

ESTACIONES

El papel de las estaciones del ferrocarril en la ciudad de México del siglo XIX

The rol of train terminals on the city expansion of xix century

Mauricio Ibarra Deras*
Teresa Becerril Sánchez**

Resumen

El artículo aborda el proceso en el que las estaciones ferroviarias perdieron su condición periférica, hacia finales del siglo XIX, para convertirse en auténticos focos de atracción urbana, cuando quedaron inmersas dentro de los límites de la ciudad formal. A partir de ahí se derivaron impactos visibles sobre la estructura de la ciudad, como la fundación de nuevos asentamientos asociados a la actividad que emanaba de la vida ferroviaria. En el caso de la Ciudad de México, si bien no todos los nuevos fraccionamientos de esa época deben su existencia al ferrocarril, algunos, como las colonias Santa María la Ribera y Guerrero, sí fueron sujeto de la influencia directa de la estación Buenavista, efecto que, es preciso decir, se presentará de manera diferenciada en cada uno de estos asentamientos, tal como lo evidencia la cartografía de la segunda mitad del siglo XIX.

Palabras clave: estaciones ferroviarias, ciudad, proceso urbano, nuevos asentamientos.

Abstract

The article deals with the process in which the railway stations lost their peripheral condition, towards the end of the 19th century, to become authentic centers of urban attraction, when they were already immersed within the limits of the formal city. From now on, visible impacts on the structure of the city were derived; like the foundation of new settlements associated with the activity emanating from railway life. In the case of Mexico City, although not all the new subdivisions of that era owe their existence to the railroad, some of them, such as *colonias* Santa María la Ribera and Guerrero, were subject to the direct influence of the Buenavista station, an effect that must be said, will be different in each of these settlements, as evidenced by the cartography of the second half of the nineteenth century.

Contexto en el que surgen las estaciones del ferrocarril

A mitad del siglo XIX, el desarrollo de la nueva herramienta tecnológica para la movilidad, es decir, el ferrocarril, cifraba su funcionamiento en torno a tres componentes básicos: las máquinas, las vías y las estaciones. Estas últimas representaban tanto el destino a donde se dirigían los viajes del tren, como el sitio desde donde se embarcaba a pasajeros y carga, con destino a otra ciudad (a otra estación). Dada su importancia, las estaciones resultaron desde un principio un elemento clave en la estructuración de las ciudades, de ahí que un dilema inicial consistió en decidir dónde ubicar estas instalaciones, ya que el ferrocarril representaba en esencia una tecnología disruptiva

¹ de ruidos y humos, que no encajaba dentro del orden urbano hasta entonces establecido.

Sin embargo, el ferrocarril también requería de cercanía física con la propia ciudad, ya que ahí se asentaban muchas de las fábricas, almacenes y mercados, que eran los destinatarios de las materias primas y los productos que transportaba el tren. De igual modo, era importante atender al creciente número de pasajeros de este transporte, para quienes la proximidad con sus destinos finales en la ciudad resultaba un asunto crucial. Esta condición contradictoria, que demandaba lejanía y cercanía al mismo tiempo, iba a determinar la localización de un gran número de estaciones, y de paso vendría a esbozar el papel futuro que estos elementos de infraestructura jugarían respecto de los procesos de expansión, crecimiento y estructuración de las ciudades en el siglo XIX.

Una buena proporción de estas urbes ubicaron las estaciones en lugares a cierta distancia del casco urbano, en donde había disponibilidad de espacio, a la vez que lograban que no se encontraran tan alejadas de la propia ciudad, lo que les permitía contar con un acceso relativamente eficiente, por medio del transporte que entonces era de uso común, como las carretas, y posteriormente, los tranvías tirados por mulas.

Es así como las primeras estaciones tendieron a localizarse en las periferias urbanas cercanas, protegiendo con ello a la ciudad de la tecnología ferroviaria caracterizada, como se ha dicho, por estridentes ruidos y humos, mientras que al establecerlas en sitios extramuros también se posibilitaba la ocupación de considerables extensiones de espacio, demandadas por esta tecnología, espacio del que no se disponía en la hasta entonces compacta configuración de las ciudades decimonónicas.

Inicialmente, esta localización periférica de las estaciones del ferrocarril no fue percibida como una amenaza para la primacía de la propia ciudad. Las funciones y actividades que se llevaban a cabo en el viejo casco urbano continuaron desarrollándose de manera más o menos habitual, sin que las estaciones fueran vistas como una competencia que desafiara el rol dominante ejercido por la ciudad central. Muy por el contrario, se vio a las terminales ferroviarias como algo distante, ajeno y que guardaba poca relación con las actividades y funciones del antiguo centro urbano.² Sin embargo, sólo tendrán que pasar unos pocos años antes de que se comience a generar una tensión con la ciudad central, debido fundamentalmente a la creciente importancia económica y comercial del ferrocarril y a las actividades que se van a derivar de la vida ferroviaria, sobre todo alrededor de las estaciones.

La distancia física que separaba a la estación de la ciudad era un espacio de transición, concebido como barrera, que en un principio permaneció desocupado. Empero, la citada “ubicación periférica” de las estaciones será tan sólo una condición temporal, ya que el nuevo desequilibrio

generado entre estación y ciudad central tenderá a ser atenuado, al ponerse en marcha dos tipos de procesos urbanos, que involucrarán a este espacio de transición.

A) El primero buscará “acercar” la estación del ferrocarril a la ciudad central, mediante el trazo de nuevas y rectas vías de comunicación. De manera análoga a como el tren lo había hecho, al conectar distintas ciudades comprimiendo el territorio nacional y alterando las tradicionales relaciones espaciotemporales,³ los bulevares vendrán a servir de herramientas de conexión entre estación y ciudad central,⁴ introduciendo con ello una nueva forma de interacción territorial entre el centro y su periferia, favoreciendo el papel desarrollado por las estaciones, como focos de atracción urbana.

El espacio vacío dejado entre la ciudad y la estación no sólo facilitará el trazo recto de las amplias avenidas, cuyo propósito principal será dar continuidad al tránsito proveniente del ferrocarril, en dirección del viejo casco urbano. Estos bulevares vendrán a jugar también un papel determinante, al servir de guía física sobre la que se estructurará, en buena medida, la expansión de la ciudad del siglo XIX. Ante la necesidad de acomodar más población y alojar nuevas actividades, ésta verá en las estaciones del ferrocarril una suerte de potentes imanes, que en muchas ocasiones lograron atraer el rumbo del crecimiento hacia donde se orientó el desarrollo urbano.

B) El segundo proceso, merced al cual se verá reducida la tensión entre el centro y la estación periférica del ferrocarril, será el inevitable crecimiento y expansión de la propia ciudad que, al ocupar los espacios vacíos dejados con relación a la estación, lo hará en gran medida alrededor de o a lo largo de las rectas avenidas trazadas previamente. Allí tendrá lugar mucho del desarrollo de la urbe.⁵

Así pues, la “ubicación periférica” de las estaciones, en correlación con los amplios y rectos trazos urbanos que se extienden sin obstáculo sobre terrenos desocupados, conectando a la ciudad con la nueva infraestructura del ferrocarril, constituye un elemento explicativo fundamental que ayuda a entender cómo aquellas ciudades, en las que el ferrocarril desempeñó una función de primer orden para las actividades comerciales, industriales y de traslado de pasajeros, trazaron una nueva estructura urbana sobre la que literalmente montaron una parte significativa de su desarrollo y expansión, en la cual las estaciones jugaron señaladamente el papel de atracción, hacia donde se dirigió mucho de ese crecimiento llenando paulatinamente los espacios vacíos, que paradójicamente habían servido de barrera entre la ciudad y el ferrocarril (ver figura 1).

De esta manera, los dos procesos urbanos en cuestión no hicieron sino invertir el papel que originalmente tuvieron los centros ferroviarios, que pasaron de ser vistos como una amenaza tecnológica contra la que había que proteger a la ciudad, a verdaderos focos de atracción, que acabaron por aglutinar a su alrededor mucha de la actividad comercial e industrial que se desarrollaba en la ciudad, lo que a su vez impulsó el establecimiento de nuevos asentamientos en sus proximidades.

Figura 1



Imagen que ilustra la ubicación periférica de las estaciones del ferrocarril a mitad del siglo XIX y las nuevas avenidas que serán trazadas para conectar a estas instalaciones con el viejo casco urbano. En menos de medio siglo esta condición periférica habrá desaparecido y las estaciones emergerán como centros de actividad enclavados dentro de la misma ciudad. El gran espacio vacío que entonces rodeaba a la ciudad será rápidamente ocupado por la expansión urbana.⁶

Las estaciones del ferrocarril se consolidan como nodos urbanos

Hacia comienzos del siglo XX, las estaciones se encuentran prácticamente dentro de los límites de la ciudad formal. Como nodos de desarrollo urbano, han conseguido atraer a su alrededor a múltiples actividades comerciales e industriales, así como también a buena parte del crecimiento urbano. La transición del siglo XIX al XX relata la historia urbana en la que estas instalaciones perdieron su condición periférica y en contraste se fueron consolidando como atractivos nodos urbanos, pero inmersos ya en la propia ciudad y concentrando en sus alrededores una rica mezcla de funciones, actividades, inversiones y población, principalmente obrera, con lo que vinieron, ahora sí, a desafiar el papel dominante de la vieja ciudad central.

Una vez que las estaciones comenzaron a ser vistas como nuevos centros de actividad, y en la medida que fueron convirtiéndose en parte importante de los cambios en la estructura urbana, las repercusiones pudieron ser percibidas claramente, en términos del incremento en los valores de la tierra, una vez que este servicio fue introducido. De acuerdo con Kellett, “el ferrocarril actuó como el factor más potente sobre el mercado urbano de la tierra en el siglo XIX”.⁷

En este contexto, fueron las proximidades de las estaciones las que experimentaron este impacto de manera directa. Hacia allá se dirigieron las inversiones inmobiliarias; al haber disponibilidad de espacio los especuladores adquirieron los terrenos aledaños y planearon nuevos desarrollos.⁸

Claramente veían en el tren –y la actividad que ahí se estaba generando– un fuerte atractivo, por lo que no tardaron mucho tiempo en comprar grandes extensiones, en las que aparecieron nuevos asentamientos que se desarrollaron vertiginosamente.

La transición de Buenavista: de estación periférica a un importante nodo ferroviario en la Ciudad de México

Es fundamental subrayar el marco histórico en el que la Ciudad de México se convirtió en el centro ferroviario más importante del país, durante la segunda mitad del siglo XIX, y de cómo a su vez la estación Buenavista, asentada en su periferia norponiente de entonces, comenzará a concentrar muchas de las operaciones del sistema ferroviario nacional a partir de 1873, cuando se puso en marcha en ese sitio la estación del Ferrocarril Mexicano, que conectaba a México con Veracruz.

Hacia 1884-88, con la entrada en funcionamiento de la estación del Ferrocarril Central, justo al lado de la estación del Ferrocarril Mexicano, se confirmó la tendencia a la concentración de los servicios y operaciones ferroviarios en Buenavista. De aquí salían o llegaban los ferrocarriles de las principales rutas del país, que comunicaban a la Ciudad de México con Veracruz, por un lado y por el otro, con la frontera norte, donde hacían conexión con el sistema ferroviario de Estados Unidos.

La importancia adquirida por el nodo ferroviario de Buenavista impactaría la estructura urbana de la Ciudad de México, al buscar establecer las condiciones necesarias para el soporte de las crecientes actividades que ahí se desarrollaban, así como para albergar a los trabajadores vinculados a las labores ferroviarias. Fue así como se hizo necesario el establecimiento de nuevas colonias, principalmente en las inmediaciones de la propia estación, dado que la proximidad, como hemos visto, era una variable indispensable en la relación tren-ciudad. “...a partir de la edificación de la estación Buenavista, este símbolo de modernidad atrajo a numerosos grupos de pobladores que vivieron durante décadas del trabajo, comercio y nuevas necesidades de las compañías del tren”.⁹

Las dos colonias vecinas, Santa María la Ribera y Guerrero, una ya existente y la otra fundada a partir del establecimiento de la estación, representaron los ámbitos urbanos en donde se vieron reflejados de manera directa los impactos que se derivaban de la puesta en marcha de Buenavista, aunque tal como se verá más adelante, ello sucederá de manera diferenciada en cada uno de esos dos asentamientos vecinos.

Es de esta manera que la estación principal del ferrocarril en la Ciudad de México dejó de ser un elemento urbano de localización periférica, para insertarse en el ámbito de la expansión de la propia ciudad. Por tanto, comenzó a influir directamente sobre aquellos territorios a su alrededor,

en donde recientemente habían sido fundados nuevos asentamientos. Refiriéndose a la relación periferia-ferrocarril y al impacto de esta relación sobre la estructura y crecimiento de la Ciudad de México, De Gortari dice:

*“la construcción de las vías de ferrocarril y de tranvías en la Ciudad de México y su periferia, fue un paso fundamental en su crecimiento y contribuyó a orientarlo”. La construcción de las estaciones de ferrocarril y tranvías fueron un atractivo en el establecimiento de nuevas colonias”.*¹⁰

Previo a la llegada del ferrocarril a Buenavista dará inicio, en 1858, la expansión urbana extramuros en el poniente de la Ciudad de México, con la fundación de la colonia de los Arquitectos. Casi simultáneamente se establecerá la colonia Santa María la Ribera, justo al lado de la estación del ferrocarril México-Veracruz. Posteriormente, en 1874, vendrá la colonia Guerrero, casi simultáneamente con la llegada del Ferrocarril Mexicano a Buenavista, en su vecindad oriente, en donde había disponibilidad de terrenos, para fundar “la primera colonia obrera modelo”,¹¹ pensada por Rafael Martínez de la Torre.

Santa María la Ribera y la colonia Guerrero: una relación diferenciada con la estación Buenavista

Es preciso admitir que, durante la segunda mitad del siglo XIX, la fundación de una gran parte de las nuevas colonias en la periferia de la Ciudad de México fue una consecuencia atribuible a múltiples causas. Sin embargo, dentro de esta variedad de razones, es oportuno señalar que las estaciones del ferrocarril pudieron haber influido en la localización de algunas de ellas. En ese sentido, existen elementos que permiten determinar que existió una relación directa de causa-efecto entre la estación Buenavista y las colonias que constituían su entorno inmediato, particularmente con la colonia Guerrero, a partir de que la misma entró en funcionamiento en 1873. En este caso, hay desde su origen un claro reconocimiento a sus raíces indígenas, así como a su vocación popular, que determinará en mucho el tipo de relación que habrá de establecer con la estación:

*“...un nuevo fraccionamiento podría ser desarrollado redituablemente, para albergar a aquellos que trabajaban no sólo en los patios de ferrocarriles, sino también en las actividades comerciales, industriales, de transporte y almacenaje, que se asociaban con el movimiento de personas y bienes a través de la más importante estación y de la Aduana, localizada justo al norte de la nueva colonia Guerrero”.*¹²

La colonia Guerrero fue concebida en función de los bajos estratos sociales, no obstante, su trazo derivó de una iniciativa de planeación formal, que plasmó una estructura urbana reticular, con manzanas bien trazadas y calles anchas, de acuerdo con el plan de Rincón y Miranda,¹³ pero en la que también, es cierto, la planeación permaneció tan sólo a ese nivel, sin llegar a ofrecer los

servicios básicos necesarios. En consecuencia, sólo una población de indígenas, migrantes y obreros estuvieron dispuestos a ocuparla en esas condiciones, como arrendatarios de quienes habían adquirido lotes con fines especulativos, al advertir la importancia de la estación Buenavista. Hay claramente una diferencia sustancial en comparación con la otra colonia vecina, la Santa María la Ribera, pues en ésta sus fundadores preveían el establecimiento de un fraccionamiento campestre, destinado a las clases acomodadas de la ciudad, que no tenía relación alguna, al menos en un inicio, con las actividades derivadas de las estaciones del tren. Una razón importante estriba en que su establecimiento, en 1856, antecedió con casi una década al de las instalaciones ferroviarias de Buenavista, cuando los hermanos Flores solicitaron permiso para subdividir su Rancho de Santa María de la Ribera, teniendo en mente un fraccionamiento para “casas de campo, con jardín al frente” y organizado bajo un esquema reticular, con una plaza en el centro.¹⁴ Quedaba claro que en el origen de ambas colonias había intenciones distintas y que su futuro desarrollo dependería en buena medida de sus respectivas características; por tanto, cada una de ellas habría de establecer una relación muy específica con la estación Buenavista. A pesar de que las dos colonias se situaban en ambas colindancias de la instalación ferroviaria, la influencia e impactos sobre las mismas se produjo de manera bastante diferenciada. La colonia Santa María la Ribera demoró un largo lapso de tiempo en ser habitada, en contraste con la colonia Guerrero, que ciertamente tuvo una ocupación y desarrollo vertiginosos, como dice María Dolores Morales:

*“Ésta fue la primera colonia de la Ciudad de México que atrajo población rápidamente. En 1877, a los tres años de su fundación, tenía ya 10,000 habitantes que vivían en alrededor de 800 casas, mientras que la población de colonias fundadas veinte años antes, como la de los Arquitectos y Santa María, era aún muy escasa”.*¹⁵

La colonia Guerrero y la estación Buenavista en los planos del siglo XIX

En este punto, la utilización de la cartografía se revela como un instrumento clave para entender la evolución de este sector de la ciudad, así como el desarrollo particular de las colonias estudiadas, como ámbitos de influencia inmediata de la estación Buenavista. El análisis de estas imágenes, en conjunto con la literatura existente, permite aproximarse a la comprensión de lo que aquí se ha insistido, como un proceso que abarca la transición de la ubicación periférica de las estaciones hasta quedar inmersas en la ciudad, y a partir de ahí analizar la relación de causa-efecto entre la estación Buenavista y su entorno inmediato, predominantemente sobre la colonia Guerrero.

Figura 2.- Plano de 1867¹⁶



En el plano (Fig. 2) de 1867 se muestra ya el trazo de la línea del Ferrocarril Mexicano, así como un polígono que delimita parte de lo que llegará a ser la estación Buenavista (al centro). A la izquierda aparece la colonia Santa María la Ribera ya trazada y con algunas construcciones en su parte central, en tanto que en el margen derecho de la estación se observan tres franjas de terreno rectangulares y otro polígono trapezoidal hacia el sur. Todos estos terrenos están vacíos y es ahí donde se establecerá la colonia Guerrero. Esta gran porción de tierra se encuentra rodeada por asentamientos indígenas (sombreados); el barrio de Los Ángeles, en el norte, el barrio de Santa María la Redonda, hacia el oriente, así como otro asentamiento que rodea a los templos de San Fernando y San Hipólito, en la parte sur, ya próximos a la Alameda, en las orillas de lo que entonces era la Ciudad de México.

Figura 3.- Plano de 1881¹⁷



En la imagen (Figura 3) de 1881, ocho años después de haberse establecido la primera estación del Ferrocarril Mexicano, se observa una diferencia notable en relación con el ritmo de crecimiento de la colonia Guerrero, que en apenas ocho años de existencia prácticamente tiene construcciones en todas sus manzanas (con los bordes ocupados y espacio libre en el centro). En contraste, la colonia Santa María la Ribera, a casi veinte años de su fundación, todavía muestra un ritmo lento de crecimiento; su parte central y sur aparecen un tanto más consolidadas, mientras su sector norte (más del 50 %) se encuentra sin ocupar. Prácticamente todas las manzanas que colindan con la estación y patios del ferrocarril están también sin ocupar. Para este año, la estación Buenavista muestra mayor formalidad e incluye ya los edificios del Ferrocarril Mexicano y el del Ferrocarril Central.

Figura 4.- Plano de 1885⁸⁸



La imagen de 1885 (Figura 4) muestra un grado importante de densificación de la colonia Guerrero, a sólo doce años de su fundación, sobre todo si se le compara con el plano anterior, en que la ocupación de las manzanas se encontraba en un estado intermedio (bordes ocupados y espacio libre en el centro). En este plano, en cambio, se aprecia a la mayoría de las manzanas en tono oscuro, lo cual indica una ocupación total de las mismas. Nótese que, para este año, ya aparece la estación de carga al norte de la colonia Guerrero. Tan sólo en algunas partes del sector norte se muestran etapas iniciales e intermedias del proceso de ocupación; en pocos años se poblará totalmente y se densificará al mismo grado que el resto de la colonia.

Figura 5.- Plano de 1889¹⁹



Finalmente, en este plano de 1899 (Figura 5) se puede percibir que la colonia Guerrero se encuentra ya prácticamente ocupada y densificada en la casi totalidad de sus manzanas. En contraste con la Santa María la Ribera, que presenta un grado de ocupación similar a 1881, es decir, un muy bajo aumento en 18 años y con niveles de densificación muy similares a los de ese año.

Conclusiones

Lo que las fuentes nos demuestran y las imágenes nos corroboran es el hecho de que las estaciones del ferrocarril, al situarse dentro de la ciudad formal y desempeñar un papel que atrajo y estimuló el desarrollo de actividades en su entorno, requirieron para su desempeño de una estructura urbana equipada con la infraestructura que le diera soporte y en la que el factor de proximidad resultaba una variable indispensable. En este contexto es que la fundación de nuevos asentamientos, aledaños a las estaciones, pueden ser vistos como un efecto directo del emplazamiento de las terminales del ferrocarril. El caso de la Ciudad de México nos ilustra de manera particular sobre los efectos producidos por la existencia de la terminal Buenavista y el impacto que generó sobre la estructura urbana más próxima; concretamente la fundación de la colonia Guerrero como un asentamiento obrero destinado a alojar a la mano de obra que el ferrocarril requería.

El impacto del ferrocarril, sin embargo, también puede ser medido y visto desde otra perspectiva, la de otro de los asentamientos aledaños, la colonia Santa María la Ribera, cuyo origen no estaba vinculado a la introducción del ferrocarril, sino por el contrario, a las capas acomodadas, a las que se buscaba ofrecer una fracción de paraíso campestre en las afueras de la insalubre Ciudad de México de finales del siglo XIX. Al establecerse la estación del tren en su vecindad, se desalentó el crecimiento de esta nueva colonia. Los mapas de la época ilustran claramente el letargo en el que entró a partir del establecimiento de la estación Buenavista, como una muestra, quizá, de la afectación que la tecnología disruptiva asociada al ferrocarril producía sobre los asentamientos urbanos.

En un caso las clases acomodadas se retiraron del sitio, en tanto que, en el otro, para los migrantes, los indios y los obreros, los humos y ruidos pasaron a segundo término, cuando el factor de proximidad respecto de sus trabajos los hizo ocupar en un lapso vertiginoso el territorio que con esos fines había sido dispuesto para ellos en la margen oriente de la estación Buenavista.

Bibliografía

- Benevolo Leonardo, *Orígenes de la urbanística moderna*, Buenos Aires, Ediciones Tekne, 1967.
- Cruz Fermín, *Configuración espacial de la industria en la ciudad de México*, Ciudad de México, El Colegio de México, 2015.
- De Gortari Hira y Hernández Regina, *La ciudad de México y el Distrito Federal. Una historia compartida*, Ciudad de México, Instituto Mora, 1988.
- Galindo J, *Historia sumaria de la Ciudad de México*, Ciudad de México, Editora Nacional, 1925.
- García Cubas Antonio, *Cuadro geográfico, estadístico, descriptivo e histórico de los Estados Unidos Mexicanos*, Ciudad de México, Oficina tip. de la Secretaría de Fomento, 1885.
- Guajardo Guillermo, *Los ferrocarriles en la ciudad de México. Movilidad y abastecimiento en una gran urbe, 1860-1970*, Ciudad de México, Horizonte Ferroviario, 1ª ed., 2018.
- Hall Peter, *Ciudades del mañana. Historia del urbanismo en el siglo XX*, Oxford, Ediciones del Serbal, 1996.
- Lira Holguer, *Disposiciones del Cabildo sobre la demarcación de suburbios en la ciudad de México en 1851*, Ciudad de México, INAH, 2018.
- McMichael Carol, *The Urban development of Mexico City, 1850-1940*, 1a ed., London, Routledge, 2002.

Morales María Dolores, *Ensayos Urbanos. La Ciudad de México en el siglo XIX.*, Ciudad de México, UAM, 1ª ed., 2011.

Ragon Michel, *Historia mundial de la Arquitectura y el Urbanismo modernos. Tomo I, Ideologías y pioneros 1800-1910*, 1ª ed., Barcelona, Ediciones Destino, 1971.

Ramírez María, *De barrio indígena a barrio obrero: Santa María Cuepopan en el centro histórico de la ciudad de México*, Ciudad de México, INAH, 2018.

Schivelbusch Wolfgang, *The Railway Journey, The Industrialization of Time and Space in the Nineteenth Century*, Berkeley, University of California Press, 2014.

Soto Ángel, <https://www.milenio.com/cultura/por-que-en-mexico-vivimos-en-colonias-y-no-en-barrios>, en *Milenio*, México, 30 de mayo de 2018.

Tirado Gloria, *De la diligencia al motor de gasolina. El transporte en Puebla; siglo XIX y principios del XX*, 1ª ed., México DF, Educación y Cultura, 2010.

Yanes Emma, *Vida y muerte de Adelita, la novia de Acámbaro*, 1ª ed., Ciudad de México, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, 1991.

Notas:

* Maestro en Diseño Arquitectónico por la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM) y en Diseño Urbano por la Washington University. Actualmente es Doctorante en el Programa de Doctorado en Urbanismo en la Universidad Autónoma del Estado de México (UAEM), campus Toluca, así como profesor en el ITESM y la UAEM. Contacto: midarq99@gmail.com

** Doctora en Urbanismo por la UAEM, candidata al Sistema Nacional de Investigadores (SNI) y profesora investigadora en la UAEM. Contacto: tebecerri_3@yahoo.com.mx

¹ Wolfgang Schivelbusch, *The Railway Journey. The Industrialization of Time and Space in the Nineteenth Century*, Berkeley, University of California Press, 2014, pp. 171-197

² *Ídem.*

³ *Ídem.*

⁴ Michel Ragon, *Historia mundial de la arquitectura y el urbanismo modernos. Tomo I, Ideologías y pioneros 1800-1910*, 1ª ed., Barcelona, Ediciones Destino, 1971.

⁵ *Ídem.*

⁶ Fuente: tomado de https://de.wikipedia.org/wiki/Datei:Jakob_Scheiner_Koeln_Vogelschauplan.jpg Acercamiento de la imagen Watercolor by Jakob Scheiner. Cologne in 1886.

⁷ Wolfgang Schivelbusch, *op. cit.*, p. 178

⁸ Peter Hall, *Ciudades del mañana. Historia del urbanismo en el siglo XX*, Oxford, Ediciones del Serbal, 1996.

⁹ María Ramírez, *De barrio indígena a barrio obrero: Santa María Cuepopan en el Centro Histórico de la Ciudad de México*, Ciudad de México, INAH, 2018, p.21.

¹⁰ Hira De Gortari y Regina Hernández, *La ciudad de México y el Distrito Federal. Una historia compartida*, Ciudad de México, Instituto Mora, 1988, p.67

¹¹ Carol McMichael, *The Urban development of Mexico City, 1850-1940*, 1a ed., London, Routledge, 2002, pp. 139-169.

¹² *Ídem.*

¹³ *Ídem.*

¹⁴ *Ídem.*

¹⁵ María Dolores Morales, *Ensayos Urbanos. La Ciudad de México en el siglo XIX.*, Ciudad de México, UAM, 1ª ed., 2011, p. 365.

¹⁶ Mapoteca Orozco y Berra. Archivo Digital COYB.DF.M43.V1.0042. E.M. Sagredo, Ministerio de Fomento, Ciudad de México, 1867, esc. 1:1000.

¹⁷ Mapoteca Orozco y Berra. Archivo Digital. CGF.DF.M5.V2.0151. Ciudad de México. Comisión Geográfica Exploradora; Litografía Debray y Sucs. Editores. Esc. 1,000 varas castellanas 1,000 metros. 1881.

¹⁸ Mapoteca Orozco y Berra. Archivo Digital. COYB.DF.M44.V11.0788. Ciudad de México con División de Cuarteles. Debray Suc. Esc. 1,000 metros. 1886.

¹⁹ Mapoteca Orozco y Berra. Archivo Digital. CGF.DF.M6.V5.0325. Ciudad de México. Ramón S.N. Araluze. Henrich y Ca, Barcelona. Esc. 1: 7,500. 1899.