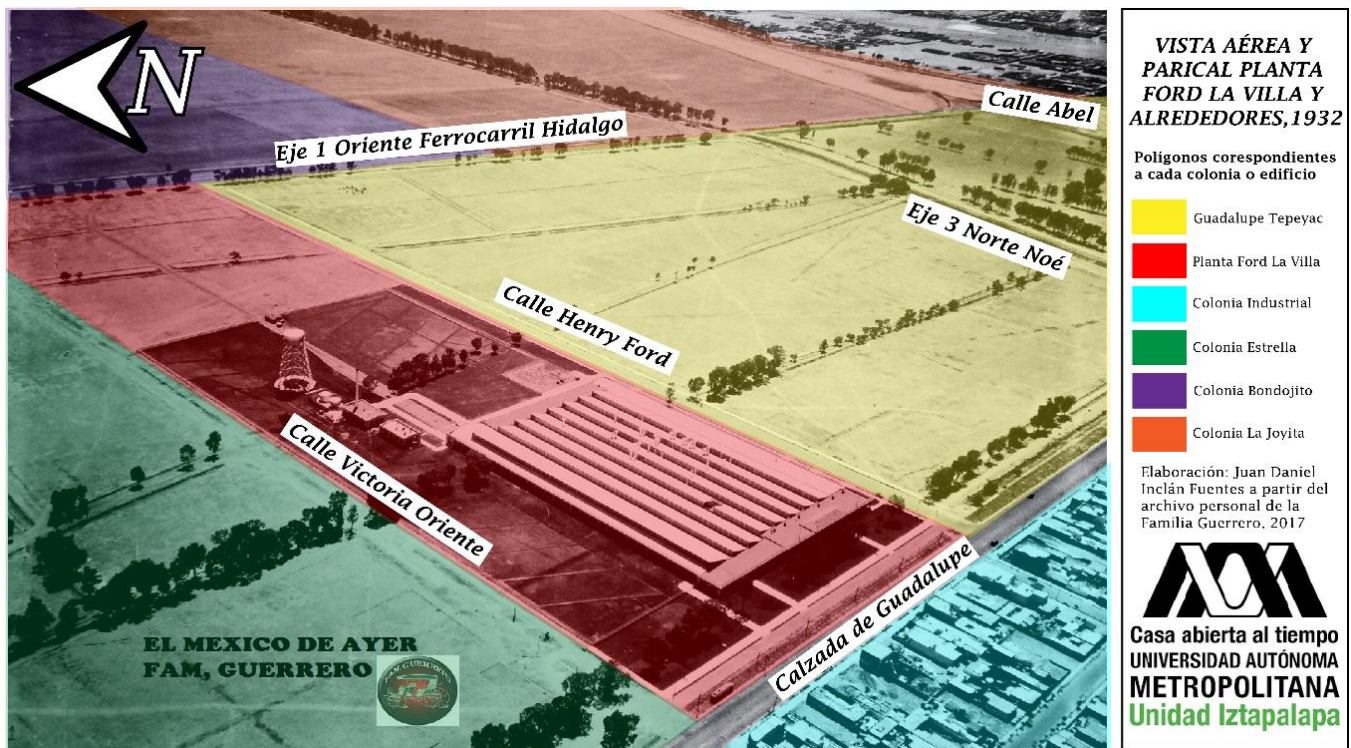


Figura 14. Foto aérea de 1932. En una claridad visual de la planta automotriz de la compañía Ford, ubicada en medio de unos terrenos vacuos de urbanización al norte del Distrito Federal, entre la calzada de Guadalupe y Henry Ford por los años en que México entraba al mundo industrial con fábricas de compañías extranjeras, para poder armar y ensamblar productos de alta calidad, por personal mexicano e insumos nacionales. **Crédito imagen:** colección “El México de ayer. Fam. Guerrero”. **Fuente:** skyscrapercity.com [en línea]. **Disponible en:** <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=595779&page=675> [Consultado el 9 de marzo de 2017].

¹⁵ Tales tierras eran extensas, baldías y con unas vistas muy despejadas en 1932. Así lo constata el 2° Oficial José Alfonso Cruz de la Estación de Bomberos José Saavedra del Razo (ubicada en la calle Martha), quien el 20 de julio de 2017 nos compartió las memorias de la señora Katita, oriunda de Guadalajara, Jalisco, fue una de las primeras pobladoras de la zona y que había llegado junto con sus padres a vivir dentro de la colonia Guadalupe Tepeyac, desde su infancia hasta su muerte en 2015.

En efecto, se asentó la industria fabril en la periferia norte del Distrito Federal con requerimientos de grandes extensiones de suelo, aprovechando en su conjunto unas ventajas relacionadas con la infraestructura vial y el bajo valor del suelo (Cruz, 2015:236). Y entre las características a destacar de la zona norte de la capital, que llevó a los empresarios industriales a instalarse en dicha zona fue por su condición difusa, periférica, despejada y con una relativa abundancia de suelos disponibles.

Además, debido a las dimensiones de la maquinaria y de su peso, el proceso productivo debía realizarse en plantas bajas y en naves que requieran grandes alturas. Esta cualidad del proceso productivo llevó a los empresarios a buscar zonas urbanas o suburbanas con disponibilidad de grandes predios donde pudiesen construir inmuebles con las cualidades técnicas adecuadas para la producción (Cruz, 2015:221).

Debido a su uso extensivo del suelo, estas fábricas debieron emplazarse en zonas donde el valor de la tierra fuera bajo para que los industriales pudiesen comprar esos grandes predios sin urbanizar (Cruz, 2015:221a).

Más adelante, la política gubernamental se enfocó en regularizar las zonas en donde se observaba cierta concentración de industria fabril; solamente a las grandes plantas que concentraban personal y capital fijo se les reconocía mediante una reglamentación en materia de planeación urbana que respondía al crecimiento de la ciudad, carecía de capacidad de anticipación y orientación del ordenamiento territorial (Cruz, 2015:228).

Esta es la razón por la que la mayoría de las zonas industriales permisibles fueron asignadas para trabajar en la zona norte, donde la tendencia de crecimiento industrial se realizaba como consecuencia de las condiciones generales de la producción imperante (Cruz, 2015:228).

Por último, existieron otros mecanismos que influyeron en la localización industrial y en el ordenamiento territorial como los impuestos al predial, los programas de financiamiento o exención fiscal, para animar la localización de actividades manufactureras en la ciudad y los permisos de construcción, que respaldó la aprobación del gobierno para realizar alguna construcción o cambiar los usos del suelo en zonas que lo requiriese (Cruz, 2015).

2.9 Cifras sobre el crecimiento de la industria en la Ciudad de México

La extensión urbana, el número de habitantes y las precarias circunstancias por las que atravesaba la economía, eran otras condiciones que el Estado debía considerar en sus

intenciones de convertir materialmente a la ciudad en un asentamiento industrial (Sánchez, 1999:30).

Para inicios de la etapa conocida como crecimiento estabilizador, gracias al desarrollo tecnológico, se crearon nuevas industrias como la automotriz y la eléctrica, que empezaron a destacar y dieron paso al crecimiento de la industria de medios de consumo de bienes duraderos. Mientras que en 1930 este sector aportaba solamente 2.43% de la producción industrial y para 1950 su participación creció 10.43% (Cruz, 2015:240).

En 1935, se registraron 2,460 establecimientos industriales de transformación ubicados al norte de la Ciudad de México, en las delegaciones Azcapotzalco y Gustavo A Madero (Espinosa, 1991:170).

Las modificaciones al modelo de acumulación y la mejora de las condiciones de la Ciudad de México, atrajeron inversiones e industrias, se logró que el número de unidades fabriles se incrementase de 3,180 a 4,920 en 1940. Con este aumento, se sentaron las bases para el despunte de la ciudad industrial (Garza, 1985 citado en Sánchez, 1999:53a).

En el censo industrial levantado durante el periodo de los meses de junio a septiembre de 1945, el número de establecimientos industriales de transformación en el Distrito Federal fue de 9,974, ocupando a 175,839 trabajadores. En relación al censo de industria de 1940, hubo un incremento en la industria del 230.5%, es decir, aumentaron a 6,957 y el personal ocupado aumentó un 59.8% (Espinosa, 1991:186).

En 1950, la industria de transformación alcanzó un 20% en el centro del país. Es un hecho reconocido que los inicios del proceso de industrialización a nivel nacional estuvieron vinculados al desarrollo fabril de la Ciudad de México y también que entre 1930 y 1950 la capital del país reforzó desde entonces su carácter de principal centro industrial y de servicios en todo el conglomerado nacional (López, 1993).

2.10 El crecimiento de Ford en México en sus primeros años y su ocupación dentro de los terrenos actuales de la colonia Guadalupe Tepeyac

El 16 de junio de 1903, Henry Ford a los 40 años de edad, fundó en Detroit, Michigan, la Ford Motor Company (**Figura 15**), con un capital de 100,000 dólares (Meza, 1984:22). El éxito de Ford se fue consolidando, su crecimiento fue constante y las ventas se multiplicaron de tal forma que en 1927, cuando cesó de producirse el modelo T, de cual se habían producido 14,752,946 unidades en todo el mundo, Ford empezaría a extenderse a otros países del mundo, exportando su capital fuera de los Estados Unidos (Meza, 1984:23).



Figura 15. México presente en el extranjero a través de “Los Muros Industriales”, del insigne muralista y pintor mexicano Diego Rivera, quien entre 1932 y 1933 fue contratado por Edsel Ford (presidente de Ford Motor Co.), para que plasmara su talento artístico en los muros de la sede matriz ubicada en Detroit, Estados Unidos. Una panorámica que expone todo el proceso de fabricación de un automóvil, pero que también evidencia el estatus en el que vivía la clase trabajadora, oprimida y presionada por la mirada sigilosa del patrón y de los capataces para alcanzar los ciclos de producción a niveles de máquinas. **Crédito:** Khan Academy. **Fuente:** Cuando Ford eligió a Diego Rivera, [en línea]. **Disponible en:** <http://www.atraccion360.com/murales-de-diego-rivera-para-ford> [Consultado el 15 de julio de 2018].

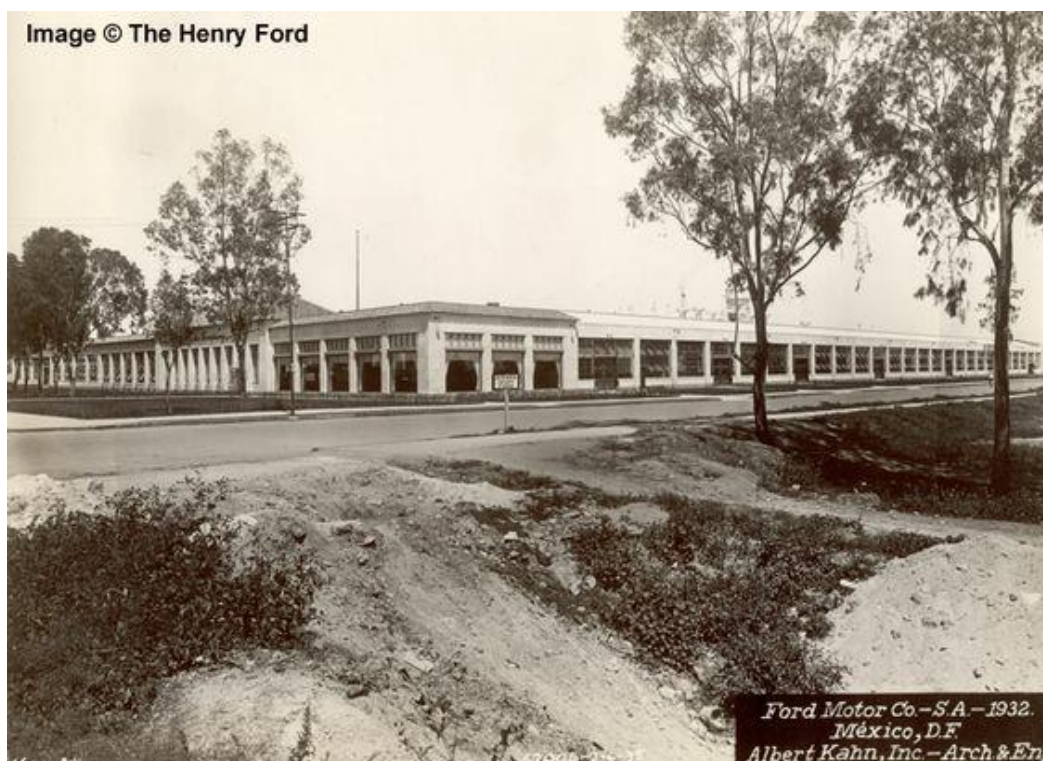
Una situación que aprovecharía Ford para expandir sus inversiones y su producción hacia su vecino de la frontera sur sería en 1921, cuando Estados Unidos emprendió una diversificación de sus mercados mediante la expansión de créditos, la promoción de miles de industrias y la diversificación de sus fábricas al exterior con el objetivo de reducir costes de producción en el ensamblaje de unidades automotoras (Landa, 1998).

Se trató de una oportunidad externa que explotaría Ford para expandir su producción en México. Por otro lado, la intervención del Estado mexicano fue clave en la llegada de la automotriz extranjera porque facilitó su propia entrada, cuya finalidad pretendía orientar el crecimiento de la economía interna, ampliar la producción y la exportación de manufacturas como autopartes y maquinaria pesada, mejorar las condiciones materiales de las clases populares y contrarrestar los efectos de la gran depresión de 1929 que tuvieron sus alcances a nivel mundial.

En 1925, inició la llegada de industrias automotrices en México, con la instalación de la planta armadora de Ford Motor Co., en la esquina de Candelaria y Balbuena, en el antiguo barrio de San Lázaro, delegación Venustiano Carranza (Ceceña, 1979 citado en Cruz, 2015).

En ese mismo año de su llegada a México, Ford tuvo un capital inicial por trescientos millones de pesos y formó parte de las quinientas grandes empresas de la rama automotriz y auxiliar¹⁶, dominado principalmente por otras empresas extranjeras, ocupando el segundo lugar en importancia por su participación estadounidense en inversiones y por el control efectivo de su capital, marcas y patentes (Ceceña, 1979).

En 1930, se inició la construcción de la planta de ensamblaje Ford La Villa (**Figura 16 y 16a**), cuyas instalaciones quedaron terminadas en el año de 1932 (**Figura 17**). La edificación de dicha planta automotriz elucidaría las pretensiones de Ford por permanecer en México por mucho tiempo, su capacidad productiva fue tan amplia que por muchos años se laboró en Ford La Villa un solo turno y dos o tres días por semana hasta 1984, año en que la planta cerró sus operaciones de armado automotriz para trasladarlas a la nueva sede en Cuautitlán Izcalli, Estado de México (Meza, 1984:27).



¹⁶ Es aquella rama que produce refacciones, partes y accesorios para automóviles, mediante el establecimiento de filiales controladas por empresas base, filiales o mixtas (Ceceña, 1979).

Figura 16. Foto panorámica de la planta Ford La Villa, ubicada entre la calle que lleva el antropónimo de Henry Ford y la calzada de Guadalupe, México, D.F. Año 1932. Esta fábrica continuó sus operaciones de ensamblaje de vehículos hasta 1984. **Fuente:** Ciudad de México Antiguo, [en línea]. **Disponible en:** <https://es.pinterest.com/pin/396598310915934860/> [Consultado el 9 de marzo de 2017].



Figura 16a. Vista del área que anteriormente ocupaba la planta Ford La Villa desde 1932 hasta el milenio 2000, éste último año corresponde al momento que cerró sus operaciones permanentemente de almacén. Hoy dicha área ha sido invadida por la Plaza Tepeyac, que en su interior alberga múltiples tiendas transnacionales como Wal Mart y Sam's Club. **Autor de la foto:** Juan Daniel Inclán Fuentes. Imagen capturada el 4 de mayo de 2017.

Mientras Ford efectuaba sus operaciones de ensamblaje dentro de su planta en La Villa hasta 1984, el rol que desempeñó en la colonia Guadalupe Tepeyac fue muy relevante no sólo en la generación de empleos, cuya cédula obrera estaba conformada incluso por habitantes de la colonia en cuestión, sino también por algunas acciones altruistas que beneficiaban a la comunidad vecinal. Esto lo podemos esgrimir mediante las experiencias y los recuerdos que nos compartieron algunos vecinos de la colonia el 20 de julio de 2017.

La Señora Beatriz Paz Magallón¹⁷, nos platicó que su hermano (quien ya falleció) trabajó en la planta La Villa desde 1964 hasta 1984 (alrededor de 20 años) cuando cerró sus operaciones. Afirma la señora Betty que a su hermano le habían ofrecido la opción de

¹⁷ Edad 78 años, vecina, vive en calle Estela #181. Lleva viviendo en la colonia desde 1968 (50 años, 10 en la calle Delia y 40 en Estela desde que se casó en 1978).

conservar su trabajo si cambiaba de domicilio hasta Cuautitlán Izcalli, pero él se negó por la lejanía del nuevo lugar de trabajo y por problemas de salud.



Figura 17. Publicidad de Ford del año 1932, que anunciaba la inauguración y el inicio de operaciones de la nueva Planta de Ensamblaje de Automóviles Ford La Villa el 14 de septiembre de 1932, a un día de las fiestas patrias de Independencia de México. **Crédito:** Marcos Bureau. **Fuente:** Motor Clásico /Publicidad Ford de época, los anuncios que utilizó en México para promocionar sus productos, [en línea]. **Disponible en:** <http://motorclasico.com.mx/publicidad-ford-epoca/> [Consultado el 1 de abril de 2018].

Juan José Vázquez¹⁸, nos comentó que su abuelo el señor José Manuel Ramírez (quien ya falleció) también trabajó en la planta por 3 años. Algo curioso que le contó su abuelo es que Ford les encargaba a los vecinos que cuidaran los vehículos recién fabricados y que posteriormente serían rifados en el parque Corpus Christi; dicho sorteo era organizado por los miembros de la parroquia Corpus Christi, en el centro de la colonia.

Si bien, Ford no tuvo participación en la financiación y la construcción de las viviendas dentro de la colonia y tampoco intervino en la planificación urbana de la misma, queda demostrado que tuvo un papel fundamental dentro de la colonia como generadora de empleos y en labores filantrópicas reverberada en la donación de coches para los colonos del fraccionamiento.

Por otra parte, la llegada de la infraestructura fabril a la colonia Guadalupe Tepeyac, ubicada en la delegación Gustavo A Madero (antes Villa de Guadalupe Hidalgo), se dio como

¹⁸ Edad 34 años, oriundo de la colonia y vecino desde 1984.

resultado de la expulsión de la industria en el centro del Distrito Federal, donde se ubicaba en su primer momento la planta armadora de Ford en la delegación Venustiano Carranza.

En los siguientes años, la presencia de Ford dentro de la colonia supondría el arribo de otras empresas manufactureras, que se animarían a instalarse en pequeños y medianos establecimientos como talleres mecánicos y laboratorios, dentro de la franja compuesta por trece divisiones de terrenos en la zona fabril de la calle Sara, que ya estaban reservados y trazados en el plano (**Figura 18**).

Fue una maniobra de ocupación del suelo urbanizable que sería posible gracias a la autorización legítima, materializada en la Ley de Planificación y Zonificación del Distrito Federal de 1936, en su apartado del reglamento de zonificación industrial, que estipulaba el tipo de industria que debía asentarse en la zona siete (**ver Figura 9**), a la cual pertenece la colonia Guadalupe Tepeyac junto con la colonia vecina 7 de Noviembre y que se sustenta en el plano ortogonal de la colonia, diseñado por la compañía fraccionadora Colonia Industrial S. A (**Figura 18**).

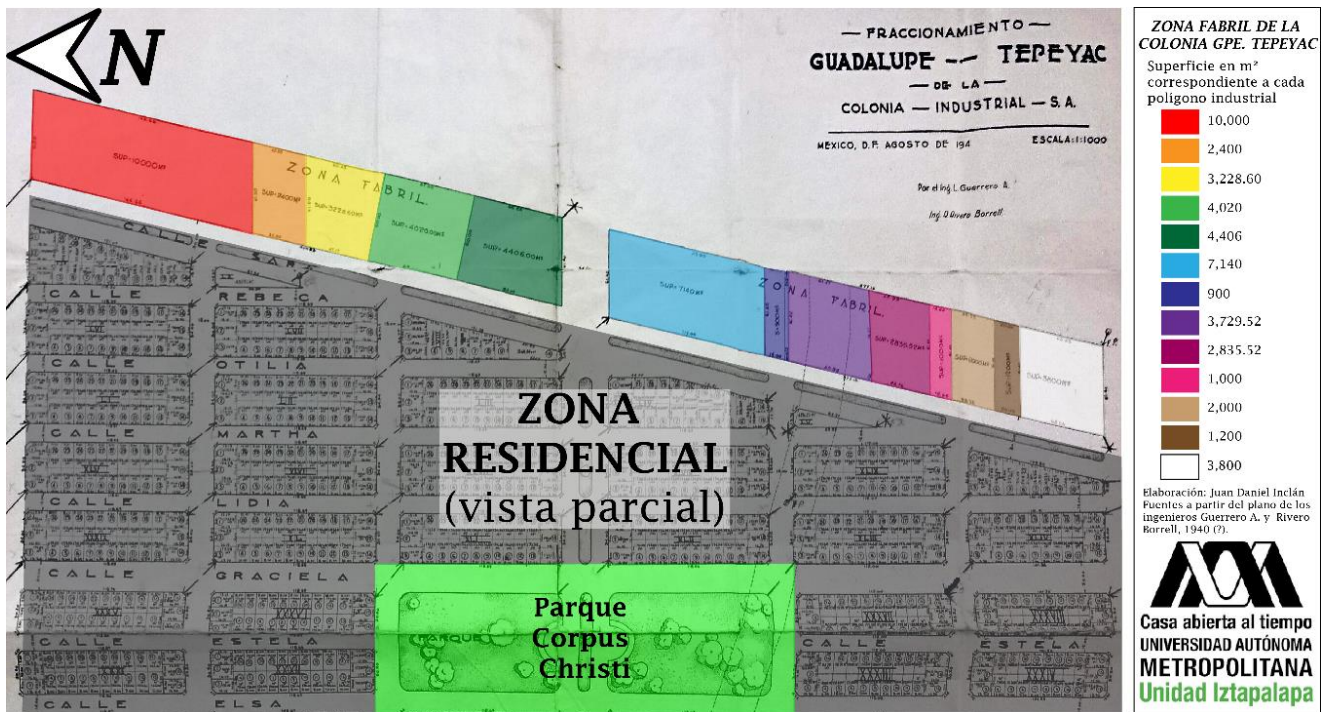


Figura 18. Fragmento de un plano ortogonal que muestra las trece superficies que fueron asignadas y ocupadas por cada unidad productiva como talleres mecánicos y laboratorios en manzanas y en parcelas más extensas para uso industrial, en comparación con aquellas destinadas a uso habitacional que fueron más diminutas. Esta zona fabril fue propuesta y construida dentro de la colonia Guadalupe Tepeyac, entre las calles de Abel, Henry Ford, Sara y la avenida Ferrocarril Hidalgo. **Fuente:** Archivo Histórico de la Ciudad de México. Caja 72, exp.76.

Otra coyuntura de alcance nacional que aprovechó Ford y que beneficiaría su crecimiento en México fue el aumento de carreteras por todo el territorio nacional, por lo que se requirieron más automóviles y camiones; al mismo tiempo, la capacidad de compra de algunos sectores sociales se ampliaron por la reorganización económica; con esto, la demanda de automóviles creció y para 1949 Ford amplió sus líneas de producción para poder satisfacer la demanda de sus productos automotrices dentro del mercado nacional (Figura 19) (Meza, 1984:27a).



Celebración de la producción de la unidad un millón, ensamblada en la planta de la Villa, año 1975.

Figura 19. Celebración por la producción de la unidad un millón. Último LTD (Luxury Trim Decor) ensamblado en la planta Ford La Villa, 1975. El coche que aparece en la foto es un modelo 1980. **Crédito imagen:** "60 años de Ford en México-Narrativa Gráfica". **Fuente:** Ford de México, [en línea]. **Disponible en:** <https://www.flickr.com/photos/fordmx/5861913362/in/album-72157627025399098/> [Consultado el 9 de marzo de 2017].

Además, en 1957 se iniciaron las obras del edificio de refacciones y accesorios que fueron concluidas un año después. La empresa dio un paso más en la expansión industrial, instalando en el municipio mexiquense de Tlalnepantla su planta de operaciones de exportación para fabricar herramientas para el ensamblaje (Meza, 1984:27b).

Por lo tanto, el desarrollo de Ford Co., debe asociarse al crecimiento de la industria en general, de la industria automotriz en particular (Meza, 1984:27c) y, por supuesto, con

la urbanización, la creación y la modernización de infraestructuras viales o caminos para satisfacer la movilidad de los habitantes de una ciudad en expansión continua.

Ford Co., fue uno de los capitalistas automotrices que quedó fuertemente establecido en México; en 1965, desarrolló el gran conjunto industrial Ford de Cuautitlán, con su moderna fundición y planta de motores, contando con la única planta de pruebas en América Latina, sus extensos laboratorios de control de calidad y de ingeniería con lo cual contribuyó de forma significativa al desarrollo industrial en México (Meza, 1984:28).

Conclusiones

La expansión de la industria no solamente ha cumplido con su función de motor del crecimiento económico, sino también como un importante agente constructor de la ciudad, propiciando su crecimiento y su expansión. En cuanto a la expansión urbana, ésta se materializa por las movilidades residenciales o por el deslizamiento de las actividades industriales y comerciales desde el centro hacia la periferia (Ávila, 2001:120).

Por otro lado, el incremento del área urbana se justifica porque la localización y el desarrollo industrial motivaron a la población rural a incorporarse a los trabajos fabriles. El alto crecimiento poblacional de la ciudad se explica por el saldo neto migratorio positivo que se dio como resultado del acelerado proceso de la industrialización de la capital (Cruz, 2015: 216-217). En consecuencia, bajo estas circunstancias caracterizadas por la alta concentración fabril, la ciudad se había perfilado como el espacio ideal que favorecía la reproducción del capital.

Es por ello que Harvey (1989) reconoce la importancia del proceso de urbanización y su relación con la acumulación de capital, cuya circulación está estrechamente relacionada con la organización espacial de la producción y la transformación de la relación espacio-tiempo (Cruz, 2015:41).

La ciudad se ha estructurado en función del propósito axial para la cual fue creada, para la construcción de un hábitat social, pero también de un espacio urbano que se ha concebido con un enfoque de competitividad, eficiencia, ganancia de dividendos, productividad y racionalidad económica (Cruz, 2015).

Por lo tanto, las ciudades son territorios propicios para la creación y el desarrollo de nuevos espacios industriales y de servicios debido a sus potencialidades de desarrollo, la capacidad de generar externalidades y otros beneficios dentro de la misma urbe (Vázquez, 2000:9).

La producción del espacio es el resultado de la acción de múltiples agentes, que a través del tiempo han influido para determinar la estructura urbana de las ciudades. Los productores de bienes o servicios deciden localizarse a partir de las distintas formas de producción del espacio, sea mercantilizada y no mercantilizada, conformando así una distribución espacial de la actividad económica (Cruz, 2015:99).

Los productores industriales como demandantes de espacios adaptados para la realización de sus actividades productivas y como autoabastecedores de los espacios necesarios, mediante la construcción por encargo de sus fábricas, están sujetos a las condiciones tanto del sector inmobiliario como del Estado, que imponen sus políticas de desarrollo urbano y que actúa como abastecedor de infraestructura (Cruz, 2015:100).

El Estado no solamente regula los cambios y las dinámicas urbanas que inicia el sector privado, también formula políticas para fomentar y promover actividades que favorezcan a la sociedad y también ha de crear empresas públicas que asuman funciones económicas estratégicas para el desarrollo económico (Cruz, 2015:128).

En cuanto a las pautas básicas de localización industrial propuestas por Weber, estas justifican la ubicación de una fábrica en un espacio determinado, pero no hay que descartar otras pautas de carácter político y social que la hayan promovido, como las decisiones de Estado, relacionadas con el otorgamiento de concesiones legales para su implantación, bajo un marco jurídico que lo avale.

En lo concerniente a nuestro lugar de estudio, no existen pruebas fehacientes, sustentadas en documentos escritos de que Ford haya intervenido en la planificación y construcción de la colonia Guadalupe Tepeyac, a pesar de haber instalado su planta automotriz en terrenos colindantes y que actualmente son considerados dentro del área de la colonia.

Entonces ¿Qué relevancia tiene vincular a Ford con la colonia? Además de haber contribuido en la generación de empleos en el asentamiento, el hecho de que se haya construido la fábrica dentro de una determinada zona de la capital, repercutió en la configuración espacial no sólo de la ciudad, sino también de una colonia en específico.

También influyó en la configuración de un paisaje urbano, en la distribución espacial y funcional de actividades productivas a partir de una determinada lógica de organización territorial, que establecía una segregación en los usos del suelo, siendo un evidente proceso de ordenamiento territorial, en función de la localización industrial y la

planificación urbana. El resultado fue la existencia de una colonia, cuya simbiosis descansa entre lo urbano-industrial o el hogar-fabrica.

Se pudo comprobar que tras los años posteriores a la inauguración de la planta Ford La Villa en 1932, se instalarían además de las casas otros comercios, talleres mecánicos y laboratorios en un perímetro exclusivo y limitado entre las calles de Abel, Henry Ford, Sara (**Figura 20**) y la avenida Ferrocarril Hidalgo, tal como lo señala el plano de los ingenieros L. Guerrero y Rivero Borrell (**ver Figura 18**).



Figura 20. Nave industrial abandonada, ubicada en esquina con Sara y Abel, colonia Guadalupe Tepeyac, en las colindancias meridionales de la colonia 7 de noviembre. Su ubicación pertenece al polígono color blanco, trazado en el plano de la **Figura 18** y cuya superficie abarca unos 3800 m², según el plano. **Autor de la foto:** Juan Daniel Inclán Fuentes. Imagen capturada el 4 de mayo de 2017.

Finalmente, la creación de dicha planta ensambladora de vehículos automotores y su ocupación en los terrenos actuales de la colonia Guadalupe Tepeyac simboliza la colocación de la primera piedra. Pero no es la razón suficiente de su efervescencia urbana, aunque hayan surgido posteriormente otros brotes de industrialización y urbanización que se agudizaría con su fraccionamiento y fundación oficial en la década de los cincuenta, a cargo de la compañía fraccionadora Colonia Industrial S. A., pero ese es un tema que se abordará más a fondo en el siguiente capítulo.

CAPÍTULO 3



ESTUDIO URBANO DE LA COLONIA GUADALUPE TEPEYAC

En este último capítulo se pretende realizar un estudio urbano general sobre la colonia en cuestión. Esto implicaría indagar en el interior de sus entrañas, revisando diversos componentes que involucran su localización geográfica dentro de la municipalidad, esto para no perder de vista el marco territorial en el que ha estado envuelto el asentamiento antes y durante su aparición dentro del entramado urbano del Distrito Federal.

Otros ingredientes que deben analizarse de manera imperiosa para ofrecer un estudio holístico de la colonia, concerniente a lo urbano son la definición de sus límites territoriales a partir de trazado de sus principales vialidades, los fraccionadores u otros actores sociales involucrados en su creación, su morfología urbana, la instalación de servicios públicos, el alojamiento de equipamientos, las características arquitectónicas de los hogares, edificios emblemáticos y la tipología de vivienda predominante en su interior.

No podría faltar la presentación de las experiencias urbanas de algunos vecinos como el sello distintivo testimonial que intenta cimentar la historia misma de un fraccionamiento, que se integra al catálogo de las colonias originarias de clase media, que fueron los sedimentos fidedignos de una tentativa conjunta por planificar y ordenar el crecimiento de la mancha urbana, como un manifiesto de la producción del espacio urbano.

3.1 Localización geográfica y origen de la colonia

La Colonia Guadalupe Tepeyac está situada al norte de la Ciudad de México, en la zona centro sur de la Delegación Gustavo A Madero, dentro de las tierras de la antigua Hacienda de Potrero, rodeada por la calle de Abel al sur, calzada de Guadalupe¹⁹ al poniente, Victoria Oriente al norte y al levante con el Eje 1 Oriente Ferrocarril Hidalgo, junto a los paramentos cerrados de una pequeña zona industrial en la calle de Sara. Colinda con las colonias Estrella al norte; Bondojito, La Joyita y Emiliano Zapata al oriente; Tres Estrellas al noreste; Siete de Noviembre al sur; Vallejo al suroeste e Industrial al poniente (**Figura 21**).

¹⁹ Calle que fue planificada en 1935 en el gobierno de Lázaro Cárdenas para unir y comunicar el centro de la Ciudad de México con la Villa de Guadalupe Hidalgo (Sánchez, 1999).

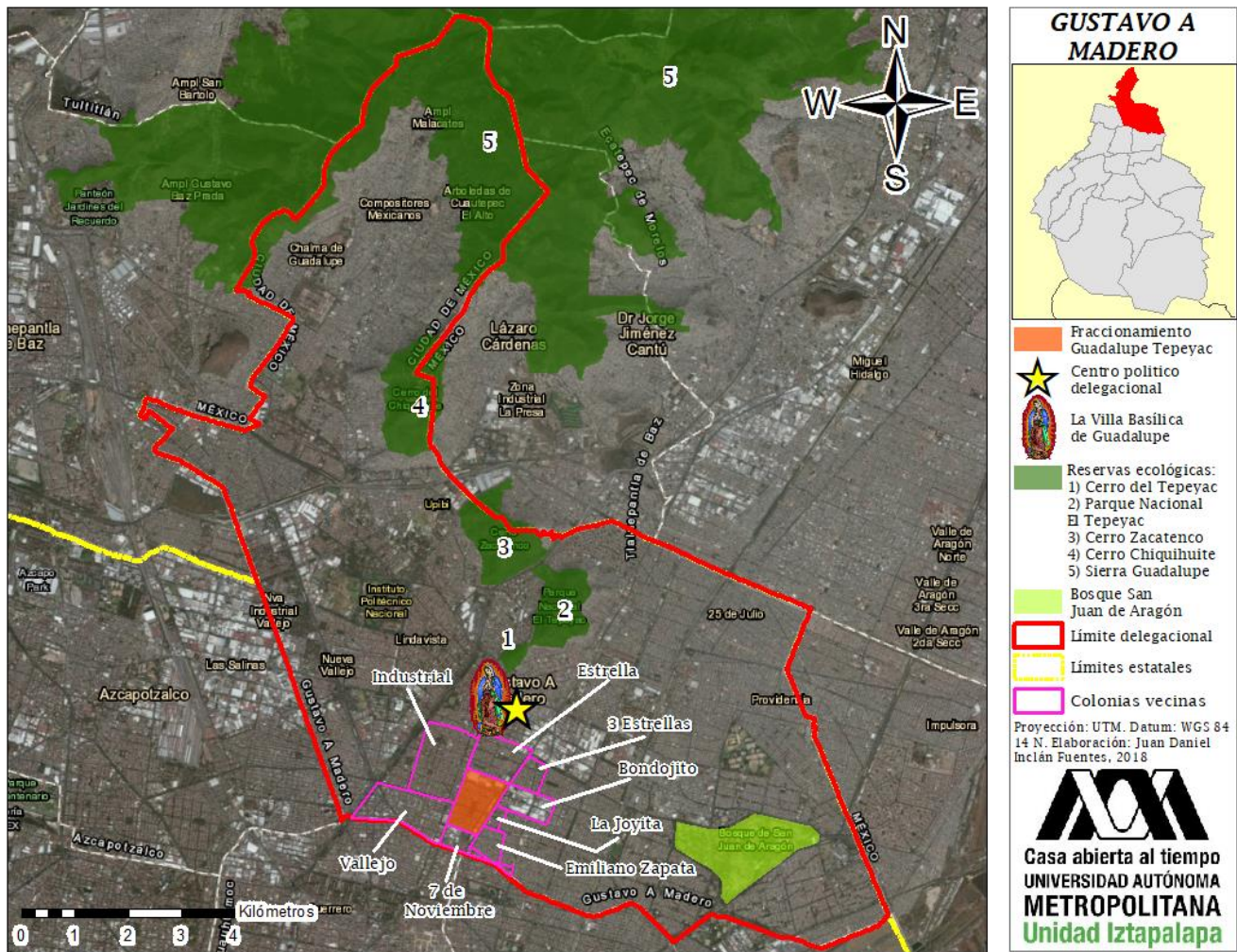


Figura 21. Ubicación de la colonia Guadalupe Tepeyac (polígono color naranja) al interior de la delegación Gustavo A Madero, Ciudad de México. La carta también señala las colonias que rodean el asentamiento en cuestión y la presencia de otros elementos conspicuos como el parque, un centro religioso, político e importantes zonas ecológicas. Elaboración propia.

Ubicada a 16 minutos de Centro Histórico de la capital y a tan solo 8 minutos de La Villa Basílica de Guadalupe, llegando por la calzada de Guadalupe en ambos sentidos. Fue una de las colonias que se asentó en los alrededores meridionales del Cerro del Tepeyac, creada formalmente a principios de 1950²⁰, a raíz de una urbanización planeada, por el

²⁰ También surgió como consecuencia de la construcción de la planta automotriz Ford La Villa, inaugurada el 14 de septiembre de 1932, ocupando los terrenos que abarcan desde la calzada de Guadalupe hasta el Ferrocarril Hidalgo. Al haberse definido su establecimiento dentro del fraccionamiento, se comenzarían a adquirir nuevos terrenos remanentes de los trazados de las primeras colonias de la zona y a precisar el fraccionamiento de la misma colonia Guadalupe Tepeyac desde 1950.

emprendimiento de nuevos proyectos inmobiliarios que pretendían poblar y urbanizar la periferia norteña de la ciudad y derivada por el fraccionamiento de las vecinas colonias Industrial²¹ y Estrella (Figura 22).

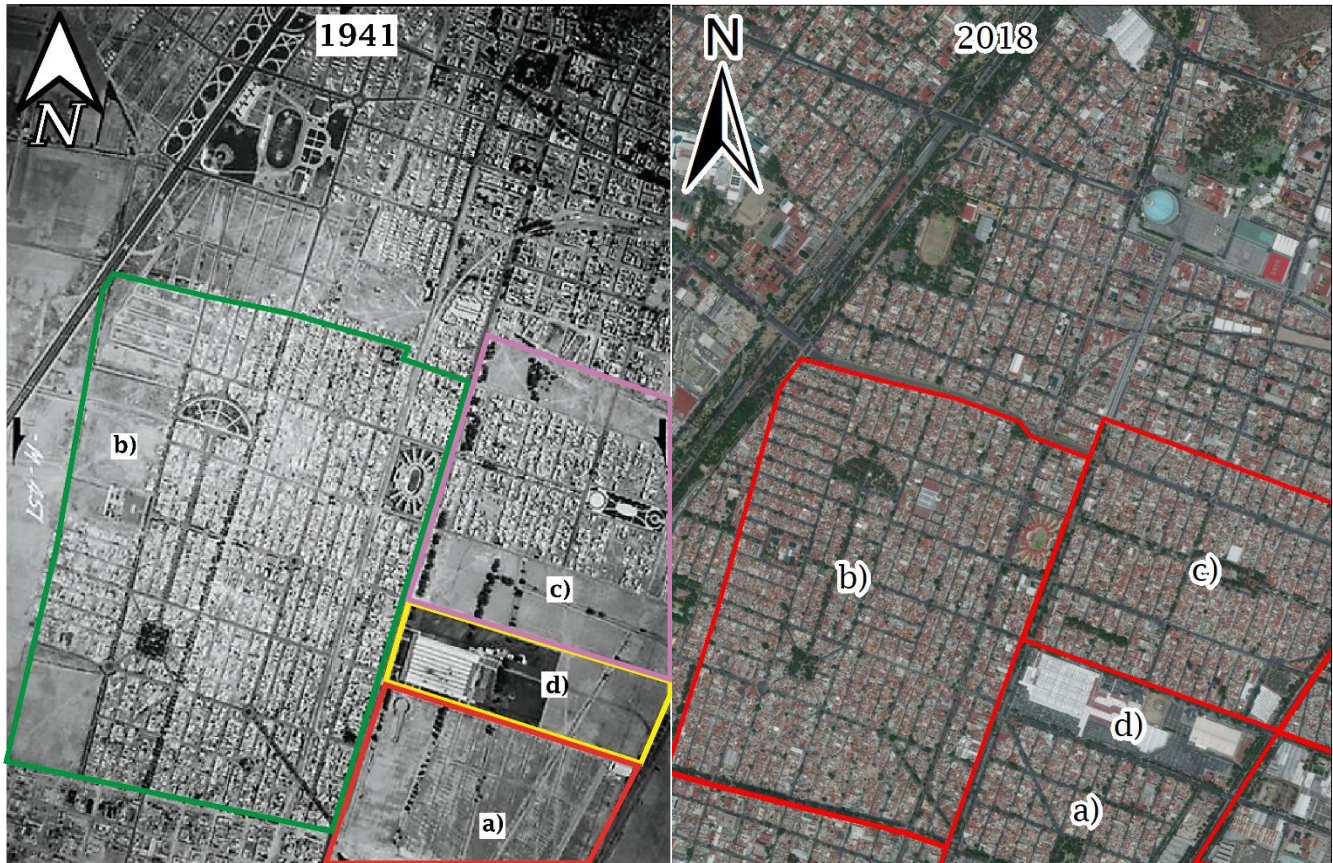


Figura 22. Izquierda: foto aérea de 1941 donde se aprecia la traza definida de la colonia Industrial (b), Estrella (c), la fábrica Ford La Villa (d) y los terrenos baldíos del sureste (a) donde apenas se aprecia un incipiente trazado de la colonia Guadalupe Tepeyac sobre una urbanización débil. Mientras que la imagen satelital de la derecha, obtenida en ESRI/ArcMap, muestra la misma zona actual, pero con una evidente urbanización fuerte.

Fuente (imagen izquierda): Colonia Industrial, [en línea]. **Disponible en:**

<https://ciudadsaludable.files.wordpress.com/2015/09/colonia-industrial-by-maria-bustamante-harfush-2013.pdf> [Consultado el 24 de noviembre de 2016].

Otras causas que coadyuvaron en la formación de la Guadalupe Tepeyac fue que a finales de la segunda década del siglo XX se establecieron nuevos fraccionamientos populares y de clase media para los trabajadores y los burócratas en la Villa de Guadalupe Hidalgo, cuyos terrenos eran más baratos por tratarse de tierras salitrosas, más bajas, con

²¹ Inaugurada el 18 de noviembre de 1926. los terrenos de la actual colonia fueron adquiridos por el ingeniero Roberto Rodríguez, en sociedad con el ingeniero Alberto J. Pani y Agustín Legorreta para fraccionarlos y crear la colonia (Gutiérrez, «sin año»).

menos agua y más insalubres, debido a las tolvaneras provenientes del Lago de Texcoco como consecuencia de su desecación. (Collado, 2007).

En cuanto a sus propiedades topográficas, tenemos que la colonia se encuentra establecida sobre una planicie apta para el desarrollo de actividades urbanas, pero con algunas ligeras irregularidades en el terreno, catalogado como tipo III²² según el Reglamento de Construcciones del Distrito Federal y está conformada por un polígono casi rectangular, cuya superficie abarca 6.11 Km².

La tendencia del crecimiento urbano de la ciudad llegó a unir el corazón de la capital con el norte periférico, rebasando a su vez el Río Consulado y uniendo la Villa de Guadalupe Hidalgo por el lado oriente de la calzada de Guadalupe. Esta fue otra de las causas que hicieron posible crear el fraccionamiento Guadalupe Tepeyac y otras colonias más de la zona como Siete de noviembre, Estrella, Tres Estrellas, San Juan de Aragón y Granjas Modernas (**Figura 23**) (Espinosa, 1991).



Figura 23. Toma aérea de las colonias Guadalupe Tepeyac (a), Industrial (b), Tepeyac Insurgentes (c), Aragón La Villa (d), Granjas Modernas (e), Tres Estrellas (f), Bondoquito (g), La Joyita (h), Estrella (i) y la fábrica Ford La

²² Superficies blandas o de sedimentos lacustres que propician la aceleración sísmica.

Villa (j) entre 1928 o 1933. Al centro, podemos apreciar el “Orfanato para niñas San Antonio y Santa Isabel”, por disposición testamentaria de Isabel Pesado de Mier. Un edificio estilo art déco, cuyas dimensiones han caracterizado a la zona y actualmente pertenece a la Fundación Mier y Pesado. **Crédito imagen:** Cía Mexicana Aerofoto, S.A. **Fuente:** La antigua Ciudad de México (Fotos antiguas), [en línea]. **Disponible en:** <https://www.facebook.com/LaAntiguaCiudadDeMexicoFotosAntiguas/photos/a.280369372076053.61817.280367308742926/448582441921411/?type=3&theater> [Consultado el 9 de marzo de 2017].

Por otra parte, la aparición de nuevos asentamientos, obligó a los gobiernos de la época posrevolucionaria a resolver el problema de la comunicación de las zonas fabriles o comerciales; debido a ello, el Departamento del Distrito Federal, otorgó una real importancia al mejoramiento o apertura de calles y avenidas. Líneas que partían del Zócalo y que recorrían vialidades como Arcos de Belén, Chapultepec, Insurgentes, Tlalpan o la calzada de Guadalupe, contribuyeron a rellenar áreas por medio de la urbanización de las colonias como la Estrella, Industrial y Guadalupe Tepeyac (Sánchez, 1999:51).

3.2 Gustavo A Madero, historia de una villa que se convirtió en ciudad y delegación

La delegación Gustavo A Madero que contiene el fraccionamiento Guadalupe Tepeyac en su interior, se encontraba situada en lo que fue el Potrero de los Regidores, sobre tierras anegadizas de la laguna y con salinas en sus alrededores en tiempos del virreinato. Originalmente era conocida como Villa de Guadalupe o Municipalidad de Guadalupe Hidalgo desde 1918 (**Figura 24**).



Figura 24. Vista desde los alrededores de la Villa de Guadalupe hacia el noroeste en 1900. A la derecha se aprecia la solitaria capilla de Santa Isabel Tola, todavía con zonas lacustres en los terrenos aledaños. **Crédito imagen:** Southern Methodist University. **Fuente:** La Ciudad de México en el tiempo, [En línea]. **Disponible en:** <https://www.facebook.com/laciudaddemexicoeneltiempo/photos/a.195987210423307.42656.187533597935335/945715938783760/?type=3&theater> [Consultado el 9 de marzo de 2017].

En el año 1928 se declaró ciudad a la antigua villa (**Figura 25**) y durante la época de Plutarco Elías Calles como presidente en 1931, se le cambió el nombre a Gustavo A. Madero en homenaje al “mártir de la Revolución” (GDF, 2007 citado en Bustamante, 2013:5).



Figura 25. Zona urbana de Guadalupe Hidalgo en 1929. En el plano se distingue al norte el Cerro del Tepeyac y la Colonia Industrial, que resalta por el trazado incipiente de sus dos parques. También podemos observar ese hueco de terreno disponible al sur de la demarcación, donde se edificaría posteriormente el fraccionamiento Guadalupe Tepeyac, como resultado del trazado de la calzada de Guadalupe, Ferrocarril Hidalgo y el fraccionamiento de la colonia Estrella. **Fuente:** Colonia Industrial, [en línea]. **Disponible en:**

<https://ciudadesaludable.files.wordpress.com/2015/09/colonia->

Desde los orígenes más prístinos y remotos de la demarcación, en la época prehispánica se construyó la calzada y el dique del Tepeyac para detener las aguas dulces de los ríos que desembocaban en la zona. Se consolidó en el cerro del Tepeyac un importante centro religioso dedicado a Tonantzin, que derivaría en el culto a la Virgen de Guadalupe en la Nueva España (Bustamante, 2013:5a).

Fue un hecho de vital importancia, pues con él se promovería el desarrollo de la zona, fundándose en 1533 el pueblo de Guadalupe como la cabecera de los poblados circundantes del cerro, fungiría como futuro centro estructurador de lo urbano y también como casco histórico de la demarcación. Hacia el centro de la ciudad, la relación urbana se

establecería por medio de la calzada de los Misterios, que para el virreinato se afianzaría como la principal avenida procesional y de peregrinaje hacia la Villa de Guadalupe (**Figura 26**) (Bustamante, 2013).



Figura 26. Vías del camino a Guadalupe en la calzada de Los Misterios, 1905. La calzada se construyó para comunicar la antigua población del Tepeyac con la Ciudad de México. **Crédito imagen:** Archivo General de la Nación. **Fuente:** La antigua Ciudad de México (Fotos antiguas), [en línea]. **Disponible en:** <https://www.facebook.com/LaAntiguaCiudadDeMexicoFotosAntiguas/photos/a.280369372076053.61817.280367308742926/283622005084123/?type=3&theater> [Consultado el 9 de marzo de 2017].

A partir de 1531 su desarrollo estaría vinculado con la actividad religiosa que se efectuaría en torno al santuario de Guadalupe, a la orilla del Lago de Texcoco y al pie del Cerro del Tepeyac. Guadalupe sería declarada villa en 1733. Hacia 1740 habitaban en ella 97 familias indígenas y 50 no aborígenes (García, 1987:276).

La comunicación con la Ciudad de México se realizaba a través de la calzada de los Misterios que existía desde 1604. Esta fue completada con la calzada de Guadalupe construida posteriormente. En 1828 se declaró ciudad a la Villa de Guadalupe y en 1855, para facilitar el acceso a la ciudad de México, se agregó a la antigua calzada otra para el paso de los tranvías (**Figura 27**) (García, 1987:276a).



Figura 27. La calzada de Guadalupe vista hacia el norte, cerca del cruce con Alfredo Robles Domínguez en la década de los cincuenta. La mayoría de las casas y edificios que se aprecian aún existen, con la colonia Industrial del lado izquierdo y la Guadalupe Tepeyac a la derecha. **Crédito imagen:** Museo Archivo de la Fotografía - Reforma. **Fuente:** La Ciudad de México en el tiempo, [en línea]. **Disponible en:** <https://www.facebook.com/laciudaddemexicoeneltiempo/photos/a.195987210423307.42656.187533597935335/1300020103353340/?type=3&theater> [Consultado el 9 de marzo de 2017].

La circulación diaria de los tranvías sobre la calzada de Guadalupe en los primeros años de creación de la Guadalupe Tepeyac, ofrecen un testimonio sobre cómo eran las condiciones del lugar, reflejado con un grado de poblamiento y urbanización débil, con pocas casas construidas dentro del fraccionamiento que incluso se podía apreciar desde varios puntos despejados de la colonia (como en la calle Delia o el parque Corpus Christi).

Los mismos relatos de los vecinos Juan José Vázquez²³ y las señoras Beatriz Paz Magallón²⁴ y Martha Escutia²⁵, aseveran que los terrenos de la colonia incipiente desde 1950,

²³ Edad 34 años, oriundo desde 1984

²⁴ Edad 55 años, vecina desde 1963 y proveniente de la colonia Martín Carrera.

²⁵ Edad 78 años, vecina desde 1968 y proveniente de Jesús Carranza, colonia Morelos, Venustiano Carranza.

que habitan y que ha cambiado mucho con el paso de los años, eran completamente llanos y con una cantidad irrisoria de casas edificadas.

3.3 Información sobre los fraccionadores y los fundadores

Como primer dato, tenemos que los responsables en haber planificado y trazado la colonia Guadalupe Tepeyac fue un fraccionador representado por la compañía Colonia Industrial S. A, cuyas oficinas se encontraban en la colonia Peralvillo por calzada de Guadalupe, quienes en agosto 1940 diseñaron y publicaron el plano ortogonal para formalizar el trazado y la venta de terrenos. Esta información se pudo comprobar mediante la consulta de los planos resguardados en el Archivo Histórico de Ciudad de México (**Figura 31**).

Si bien, las pruebas presentadas sobre los fraccionadores es exigua e insuficiente para comprobar a detalle sobre los actores que fueron responsables de dirigir las obras de planificación y fraccionamiento de la colonia en cuestión, debido a la falta de documentos escritos que lo avalen, se pudo rastrear un listado de colonias con sus respectivos fraccionadores en donde aparece la compañía Colonia Industrial S. A. (**Tabla 1**).

LISTA DE COLONIAS Y FRACCIONADORES (1921-1930)		
Colonia	Año	Fraccionador
Aragón	1922	Remigio Noriega
Buena Vista	1922	Macedonio Ortiz
Fraccionamiento Colón	1922	Arturo Braniff
Fraccionamiento Ignacio Rivera	1922	Ignacio Ribera y Sucs.
La Purísima	1922	La Purísima S.A.
Moderna	1922	Cía. Constructora de San Rafael
Alfonso XIII	1923	Sociedad Lainé, Cortés y Cía.
Clavería	1923	Carrera y Zavala
Legaria	1923	Minnie E. Vda. de R.
Merced Gómez	1923	Sucesión Merced Gómez
Roma Sur	1923	García Lozano Bruno y Esposa
<u>Industrial</u>	<u>1924</u>	<u>Colonia Industrial, S.A.</u>

Obrera o del Cuartelito	1924	Antonio, Rafael, José María Escandón, Hermanos Artigas, Alejandro Romero Sociedad E. Manuel y Cía.
Zaldívar	1924	Teresa Graminder Vda. de Zaldívar
Daniel Garza	1925	Dr. Cosío
Del Observatorio	1925	Menzer y Estañol
Ex Hipódromo de Peralvillo	1925	Cooperativa Plutarco Elías Calles
Independencia	1925	Cía. Fraccionadora Mexicana
María del Carmen	1925	Ángel Carcaño
Postal	1925	Colonia Postal, S.A.
Niños Héroe	1926	Alejandro Romero
Ramirezco	1928	Hermanos Lozano

Tabla 1. Lista de las colonias que se formaron en el periodo de 1921 a 1930, de acuerdo a un informe presentado por el primer regente o jefe del Departamento de Distrito Federal José Manuel Puig Casauranc en 1930. En dicha tabla aparece la Colonia Industrial S. A., encargada de fraccionar y registrar la colonia que lleva el mismo nombre. **Fuente:** Jiménez, 1993.

Adicionalmente, se descubrieron más documentos gráficos en forma de publicidad (**Figura 28**) que comprueban la participación de la fraccionadora en otros proyectos inmobiliarios de vivienda, comercio e industria, arrojando otro indicio de que la compañía de negocios urbanos ya había operado dentro de la zona norte del Distrito Federal.

De la colonia Industrial (**Figura 29**) no hay más informes específico de su estado en lo que se refiere a su consolidación urbana mediante la dotación de servicios públicos y equipamientos durante sus primeros años de existencia. Pero a través del informe de José Manuel Puig Casauranc de 1930, se revela la situación por la que atravesaba el casco de la Ciudad de Guadalupe Hidalgo, en donde apenas se empezaban a recibir los beneficios de orden económico del DDF, pero en un término de seis meses quedarían resuelto los problema del agua para esta zona (Jiménez, 1993: 219 - 220).



Figura 28. Propaganda de la fraccionadora Colonia Industrial, S. A., anunciando la inauguración de la nueva fábrica de vehículos de Ford Motor Co., que se ubicaría dentro de los terrenos de la futura colonia Guadalupe Tepeyac. **Fuente:** Yo no vivo en la burbuja, vivo en la colonia Industrial, [en línea]. **Disponible en:** <https://www.animalpolitico.com/blogueros-zoon-peaton/2015/09/23/yo-no-vivo-en-la-burbuja-vivo-en-la-colonia-industrial/> [Consultado el 24 de noviembre de 2018].

Figura 29. La invasión de nuevas áreas de la ciudad. Un anuncio de periódico sobre nuevos inmuebles ubicados en su mayoría a las afueras del centro del Distrito Federal, como en la colonia Industrial, fundada en 1926 a cargo de la fraccionadora que lleva el mismo nombre de la colonia y que realizó otros proyectos urbanos como la colonia Guadalupe Tepeyac en los años cincuenta. **Fuente:** Excélsior, 1930.



Dicho lo anterior, sería una prueba documentada sobre la posible situación de carencias y precariedades parciales en los servicios públicos por la que atravesaron algunas colonias de recién formación por pocos años, incluyendo la colonia Industrial (**Figura 30**) una vez que los agentes privados terminaron de fraccionar y comercializar los suelos para su urbanización, dejando la responsabilidad de proporcionar y regularizar los servicios públicos al gobierno local.

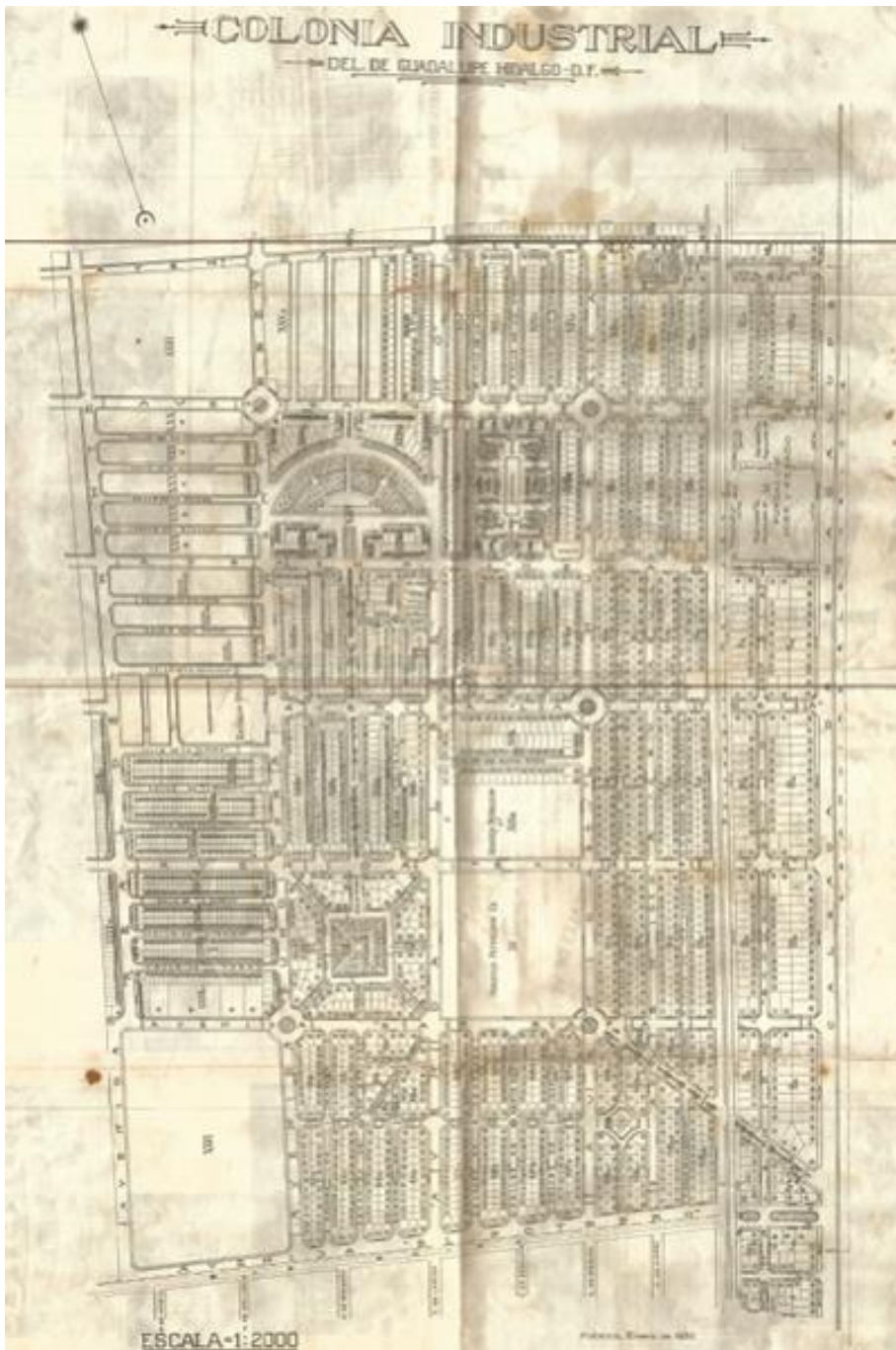


Figura 30. Plano de la colonia Industrial de 1930, diseñado y publicado por la compañía fraccionadora Colonia Industrial, S. A. **Fuente:** Colonia Industrial, [en línea]. **Disponible en:** <https://ciudadsaludable.files.wordpress.com/2015/09/colonia-industrial-by-maria-bustamante-harfush-2013.pdf> [Consultado el 24 de noviembre de 2016].

Con respecto a los fundadores de la colonia en 1950, entre ellos fueron los señores Miguel Pavón²⁶ quien es vecino actual de la Guadalupe Tepeyac y José Elliot Nieto Carbajal, tío de la señora Arcelia Amelia Ricardo Nieto²⁷, quien nos aclaró en una charla del 20 de julio de 2017 que su tío no fue fraccionador, sólo fue fundador de la colonia y cuyas labores sólo se limitaban en difundir la nueva colonia para que fuera habitada por más colonos.

3.4 Morfología urbana

La traza ortogonal de la colonia está conformada por **24 calles** (14 verticales, 8 horizontales y 2 diagonales), **68 manzanas** para uso habitacional y **2 polígonos** para uso fabril²⁸ (sin contar el enorme rectángulo septentrional que albergó la planta Ford La Villa y que no aparece trazado en el plano de 1940), **7 glorietas** (entre Guadalupe y Noé; Delia, Samuel y Yolanda; Delia, Ezequiel y Julieta; Carlota, Saúl y Yolanda; Amalia, Saúl y Yolanda; Carlota, Daniel y Julieta; Alicia, Daniel y Julieta), **1 centro** (representado por un parque dividido por el Eje 3 Norte Noé) y **1345 predios** lotificados por la compañía privada fraccionadora Colonia Industrial S. A. (**Figura 31**).

Para profundizar el análisis morfológico, vale la pena mencionar algunas características y definiciones que plantea Capel (2006) sobre el plano ortogonal, para relacionarlo con la carta de la colonia Guadalupe Tepeyac, diseñada por los ingenieros L. Guerrero y Rivero Borrell (**Figura 31**) e identificar las propiedades compatibles sobre la concepción del plano ortogonal en el diseño y la planificación de las ciudades:

“El plano ortogonal se caracteriza por su trama con calles que cruzan en ángulo recto. Ha sido también denominado plano reticular, en damero, en cuadrícula o en parrilla. Pero el ortogonal es, sin duda, la denominación más apropiada porque alude a la característica fundamental de una trama viaria que permite diferentes formas de organización de las manzanas” (Capel, 2006:157).

²⁶ Según los testimonios de la Martha Escutia, quien es originaria de la colonia Martín Carrera, Gustavo A Madero y llegó a la colonia Guadalupe Tepeyac desde 1963, es decir, lleva 45 años viviendo en el asentamiento.

²⁷ Edad 55 años, oriunda, lleva 55 años viviendo en la colonia

²⁸ Con la creación de la colonia a inicios de los años cincuenta y su cercanía con la vía del Ferrocarril Hidalgo, se usaron esos dos terrenos localizados frente al eje vial 1 Oriente para la edificación de un pequeño complejo industrial en la calle de Sara, beneficiándose de su conexión con la vía ferroviaria.

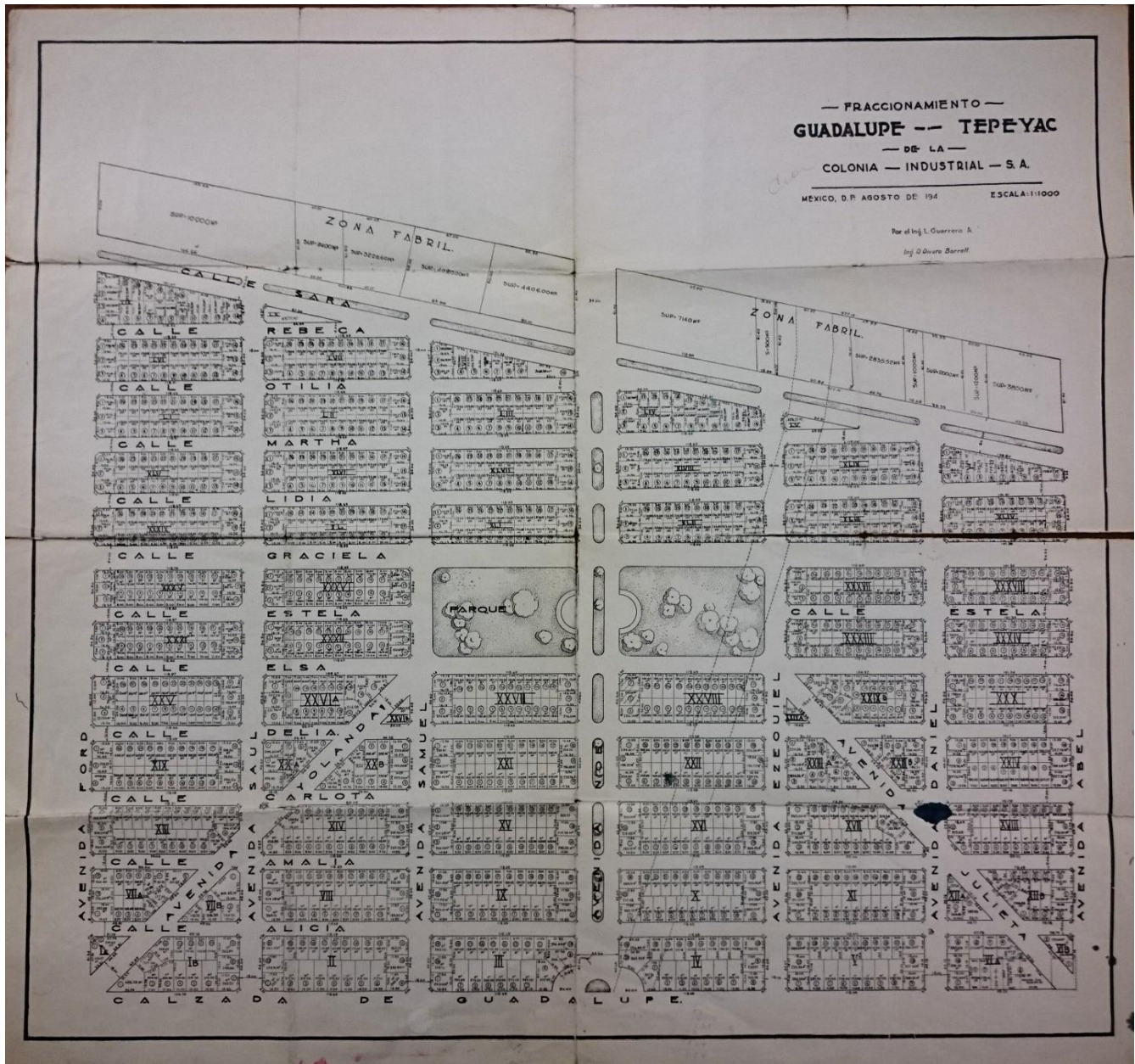


Figura 31. Plano del Fraccionamiento Guadalupe Tepeyac, agosto de 1940, de la compañía Colonia Industrial S. A. Éste es un ejemplo de cómo el diseño ortogonal refleja la expresión del deseo humano por ordenar la fundación, el crecimiento de la ciudad y como la forma única utilizada para el trazado ordenado, utópico, simétrico, racional y sencillo que organiza la ciudad, permitiendo conducir el reconocimiento y la comprensión de su estructura urbana (Capel, 2006). **Fuente:** Archivo Histórico de la Ciudad de México. Caja 118, exp. 9.

Adicionalmente, Capel reconoce los siguientes tres elementos básicos que componen el plano ortogonal (2006:70):

3.4.1 Las calles

“La calle recta es el camino de los hombres”. Le Corbusier

Con su asociación mutua al sistema vial, son el elemento básico de la vida urbana, los espacios de comunicación y de tránsito. Tienden a actuar como los marcos morfológicos que condicionan la génesis y el crecimiento de las formas subsiguientes de la ciudad.

Como sello peculiar de la colonia, tenemos la nomenclatura de sus calles y avenidas rectas, cuyos antropónimos judeocristianos aluden a personajes bíblicos, algunas mártires y santas de la cristiandad o simplemente a nombres femeninos (**Tabla 2**). Estos nombramientos se deben posiblemente por su relación y cercanía a la Basílica de Guadalupe y el Cerro del Tepeyac, como un santuario devoto y místico de gran importancia para la feligresía católica y su asociación con la Virgen de Guadalupe, como un símbolo de identidad y unidad nacional religiosa, la patrona de México, América y Filipinas.

VIALIDADES DE LA COLONIA GUADALUPE TEPEYAC			
Antropónimo	Tipo de vialidad	Posición	Origen/significado
Guadalupe	Calzada	Vertical	Virgen de Guadalupe
Ferrocarril Hidalgo	Eje vial (1 Oriente)	Vertical	En honor a Miguel Hidalgo y Costilla
Alicia	Calle	Vertical	Santa Alicia de Schaerbeek
Amalia	Calle	Vertical	Reina católica de Sajonia
Carlota	Calle	Vertical	Carlota de la Resurrección
Delia	Calle	Vertical	Natural de Delos
Elsa	Calle	Vertical	La que es ayudada por Dios
Estela	Calle	Vertical	Estelle de Saintes
Graciela	Calle	Vertical	Aquella que tiene agradecimiento
Lidia	Calle	Vertical	Lidia de Tiatira
Martha	Calle	Vertical	Martha de Betania, hermana de Lázaro

Otilia	Calle	Vertical	Santa Otilia de Alsacia
Rebeca	Calle	Vertical	Matriarca de Israel y esposa de Isaac
Sara	Calle	Vertical	Esposa de Abraham
Victoria Oriente	Avenida	Horizontal	Cervecería de Nuevo León
Henry Ford	Avenida	Horizontal	Fundador de Ford Motor Company
Saúl	Calle	Horizontal	Primer rey de Israel
Samuel	Calle	Horizontal	Profeta hebreo
Noé	Eje Vial (3 Norte)	Horizontal	Patriarca antediluviano
Ezequiel	Calle	Horizontal	Profeta hebreo
Daniel	Calle	Horizontal	Profeta hebreo
Abel	Calle	Horizontal	Hijo de Adán y Eva
Julieta	Calle	Diagonal	Santos Julita y Quirico de Licaonia
Yolanda	Calle	Diagonal	Santa Yolanda de Polonia

Tabla 2. Lista de vialidades que conforman la traza urbana de la colonia Guadalupe Tepeyac. Incluye el posible origen y significados de cada nombre. Elaboración propia.

Opcionalmente, se añaden diagonales a los planos ortogonales no sólo con la tentativa de introducir un contraste en la regularidad geométrica y concéntrica del mismo sistema de plano, sino también con los intentos de mejorar la accesibilidad y de introducir perspectivas monumentales (Capel, 2006:206).

En el caso particular del plano de la colonia Guadalupe Tepeyac (**Figura 31**), notamos las calles de Julieta y Yolanda, dos diagonales que parten de los extremos del conjunto desde la calzada de Guadalupe, llegando hasta el parque central Corpus Christi, área de la colonia que está dividida a la mitad por una amplia avenida arbolada llamada Noé (Eje 3 norte) que la cruza totalmente, dándole continuidad vehicular a la zona, haciendo más fluido y divertido el movimiento y el trazo interior del barrio (López, 2011).

También, el propósito de los trazados diagonales es para ofrecer más opciones de vialidades, movilidad, una mejor conexión y una mayor accesibilidad al interior de toda la

colonia y sobre todo, hacia su epicentro, en donde se ubica el parque central sobre la calle Noé y la parroquia Corpus Christi en la calle de Graciela.

3.4.2 Las manzanas

Delimitadas por las calles, son el elemento básico más visible en el plano. Las cuadras deben su nombre a la forma cuadrada derivada del diseño ortogonal del plano urbano. Pueden presentarse en forma rectangular y en diferentes tamaños.

Las manzanas que constituyen la colonia son rectangulares, privilegian la orientación oriente–poniente de los predios (**Figura 32**), que oscilan entre 130 m² y 180 m² de superficie, contando básicamente con uno o dos niveles construidos, destinados mayoritariamente a viviendas unifamiliares (López, 2011).

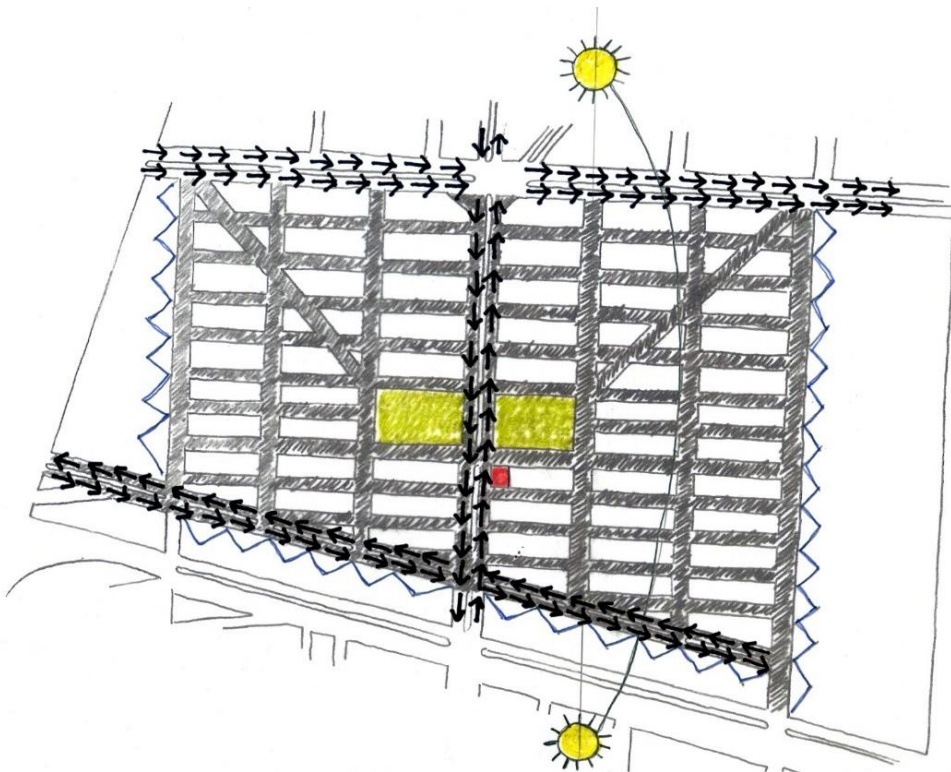


Figura 32. Boceto de la colonia Guadalupe Tepeyac que marca el sentido de la circulación de sus principales vialidades como la calzada de Guadalupe, Noé y Ferrocarril Hidalgo. **Autor:** Gustavo López Padilla, [en línea]. **Disponible en:** <https://navegandolaarquitectura.wordpress.com/2011/07/25/recuerdos-urbanos/> [Consultado el 24 de noviembre de 2016].

Las esquinas de las manzanas están suavizadas con un corte en diagonal de 4.24 m, lo que se conoce como *pancoupé* (**Figura 33**), como sucede, guardando las distancias, en algunas ciudades europeas como Barcelona, en España. A partir de lo anterior, el espacio de la intersección de las calles se amplía, permitiendo naturalmente la ubicación de algunos comercios como panadería, carnicería, verdulería, peluquería, mercería, tortillería y la

infaltable tienda de abarrotes, todos ellos lugares de obligada, cotidiana y cercana convivencia (López, 2011).

3.4.3 Las parcelas

También lotes, como el soporte articulador para la edificación de los futuros edificios. Son el elemento básico e indispensable para la construcción de la ciudad, las partes divididas son asignadas para los distintos dueños y constituyen las áreas que delimitan la unidad esencial del suelo urbano. Son resultado de la parcelación, privada o pública, como mecanismo de producción de suelo urbano a partir de la domesticación del suelo rústico que incrementa su valor (Figura 34).

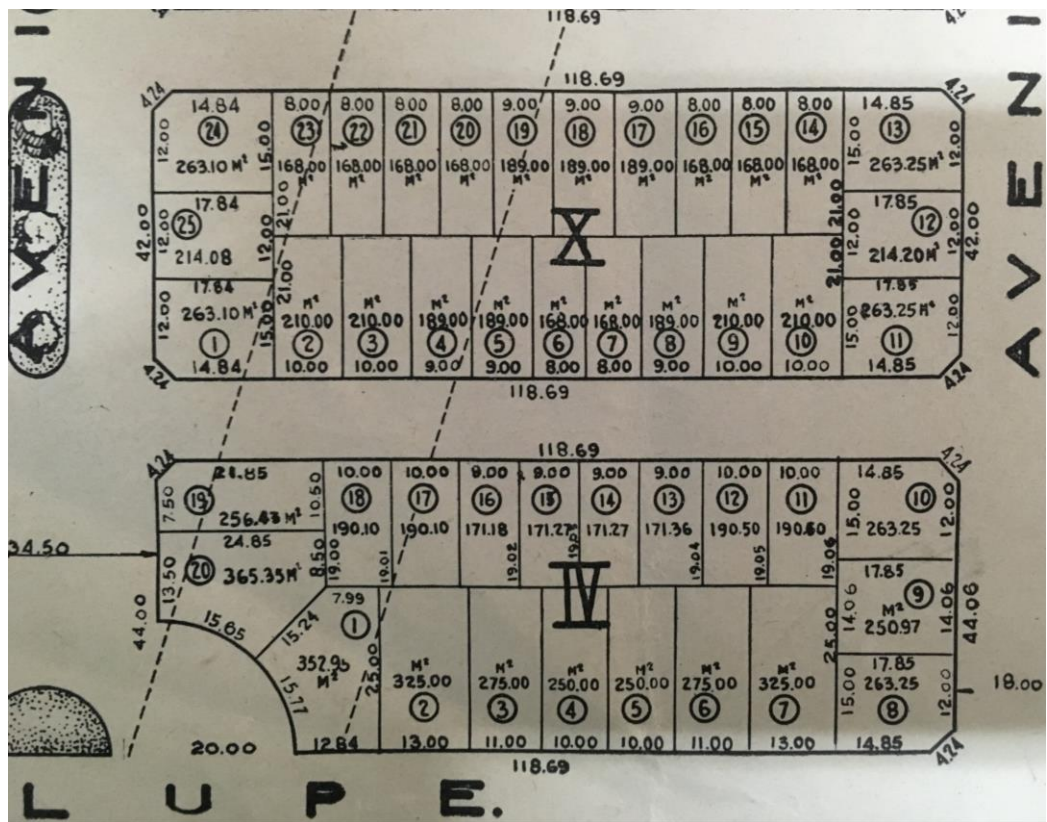


Figura 33. Fragmento de plano del Fraccionamiento Guadalupe Tepeyac, entre las calles de Alicia, Amalia, Ezequiel, Noé y calzada de Guadalupe. Muestra a las medidas de las manzanas, el número y la superficie total de cada parcela o lote que ocuparía cada construcción, que varía desde 168 m² hasta 365.35 m². **Fuente:** Archivo Histórico de la Ciudad de México. Caja 118, exp. 9.

En ocasiones, se le atribuye a la traza del plano ortogonal algunas propiedades de forma peyorativa como su uniformidad excesiva, geometría rigurosa, frialdad, diseño monótono, unitario y de carácter insípido. Pero no se debe menospreciar su presunta sencillez y monotonía de sus trazos reticulares. El plano ortogonal puede ofrecer adaptaciones de la estructura reticular a la función como una jerarquización que distingue entre la cuadrícula general y las adaptaciones para estructuras comerciales o industriales,

este segundo con manzanas más amplias para facilitar la instalación fabril en tales áreas (Capel: 2006:204).

Por otra parte, la traza ortogonal es la forma eminente de ordenación de la ciudad por antonomasia. Puede utilizarse como algo rígido o como algo flexible, dependiendo de su uso e incluso por motivos económicos. Es la forma geométrica regular, relativamente simétrica, más simple y universal para dividir y distribuir el espacio, expresando la racionalidad de la vida civilizada a la escala observable y organizable del hombre. Es una geometría de creación puramente humana (Capel, 2006:157).

3.5 Servicios públicos

La Guadalupe Tepeyac es actualmente un asentamiento que cumple con las condiciones de un conjunto urbano consolidado, en lo que se refiere a la cobertura de los servicios públicos en los hogares particulares como abastecimiento de agua potable domiciliario, recolección de basura, canalización de aguas residuales a través del registro en el sistema de drenajes, suministro de energía eléctrica y alumbrado público.

La satisfacción de esas necesidades materiales y urbanas fueron motivadas por las aspiraciones sociales surgidas de la posrevolución, el desarrollo económico impulsado por la industria, la postura del Estado frente a las exigencias de los ciudadanos, la influencia en el movimiento moderno de la arquitectura y el urbanismo (Sánchez, 1999:143).

Desde los primeros años que se había fundado la colonia en 1950 y durante la entrega de los primeros lotes para la edificación de nuevas viviendas, ya se habían cubierto la mayoría de los servicios públicos, tal es el caso del alumbrado público de baja tensión, que incluso se había publicado un plano para su instalación al interior de toda la colonia en 1944 (**Figura 34**), incluyendo el parque de Corpus Christi (**Figura 35**).

Con la información disponible de las tres fechas, el primero de agosto de 1940 grabado en el plano ortogonal de la Colonia Industrial S. A., el segundo del mes de septiembre de 1944 correspondiente al plano de alumbrado público y el año estimado de la fundación oficial de la Guadalupe Tepeyac en 1950²⁹ se puede afirmar que la colonia fue inaugurada con servicios públicos incluidos. De hecho, la señora Beatriz Paz nos platicó

²⁹ Fecha estimada con base a las fuentes consultadas por los vecinos como la señora Arcelia Amelia Ricardo Nieto (edad 55 años), Beatriz Paz Magallón (edad 78 años) y Martha Escutia (edad 55 años).

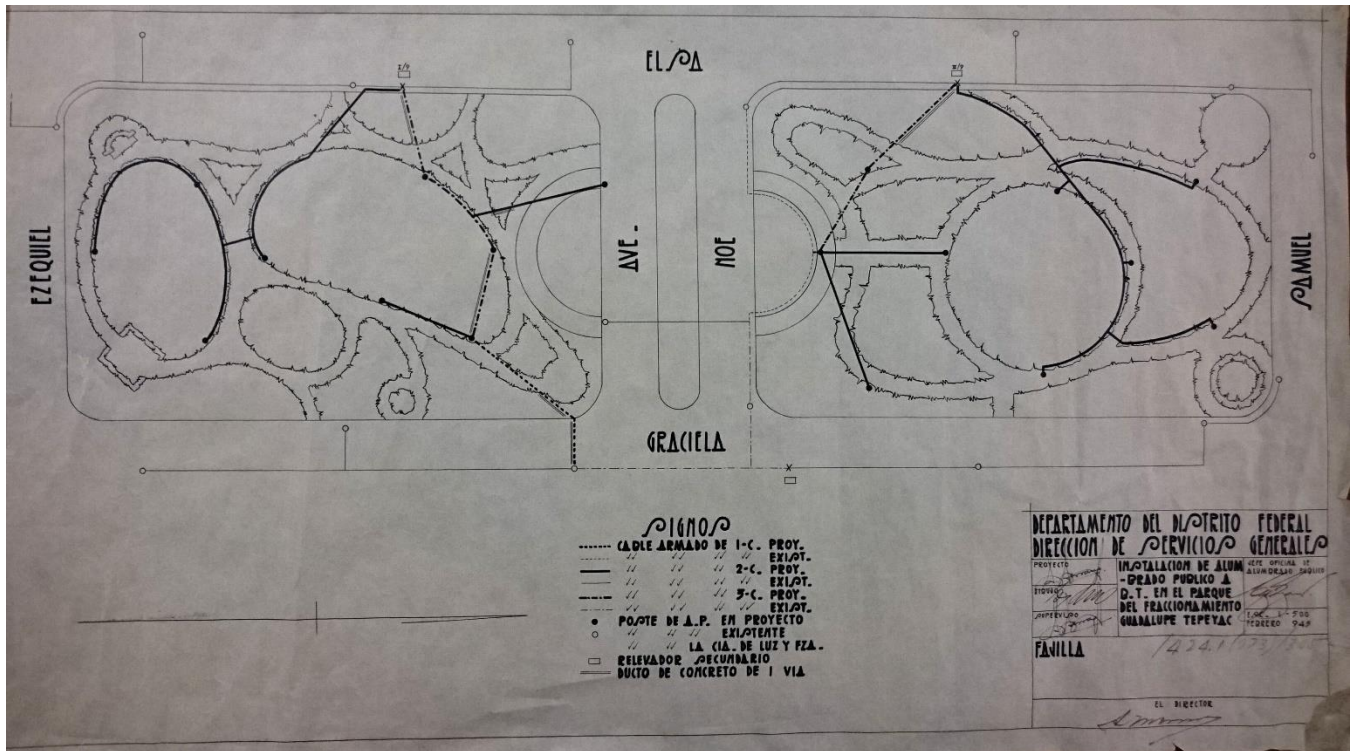


Figura 35. Plano que especifica la instalación del alumbrado público de baja tensión en el interior del parque Corpus Christi, colonia Guadalupe Tepeyac en 1944. **Fuente:** Archivo Histórico de la Ciudad de México. Módulo 6, planero 7, fajilla 14.

En otras palabras, el reglamento dejaba abierta la posibilidad de que los fraccionadores incumplieran con lo estipulado en el reglamento de fraccionamientos, develándose como un instrumento para la especulación inmobiliaria, el caso más concreto era la negativa, la evasión, la omisión o la lentitud con la que los fraccionadores introducían los servicios, obligando al gobierno de la ciudad a intervenir en la dotación de servicios públicos (Sánchez, 1999:108b).

3.6 Equipamientos y sitios de interés

Al interior de la colonia, podemos encontrar lugares emblemáticos, relevantes y muy conocidos entre los habitantes. También destacan por su antigüedad dentro de la colonia como los negocios y los restaurantes, tal es el caso de la cafetería Apolo, como punto de reunión y convivencia, fue inaugurada en 1965, localizada en contra esquina del parque central, entre Elsa y Noé y conocida actualmente como “La Starbucks de la Guadalupe Tepeyac” por ser un comercio tipo *nice*, de prestigio en cuanto al contenido de su menú (Figura 36).



Figura 36. Cafetería Apolo, un negocio muy concurrido y popular desde 1965, año que reza en los carteles exteriores. Es un claro ejemplo del estilo arquitectónico neocolonial plasmado en su fachada. Imagen capturada en el mes de septiembre de 2017.

Fuente: Google Maps.

Sobre la calle de Martha, Otilia y Saúl (**Figura 37**), se encuentra el jardín de niños Anatole France, inaugurado en 1960 y en donde varios vecinos fueron alumnos en su infancia como la señora Arcelia Amelia Ricardo Nieto, sobrina del señor José Elliot Nieto Carbajal, fundador de la colonia en 1950 (**Figura 38**).



Figura 37. Nomenclatura antigua entre Martha y Samuel como un vestigio de los primeros años de la colonia. **Autor de la foto:** Juan Daniel Inclán Fuentes. Imagen capturada el 20 de julio de 2018.

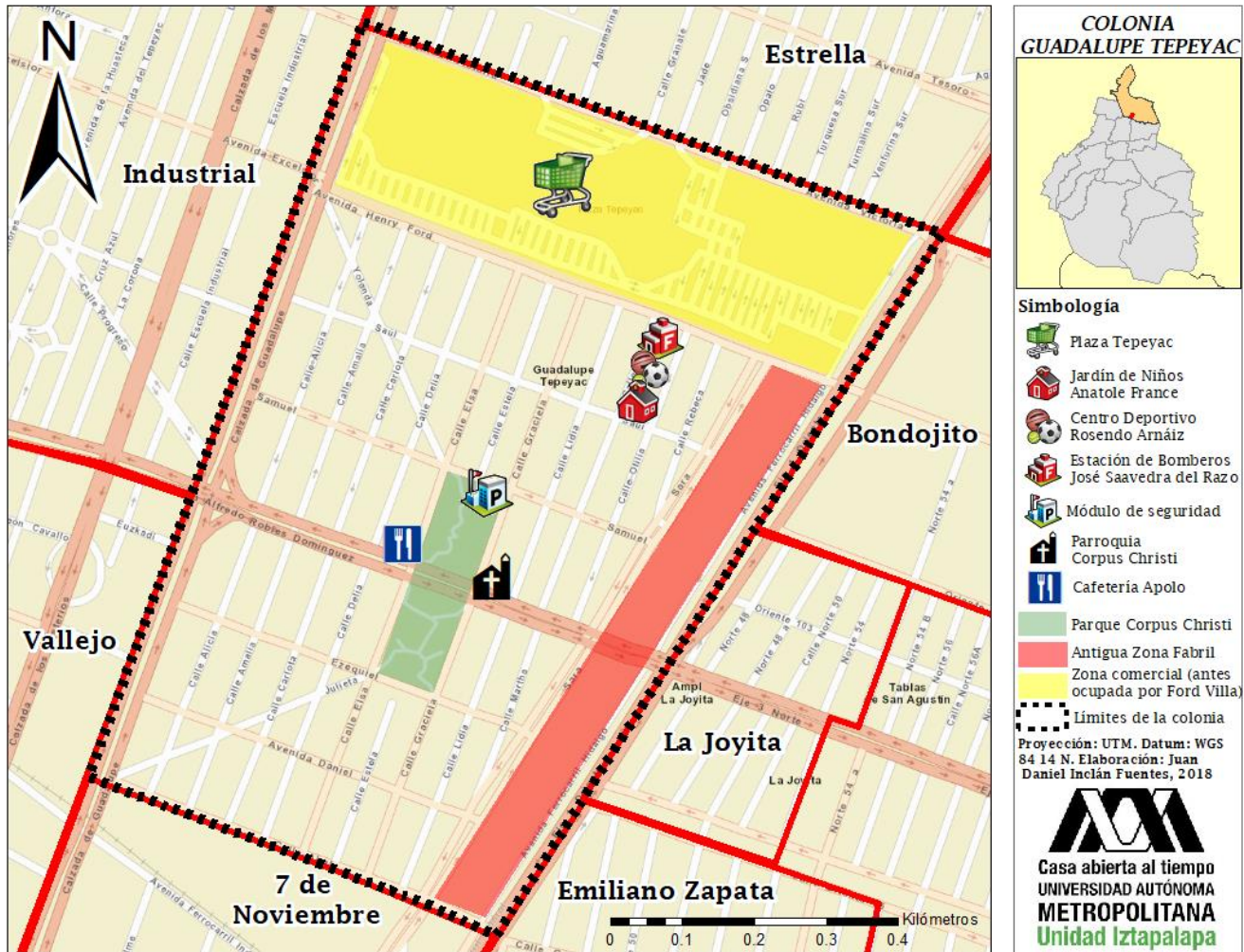


Figura 38. Mapa general de la colonia Guadalupe Tepeyac que muestra la ubicación y distribución geográfica de todos los equipamientos disponibles hasta la fecha y otros sitios de interés. Elaboración propia.

A continuación, presentamos los siguientes equipamientos con los que cuenta la colonia, en su mayoría construidos por el gobierno, de los cuales existen informaciones para explorar, saber su historia y la preponderancia que han tenido entre los vecinos del barrio.

3.6.1 Estación de bomberos José Saavedra del Razo

Mediante la consulta del manual “Reseña e Historia del Heroico Cuerpo de Bomberos de México” (2008), proporcionado por José Alfonso Cruz quien desempeña el cargo de Segundo Oficial del Heroico Cuerpo de Bomberos, se sabe que la estación José Saavedra del Razo (Segundo Comandante y Primer Jefe de Bomberos) (**Figura 39 y 39 a**) fue nombrada así e inaugurada el mes de diciembre de 1950 (**Figura 40**) como un homenaje tras el

incendio que consumía la ferretería “La Sirena” el 28 de noviembre de 1948, entre las calles Las Palmas y 16 de Septiembre. En el siniestro acudieron el Segundo Comandante y otros 60 elementos. José Saavedra y 12 bomberos perdieron la vida tras el derrumbe inmediato de las paredes frontales de la ferretería.



Figura 39. Vista de la estación de bomberos José Saavedra del Razo en 1950 por la calle Martha. **Fuente:** Reseña e Historia del Heroico Cuerpo de Bomberos de México. **Figura 39 a.** La misma estación de bomberos, pero en la actualidad. Cuenta con una cancha de fronton en su interior del lado de la calle Otilia. **Autor de la foto:** Juan Daniel Inclán Fuentes. Imagen capturada el 6 de mayo de 2017.



Figura 40. Placa de inauguración de la estación de bomberos que reza la siguiente leyenda: “SIENDO PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA EL C. LIC. MIGUEL ALEMÁN Y JEFE DEL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL EL C. LIC. FERNANDO CASAS ALEMÁN, SE INAUGURÓ ESTA ESTACIÓN DE BOMBEROS CUYAS OBRAS ESTUVIERON A CARGO DE LA DIRECCIÓN GRAL. DE OBRAS PÚBLICAS DEL PROPIO DEPARTAMENTO”. MÉXICO, D.F., DICIEMBRE DE 1950”. **Autor de la foto:** Juan Daniel Inclán Fuentes. Imagen capturada el 20 de julio de 2018.

3.6.2 Centro deportivo Rosendo Arnaiz

Martín Huerta, quien funge actualmente como administrador de este recinto deportivo, nos comenta que fue inaugurado en 1976 (**Figura 41**), construido en 3 etapas, aloja en su

interior una biblioteca pública, una oficina de administración y un consultorio terapéutico. En sus múltiples salones se ofrecen clases de ballet, box, taekwondo, música, natación, etcétera (Figura 41 a).

En cuanto al nombre del centro deportivo, la señora Martha Escutia quien es coordinadora del Módulo de Participación Ciudadana del parque Corpus Christi, nos comenta que ha ido cambiando con el paso de diferentes administraciones a cargo de la delegación Gustavo A Madero. Antes se le conocía como Injuve (Instituto de la Juventud) y Crea. También nos reveló que las condiciones al interior del deportivo son deprimentes porque “se cae a pedazos y sus cortinas están roídas”. No se le ha dado un mantenimiento adecuado y suficiente para que opere en buenas condiciones.

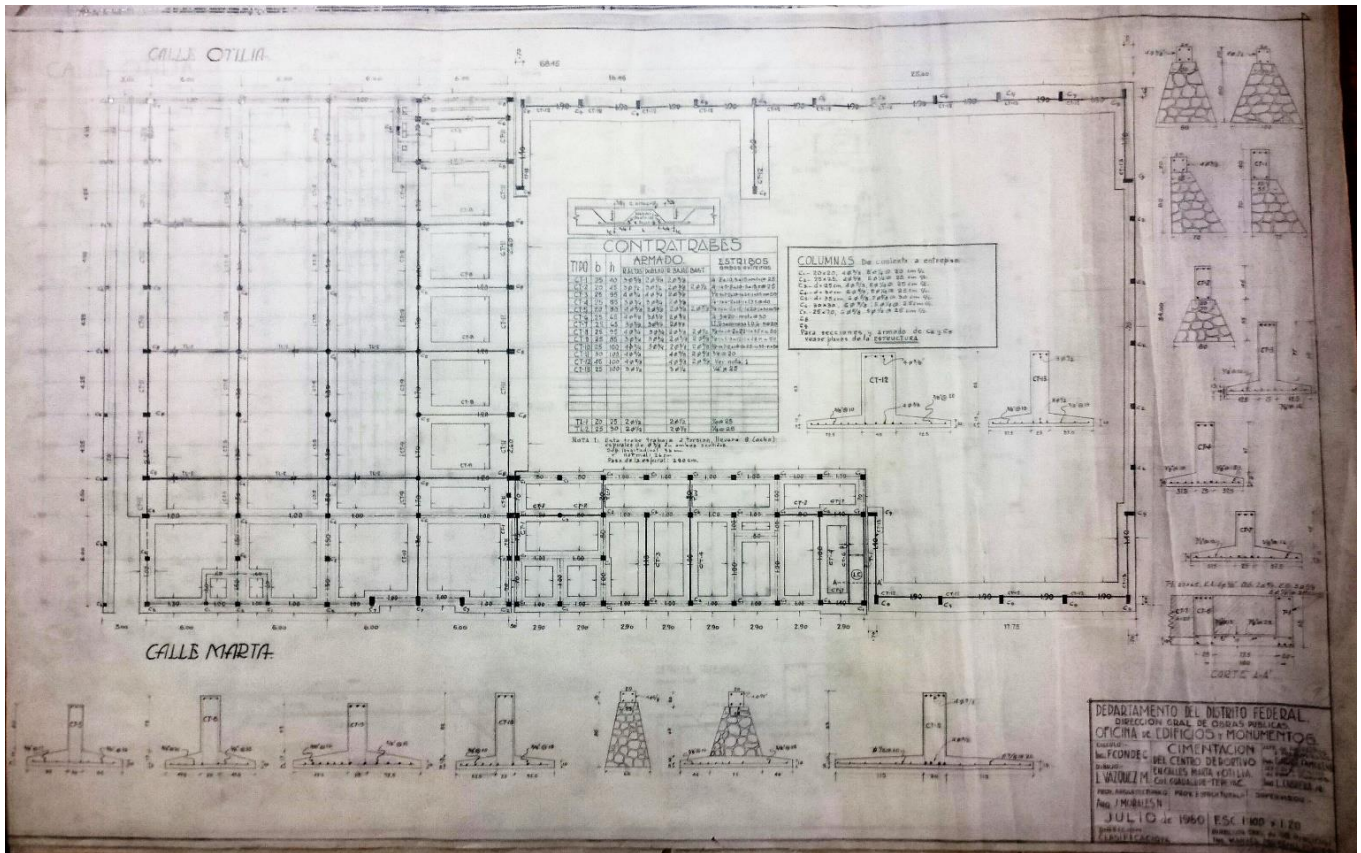


Figura 41. Plano de cimentación del Centro Deportivo Rosendo Arnaiz, publicados el mes de julio de 1950 por el Departamento del Distrito Federal, Dirección General de Obras Públicas, Oficina de Edificios y Monumentos. Fuente: Archivo Histórico de la Ciudad de México. Módulo 7, planero 2, fajilla 53.



Figura 41 a. Fachada del Centro Deportivo Rosendo Arnaiz, vista sobre la calle de Martha. **Autor de la foto:** Juan Daniel Inclán Fuentes. Imagen capturada el 6 de mayo de 2017.

3.6.3 Parque Corpus Christi

Al centro del barrio, a manera de un nodo, existe el parque público Corpus Christi fundado en 1950 (**Figura 42**), dividido en dos secciones semejantes por la avenida Noé que sirve como eje de simetría en la colonia. El parque asume su rol como centro geográfico y social de reunión entre los vecinos, con una importante carga de significados históricos, sociales y culturales a través de los eventos recreativos, los festivales de baile, los eventos deportivos y familiares de los fines de semana.

Menciona Martha Escutia³⁰ que el hemisferio austral del parque, dividido entre las calles de Noé y Ezequiel, iba a destinarse desde sus comienzos para erigir un mercado³¹

³⁰ Conversación del 20 de julio de 2017. La información vertida y compartida sobre el parque por la señora Martha Escutia, se basan en un ensayo que ella misma escribió, bajo el título “Rescatando las memorias de la Guadalupe Tepeyac”, del cual no existe una copia impresa ni digital disponible, debido a problemas personales que tuvo con una compañera de trabajo, quien labora como secretaria en la delegación y tiene bajo su propio resguardo dicho documento.

³¹ Aunque no hay mercado público dentro de la colonia, todos los martes, desde las 8 de la mañanas hasta las 6 de la tarde y desde hace más de cuarenta años, se instala el tradicional tianguis sobre ruedas entre la diagonal de Julieta y la calle Ezequiel. Los productos que más se comercializan son ropa, antojitos, frutas, verduras, carnes, pescados, flores, plantas, artículos de decoración y esquimos. Por supuesto, no podrían faltar los músicos callejeros e improvisados para amenizar el ambiente popular.

público y una escuela primaria, pero no se concretaron las obras debido a la oposición del Padre Orbe y los primeros colonos, bajo el argumento de que su nueva colonia perdería su esencia residencial, es decir, que su planeación había sido concebida para un uso del suelo exclusivamente habitacional y el construir un mercado y una escuela la convertiría en una colonia popular, perdiendo su plusvalía y su carácter residencial.



Figura 42. Parte sur del parque Corpus Christi, el corazón de la colonia partido a la mitad por la calle Noé y al fondo está el quiosco. **Autor de la foto:** Juan Daniel Inclán Fuentes. Imagen capturada el 6 de mayo de 2017.

En la misma conversación que tuvimos con la coordinadora del Módulo de Participación Ciudadana, nos indicó que en el 2013 se emprendió un programa de renovación y mantenimiento al mobiliario del parque mediante la restauración del quiosco (**Figura 42**), ubicado en la parte austral del parque y que está protegido ante el INBA³²; rescate y conservación de los animales de concreto, a petición de los vecinos, que llevan más de 50 años en el parque (**Figura 43**). Promoción y mejora de la convivencia vecinal a través de actividades lúdicas y recreativas como clases de dibujo, puntura, música y otros que se imparten en el Módulo de Seguridad y Participación Ciudadana.

³² Instituto Nacional der Bellas Artes.



Figura 43. Conservar para recordar y valorar la historia del barrio a través del mobiliario, convertido en patrimonio. Animales de concreto en el parque Corpus Christi.

Autor de la foto: Karina Vega. Imagen capturada en mayo de 2018.

Fuente: Google Maps.

3.6.4 Parroquia Corpus Christi

Justo en una de las esquinas del parque se ubica la emblemática pieza arquitectónica de art decó, la Parroquia de Corpus Christi (**Figura 44**), a manera de un hito significativo, como referencia urbana y lugar de reunión constante de la comunidad por motivos religiosos, culturales o de simple convivencia (López, 2011).



Figura 44. Parroquia Corpus Christi incrustada en el punto neurálgico del barrio, junto con el parque que lleva el mismo nombre. Obra estilo art decó que imita el estilo sobrio y minimalista a través de sus líneas perfectas, como una manifestación de la racionalidad y la modernidad, en oposición al barroco y otros estilos

tradicionales que remiten al pasado y la religión. **Autor de la Foto:** Juan Daniel Inclán Fuentes. Imagen Capturada el 6 de mayo de 2017.

Fue inaugurada en 1955 por el Padre Orbe³³, de origen español, quién organizó una colecta entre los primeros colonos para financiar su construcción e incluso los mismos vecinos de colonia donaron los lotes al Padre Orbe para que se erigiera el templo y otro predio más en la calle Delia para establecer la casa de las monjas³⁴.

3.6.5 Módulo de Seguridad y Participación Ciudadana

Construido en 1980, según testimonios de Martha Escutia. Ofrece múltiples servicios a toda la comunidad como atención y participación ciudadana, vigilancia mediante la presencia de los cuerpos de seguridad pública del gobierno capitalino, terapia psicológica, terapia de masajes, box, kick boxing, zumba, decoración de bombón y chocolate (**Figura 45**).



Figura 45. Entrada al Módulo de Seguridad y Participación Ciudadana dentro del parque Corpus Christi, en la calle de Samuel. **Autor de la Foto:** Juan Daniel Inclán Fuentes. Imagen Capturada el 20 de julio de 2017.

33 Dato confirmado el 20 de julio de 2017 por Martha Escutia, vecina desde 1963 y proveniente de la colonia Martín Carrera, Gustavo A Madero.

34 Confirmado el 20 de julio de 2017 por Juan José Vázquez, vecino originario desde 1984. Relatos vertidos en memoria de su abuelo el señor José Manuel Ramírez.

3.7 Arquitectura y otras características predominantes de la vivienda

Esta colonia con trazas regulares en sus calles, cuenta con un variopinto de vertientes arquitectónicas que se plasman en las fachadas e interiores de las residencias y otras construcciones, destacando el art decó (**Figura 46**), el barroco (**Figura 47**), el neocolonial (**Figura 48**), el colonial californiano³⁵, que es uno de los géneros arquitectónicos más abundantes y que han sido el de los más empleados en varias construcciones residenciales, acompañada de la infaltable estatua de la Virgen de Guadalupe que suele colocarse en medio o en la cúspide de los edificios (**Figura 49 y 49 a**).

También existen otras variedades más eclécticas o indefinidas que son producto de una mezcla de diversas clases arquitectónicas y con diferentes tipos de materiales como el barro, la cerámica, la caliza, el granito, el mármol y la pizarra utilizado en algunos edificios para las guarniciones o la cubierta de la fachada como el concreto o el yeso.



Figura 46. Edificio al estilo art decó en la calle Delia, esquina con Saúl. Imagen capturada en el mes de febrero de 2016.
Fuente: Google Maps.

³⁵ Influida con las formas procedentes de las misiones españolas en California. Se trata de un estilo al cual aspiraban la nueva burguesía y la emergente clase media, quienes vieron en esa variante una alternativa distinta a la arquitectura racional promovida por el Estado. También sirvió como una manera de mostrar frente a otros sectores sus aspiraciones y perspectivas de progreso, pero sin negar la existencia de un retorno a las raíces históricas de su herencia colonial (Sánchez, 1999).



Figura 47. Fachada de una vivienda que imita el género barroco con ornatos en los marcos de sus ventanas, sobre la calle Estela, donde se habían construido varias casas a cargo de arquitectos españoles, según cuenta la señora Beatriz Paz Magallón, quien ha vivido en Estela desde 1978. Imagen capturada en el mes de julio de 2009.

Fuente: Google Maps.



Figura 48. Casa al estilo neocolonial con sus techumbres inclinadas, con paramentos blancos y lisos, columnas salomónicas y arreglos sencillos, pero que a veces remite a la exuberancia del barroco en los marcos de las ventanas y puertas. Por a su alto costo de producción, se extendió en las colonias de clase alta y media como la Guadalupe Tepeyac (Sánchez, 1999).

Por Calle Carlota, casi esquina con Daniel. Imagen capturada en el mes de septiembre de 2014.

Fuente: Google Maps.

En cuanto a las propiedades de la vivienda predominante, coincide con el modelo de casa tradicional de la clase media promedio, caracterizado por ser simétrico y funcional. Se puede acceder a la casa en medio del predio a través de un vestíbulo en la planta baja, que se distribuye a la zona de dormitorios, con un baño central y al otro lado la sala, teniendo al fondo conexión con la cocina, otro baño, el cuarto de criados con un pequeño patio o jardín central (**Figura 49 y 49 a**).



Figura 49. Hogar estilo colonial californiano en la glorieta de la calzada de Guadalupe y Eje 3 Norte Noé. Un estilo acompañado por la imprescindible efigie de la Virgen de Guadalupe, aludiendo a la religiosidad tanto del género arquitectónico hispano como del barrio, que lleva el antropónimo de la patrona de México y por su cercanía al santuario en La Villa. Este inmueble pertenecía al señor Jesús Soto Gonzáles desde la década de los cincuenta, según el plano arquitectónico de 1950 (ver Figura 49 a). Actualmente ya no vive el propietario original. Imagen capturada en el mes de septiembre de 2017.

Fuente: Google Maps.

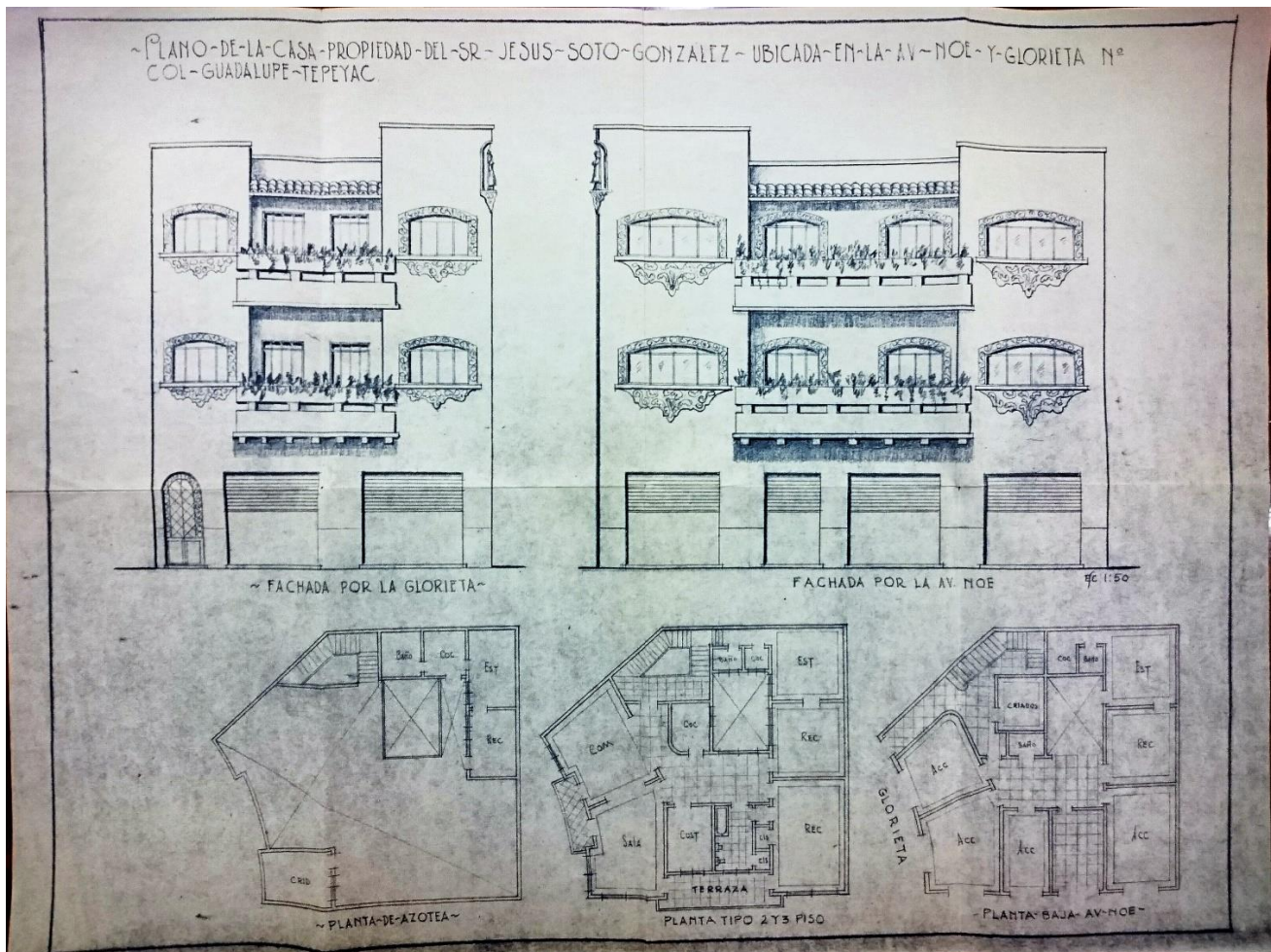


Figura 49 a. Plano arquitectónico de la casa del señor Jesús Soto González, con fecha del 3 de junio de 1950. Ubicada en la glorieta de la calzada de Guadalupe y Noé. En la actualidad, la planta baja de la casa está ocupada por una tortería, una estética, una cerrajería, una joyería y una taquería que está clausurada. El segundo y el tercer piso del edificio han sido ocupados por seis departamentos. Los inquilinos de los departamentos y dueños de los negocios no conocen al señor Jesús Soto, por lo que no fue posible contactar al propietario original y tampoco a sus familiares para platicar sobre la historia del inmueble, el cual posiblemente haya pasado a otros dueños. **Fuente:** Archivo Histórico de la Ciudad de México. Caja 74, exp. 8, año 1950.

En el segundo o tercer piso, en algunas casas, contamos con dos o tres recamaras, otro baño compartido entre los inquilinos y una pequeña terraza o un balcón cerrado. En la azotea contamos con una estancia de libre transformación para un centro de lavado, terraza opcional y un cuarto de criados.

En general, la mayoría de las viviendas ofrecen en su interior espacios más iluminados, ventilados, eficientes, con materiales que previenen las humedades y las temperaturas fluctuantes (Bustamante, 2013). Son el reflejo de algunas consignas ineludibles de la Revolución, que consistieron en el mejoramiento material y moral de las clases depauperadas, cuyo derecho natural consistía en tener una casa pequeña pero higiénica, acogedora, agradable, en donde pudiesen disfrutar en familia de un ambiente tranquilo y lleno de optimismo (Espinosa, 1991).

Es así que la creación de esta colonia, evidenciada en la construcción de sus casas y otros edificios, fue posible gracias a un estatus de bonanza económica por la que atravesaba México en la década de los treinta y cuarenta. La colonia fue pensada para que la habitase la naciente clase media nacional, la cual había surgido a partir de la industrialización presente en la zona con la planta Ford La Villa y otras fuentes de empleo.

Conclusiones

A principios de la centuria pasada, la tendencia de crecimiento hacia el norte de la ciudad se dio principalmente por el establecimiento de nuevas industrias, la creación de nuevas avenidas y la ampliación de las existentes como la calzada de Guadalupe. Esta situación favoreció la planeación y la creación de la colonia Guadalupe Tepeyac un par de decenios posteriores sobre terrenos remanentes, que fueron proclives a ser adquiridos y fraccionados por las compañías fraccionadoras.

La fundación de la colonia Guadalupe Tepeyac en 1950 respondió a la necesidad de establecer la vivienda cerca de los centros de trabajo, en su mayoría manufactureros, a una milla de distancia o el equivalente a veinte minutos de caminata. Es de esta lógica de

movilidad, basada en el traslado hogar - trabajo que se emplearía pertinentemente el término *walk a mile* para el lugar de estudio elegido.

Por otro lado, a pesar de que los vecinos, con quienes platicamos el día 20 de julio de 2017, no cuentan con fotos más antiguas u otros documentos personales que permitan aclarar con mayor exactitud la historia de su colonia, sus valiosos relatos y experiencias personales coinciden y respaldan la tesis sobre cómo fueron las condiciones de los terrenos en sus primeros años de fundación. Llanos, con edificaciones y poblamientos exiguos.

Se pudo verificar que el tiempo que tardó el fraccionamiento para consolidar su estructura urbana en su totalidad fue de aproximadamente unos treinta años, tomando en cuenta que la implantación de los primeros equipamientos dentro del asentamiento como el parque público y la estación de bomberos fueron en 1950; y el último equipamiento en consumir su edificación fue en 1980, con el Módulo de Seguridad.

Consideramos a los equipamientos y a los servicios públicos como los elementos estructuradores y transformadores de lo urbano, desde el momento que se instalan por primera vez en la colonia hasta que éstos han quedado completamente establecidos al satisfacer las necesidades materiales de la comunidad, pero que demandan y requieren de atención y mantenimiento para su óptimo funcionamiento y evitar su rápido deterioro.

Con respecto al cuidado del mobiliario urbano del parque Corpus Christi, se identificó que hay una preocupación y actuación por parte de los vecinos por defender y proteger el patrimonio de su colonia, haciendo memoria y exhortando frenar la destrucción del mismo, como sucedió con los animales de concreto que aún existen.

En lo que se refiere a la construcción de los hogares, la colonia es el reflejo fiel de los logros de la clase media, de su consolidación financiera y su ascenso social que imita un estatus socioeconómico estable, que aspira a satisfacer todas sus necesidades materiales, como el poseer una vivienda digna, que exteriorice el buen gusto a través de la expresión arquitectónica, como un indicador de valoración social y la búsqueda por mostrar los anhelos de una identidad clasemediera.

Por último, en cuanto la morfología urbana de la ciudad, ésta es producto de un proceso histórico y social en el que han interactuado múltiples grupos sociales y que han producido una determinada forma urbana, dentro de su estructura económica, política, social y cultural. (Álvarez, 1996 citado en Cruz, 2015).

A MODO DE CONCLUSIÓN

Queda comprobado que la colonia Guadalupe Tepeyac fue fundada, planificada y trazada por agentes privados desde 1950. Estos fraccionadores tuvieron el permiso de las autoridades capitalinas para ofrecer predios a los futuros colonos, dentro de un marco político de planificación urbana y ordenamiento industrial, ejecutadas en su conjunto por toda la ciudad, pero con mayor vehemencia en la periferia que más adelante experimentaría un vertiginoso crecimiento urbano y poblacional.

No olvidemos que la colocación de servicios públicos y equipamientos en las nuevos asentamientos corrieron por cuenta del Departamento de Distrito Federal ante las omisiones de los especuladores, que aprovechaban las debilidades del Estado que no ejercía con suficiente autoridad su capacidad para vigilar y sancionar a los infractores inmobiliarios.

Por otra parte, el proyecto político de modernización del país se ha sustentado en términos espaciales a través del ordenamiento urbano de la capital y en la distribución territorial de la industria, que ejemplifican la forma de construir la ciudad. Para el caso de estudio, ambos agentes fueron los encargados de otorgarle una identidad híbrida entre lo urbano y lo industrial a la colonia Guadalupe Tepeyac, aunque este segundo aspecto sólo se manifieste en la actualidad sobre los vestigios de las naves industriales abandonadas.

También, los acontecimientos internacionales de índole económica tuvieron sus repercusiones y afectaron de forma indirecta en el nacimiento del fraccionamiento Guadalupe Tepeyac, desde el momento que se instaló una planta automotriz transnacional, lo que significaría no sólo la aparición de la colonia en la trama urbana del Distrito Federal, sino que esto propiciaría el arribo de nuevas factorías y pobladores a la zona, que accederían a las nuevas fuentes de trabajo obrero y asentarían sus residencias.

En cuanto a la exploración e identificación del perfil sociodemográfico de la población de la colonia, no se ha podido obtener un resultado sólido debido a que la gran mayoría de los primeros habitantes que llegaron a la colonia han fallecido (incluyendo a ex obreros de la planta Ford La Villa) o bien, sus descendientes más cercanos han migrado a otras ciudades de la provincia mexicana, lo cual ha dificultado su rastreo fortuito. Pero si tomamos en cuenta a los vecinos que participaron en las conversaciones del 20 de julio de 2017, contamos con un perfil más o menos heterogéneo, entre mujeres de 55 y 78 años y hombres de 34 y 42 años respectivamente.

Este trabajo intentó hacer un esfuerzo por rescatar y documentar la memoria de una colonia que exige ser preservada, recordada y apoyada para luchar contra el olvido, el abandono y la mutilación de su tejido social y urbano mediante la llegada de nuevos proyectos inmobiliarios de corte neoliberal como los condominios exclusivos, que han despojado a sus pobladores de los recursos más elementales como el agua y el suelo, generando en el primero desabastos intermitentes en los hogares.

Otras problemas graves que enfrenta la colonia y que fueron identificados por observación y mediante las denuncias de los vecinos son la inseguridad (**Figura 50**), que incluso en algunas calles se han tenido que colocar rejas como una medida extrema que conlleva a privatizar y amurallar el espacio público. Una circunstancia que fue provocada por el abandono de las autoridades y ante su negativa por reinstalar la vigilancia en el módulo de seguridad.



Figura 50. Autojusticia en la colonia Guadalupe Tepeyac, en respuesta a la indolencia y el abandono de las autoridades locales por garantizar y reestablecer la seguridad pública representada con un cuerpo de vigilancia en el Módulo de Seguridad, ubicado en el parque Corpus Christi. **Autor de la Foto:** Juan Daniel Inclán Fuentes. Imagen Capturada el 20 de julio de 2018.

Han surgido varias voces críticas como la de Gustavo López Padilla (2011)³⁶, que acusan un serio deterioro en la calidad de habitabilidad dentro de la colonia desde la segunda mitad de la década de los noventa del siglo pasado, marcado por la delincuencia, el desorden urbano que ha provocado el excesivo parque vehicular, la operación caótica y masificada de los nuevos comercios como la Plaza Tepeyac y otras construcciones vecinas, que explotan abusivamente el uso del suelo. Tales causas sumarias son las que destruyen el tejido social y urbano de la colonia, socavando la convivencia entre colonos.

De ahí surge la obligación urgente por defender el territorio y reconocer a la colonia y su contenido como patrimonio, entender el valor del modelo de planteamiento urbano sobre el cual se originó el fraccionamiento Guadalupe Tepeyac desde sus inicios con un pasado industrial. Éste y otros tópicos sobre el presente y las adversidades que sufre el barrio serán tratados imperiosamente en una segunda investigación.

³⁶ Quien fuese vecino y habitante de la colonia desde 1953 hasta 1979.

BIBLIOGRAFÍA

AGUILAR, A. y B. GRAIZBORD (2001), “La distribución espacial de la población. Concentración y Dispersión”, en Gómez de León, J. y C. Rabell (coords.), *La población de México. Tendencias y perspectivas sociodemográficas hacia el siglo XXI*, México, CONAPO-FCE, pp. 558.

ÁVILA, Héctor (2001), “Ideas y planteamientos teóricos sobre los territorios periurbanos. Las relaciones campo-ciudad en algunos países de Europa y América”, en *Investigaciones Geográficas. Boletín de Instituto de Geografía, UNAM*, México, Instituto de Geografía/UNAM, pp. 120.

BARBOSA, Mario (2007), “Construcción y crecimiento urbano de la ciudad de México, 1857-1946”, en Ribera, E.; Mendoza, H. y Sunyer, P. (coords.), *La integración del territorio. Una idea de Estado, México y Brasil, 1821-1946*, México, Instituto de Geografía/UNAM e Instituto Mora, pp. 362-371.

CAPEL, Horacio (2006), “El análisis morfológico y los elementos del plano de la ciudad”, en *La morfología de las ciudades. Sociedad, cultura y paisaje urbano*, vol. 1, Barcelona, Serbal, colección la estrella polar, pp. 70 - 81.

CAPEL, Horacio (2006), “La trama ortogonal y su difusión”, en *La morfología de las ciudades. Sociedad, cultura y paisaje urbano*, vol. 1, Barcelona, Serbal, colección la estrella polar, pp. 157-212.

CAPEL, Horacio (2006), “Los principios del urbanismo racionalista”, en *La morfología de las ciudades. Sociedad, cultura y paisaje urbano*, vol. 1, Barcelona, Serbal, colección la estrella polar, pp. 378-381.

CAPEL, Horacio (2013), “Abogados, arquitectos y otros agentes auxiliares del negocio inmobiliario”, en *La morfología de las ciudades. Agentes urbanos y mercado inmobiliario*, vol. 3, Barcelona, Serbal, colección la estrella polar, pp. 244-249.

CECEÑA, José (1979), “Tercera etapa: la Revolución Mexicana (de Madero a Cárdenas)”, en *México en la órbita imperial. Las empresas transnacionales*, México, El Caballito, pp. 120.

CHECA, M y HERNÁNDEZ R. (2014), “Introducción”, en Checa, M y Hernández R. (coords.), *Las “otras ciudades” mexicanas. Procesos de urbanización olvidados*, México, Instituto Mora, pp. 7-14.

COLLADO, María (2007), “Empresarios inmobiliarios y el poder en la ciudad de México, 1920 - 1930”, en Ribera, E.; Mendoza, H. y Sunyer, P (coords.), *La integración del territorio. Una idea de Estado, México y Brasil, 1821-1946*, México, Instituto de Geografía/UNAM e Instituto Mora, pp. 406-412.

CRUZ, Fermín (2015), “Distribución Industrial en la Ciudad de México durante la colonia y el siglo XIX”, en *Configuración espacial de la industria en la Ciudad de México*, México, El Colegio de México/Centro de Estudios Demográficos, Urbanos y Ambientales, pp. 169-170.

CRUZ, Fermín (2015), “Distribución industrial intraurbana y su modelación”, en *Configuración espacial de la industria en la Ciudad de México*, México, El Colegio de México/Centro de Estudios Demográficos, Urbanos y Ambientales, pp. 41-50.

CRUZ, Fermín (2015), “Organización industrial de la Ciudad de México en el siglo XX”, en *Configuración espacial de la industria en la Ciudad de México*, México, El Colegio de México/Centro de Estudios Demográficos, Urbanos y Ambientales, pp. 215-242.

CRUZ, Fermín (2015), “Principales agentes de la estructuración urbana”, en *Configuración espacial de la industria en la Ciudad de México*, México, El Colegio de México/Centro de Estudios Demográficos, Urbanos y Ambientales, pp. 99-168.

DÍAZ, José (1995), “Antecedentes históricos de la formación urbana en México” en Ortega, Sylvia (coord.), *Grandes Ciudades*, México, Universidad de Salamanca, Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Azcapotzalco y Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, pp. 19.

ESPINOSA, Enrique (1991), “Consecuencias de la revolución armada”, en *Ciudad de México. Compendio cronológico de su desarrollo urbano 1521-1980*, México, Enrique Espinosa López, pp. 136-169.

ESPINOSA, Enrique (1991), “En la Segunda Guerra Mundial, México emprende un programa de industrialización acelerada a partir de 1940”, en *Ciudad de México. Compendio cronológico de su desarrollo urbano 1521-1980*, México, Enrique Espinosa López, pp. 186-187.

ESPINOSA, Enrique (1991), "Legislación urbana para la ciudad", en *Ciudad de México. Compendio cronológico de su desarrollo urbano 1521-1980*, México, Enrique Espinosa López, pp. 170-174.

ESQUIVEL, M. y J. Villavicencio (1995), "Zona metropolitana de la ciudad de México. Situación actual y perspectivas", en Ortega, Sylvia (coord.), *Grandes Ciudades*, México, Universidad de Salamanca, Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Azcapotzalco y Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, pp. 23.

GARCÍA, Beatriz (1987), "Organización espacial del área urbana de la Ciudad de México", en Garza, G. (comp.), *Atlas de La Ciudad de México*, México, Departamento del Distrito Federal/Secretaría General de Desarrollo Social y El Colegio de México/Centro de Estudios Demográficos y de Desarrollo Urbano, pp. 276.

JIMÉNEZ, Jorge (1993), "El municipio en la capital", en *La traza del poder: historia de la política y los negocios urbanos en el Distrito Federal: de sus orígenes a la desaparición del Ayuntamiento, 1824-1928*, México, Dedalo Codex, pp. 178-206.

JIMÉNEZ, Jorge (1993), "Introducción", en *La traza del poder: historia de la política y los negocios urbanos en el Distrito Federal: de sus orígenes a la desaparición del Ayuntamiento, 1824 -1928*, México, Dedalo Codex, pp. 3-4.

JIMÉNEZ, Jorge (1993), "La ciudad posrevolucionaria", en *La traza del poder: historia de la política y los negocios urbanos en el Distrito Federal: de sus orígenes a la desaparición del Ayuntamiento, 1824 -1928*, México, Dédalo Codex, pp. 208-222.

JIMÉNEZ, Jorge (1993), "Los pobladores de la Ciudad de México", en *La traza del poder: historia de la política y los negocios urbanos en el Distrito Federal: de sus orígenes a la desaparición del Ayuntamiento, 1824 -1928*, México, Dédalo Codex, pp. 224-226.

LANDA, Cecilia (1998), "El Maximato (1928-1934)", en Lajous, Alejandra (coord.), *Manual de historia del México contemporáneo (1917-1940)*, México, Instituto de Investigaciones Históricas/UNAM, pp. 265-276.

LARRALDE, Adriana (2012), "La transformación del trabajo, la movilidad geográfica y las relaciones campo-ciudad en una zona rural del Estado de México", en *Economía, Sociedad y Territorio*, vol. 12, núm. 40, México, Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Cuajimalpa, pp. 627-631.

LÓPEZ, Rafael (1993), “El Plan de Desarrollo de la ciudad de México 1935-1985”, en *La Planificación y la Ciudad de México 1900-1940*, México, Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Azcapotzalco, Colección CyAD 1993, pp. 95.

LÓPEZ, Rafael (1993) “Las voces contemporáneas de advertencia y denuncia”, en *La Planificación y la Ciudad de México 1900-1940*, México, Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Azcapotzalco, Colección CyAD 1993, pp. 7-10.

LÓPEZ, Rafael (1993) “Los criterios de la planificación”, en *La Planificación y la Ciudad de México 1900-1940*, México, Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Azcapotzalco, Colección CyAD 1993, pp. 30-32.

MÉNDEZ, Ricardo (1997), “Organización espacial de las actividades económicas”, en *Geografía económica. La lógica espacial del capitalismo global*, Barcelona, Ariel, pp. 257-268.

MEZA, Armando (1984), “Los primeros años de Ford”, en *Fábrica y poder. Mecanismos de control empresarial (el caso de la ensambladora de automóviles Ford Villa)*, México, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, pp. 22-29.

MEZA, Armando (1984), “Trabajando”, en *Fábrica y poder. Mecanismos de control empresarial (el caso de la ensambladora de automóviles Ford Villa)*, México, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, pp. 73-79.

RIBERA, E.; MENDOZA, H. y SUNYER, P. (2007), “La integración del territorio. Una idea de Estado, México y Brasil, 1821-1946 (Introducción)”, en Ribera, E.; Mendoza, H. y Sunyer, P (coords.), *La integración del territorio. Una idea de Estado, México y Brasil, 1821-1946*, México, Instituto de Geografía/UNAM e Instituto Mora, pp. 15.

SÁNCHEZ, Gerardo (1999), “El proceso industrializador y la reconfiguración de la ciudad 1940-1952”, en *La Ciudad de México en el periodo de las regencias 1929-1997*, México, Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Azcapotzalco/Gobierno del Distrito Federal, pp. 94-143.

SÁNCHEZ, Gerardo (1999), “La Revolución Mexicana, el replanteamiento del modelo de desarrollo y la Ciudad de México, 1929-1940”, en *La Ciudad de México en el periodo de las regencias 1929-1997*, México, Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Azcapotzalco/Gobierno del Distrito Federal, pp. 30-88.

SIN AUTOR (2008), *MANUAL: Reseña e Historia del Heroico Cuerpo de Bomberos de México*, México, Heroico Cuerpo de Bomberos del Distrito Federal/Dirección de la Academia.

VARGAS, Aurora (1988), "Plutarco Elías Calles (1924-1928)", en Lajous, Alejandra (coord.), *Manual de historia del México contemporáneo (1917-1940)*, México, Instituto de Investigaciones Históricas/UNAM, pp. 181-189.

WEBER, Alfred (1909), "Importance of an economic theory of location", en: *Theory of location of industries*, Illinois, The University of Chicago Press, pp. 4-8.

RECURSOS ELECTRÓNICOS

BUSTAMANTE, María (2013), Colonia Industrial, México, pp. 5 - 38, [en línea]. Disponible en: <https://ciudadesaludable.files.wordpress.com/2015/09/colonia-industrial-by-maria-bustamante-harfush-2013.pdf>

CASELLAS, Antònia (2008), "Geografía ecocrítica: el giro medio-ambientalista como eje vertebrador de una nueva territorialidad", en *Diez años de cambios en el mundo, en la geografía y en las ciencias sociales, 1999-2008*, Barcelona, [en línea]. Disponible en: <http://www.ub.edu/geocrit/-xcol/68.htm> [Consultado el 04 de marzo de 2017].

GUTIÉRREZ, Joaquín («sin año»), "De establo y morgue residencia", en Comunidad y comunicación, México, [en línea]. Disponible en: <https://signhos.wordpress.com/2009/11/13/de-establo-y-morgue-a-residencial/> [Consultado el 18 de julio de 2018].

LÓPEZ, Gustavo (2011), "Recuerdos urbanos", en Navegando la arquitectura, México, [en línea]. Disponible en: <https://navegandolaarquitectura.wordpress.com/2011/07/25/recuerdos-urbanos/> [Consultado el 24 de noviembre de 2016].

MARTÍNEZ, Emmanuel (2011), "Historia de las firmas automotrices en México", en *Perfect Brain*, México, [en línea]. Disponible en: <https://perfectbrain001.wordpress.com/2011/07/05/historia-de-las-firmas-automotrices-en-mexico/> [Consultado el 01 de abril de 2018].

Sin autor, “Colonia Industrial”, en *Wikiwand*, [en línea]. Disponible en: http://www.wikiwand.com/es/Colonia_Industrial [Consultado el 24 de noviembre de 2016].

VÁZQUEZ, Antonio (2000), “Desarrollo endógeno y globalización”, en *EURE (Santiago)*, Santiago, vol. 26, núm. 79, dic. 2000, pp. 9, [en línea]. Disponible en: <https://www.eure.cl/index.php/eure/article/view/1209> [Consultado el 30 de marzo de 2018].

ARCHIVOS Y BIBLIOTECAS CONSULTADAS

Archivo Histórico de la Ciudad de México “Carlos de Sigüenza y Góngora”.

Archivo de la Estación de Bomberos “José Saavedra del Razo”.

Biblioteca “Ángel Palerm”, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social (CIESAS).

Biblioteca Central, Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM).

Biblioteca “Ernesto de la Torre Villa”, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora (Instituto Mora).

Biblioteca y página web personal del urbanista Gerardo G. Sánchez Ruiz [En línea]. Disponible en: <http://www.gerardourbanista.mx/inicio/> [Consultado el 22 de marzo de 2017].