

revista digital

30

may – ago 2017

índice

Tierra Ferroviaria

En pro de una ciudad moderna: el desmantelamiento de la estación Colonia en la ciudad de México

Covadonga Vélez Rocha

Jefa del Departamento de Fototeca/CNPPCF cvelez@cultura.gob.mx

Resumen

En noviembre de 1939 se inició el desmantelamiento de uno de los edificios ferroviarios más importantes en la Ciudad de México desde el siglo XIX, la estación Colonia, la cual había dejado de dar servicio como estación de pasajeros en septiembre de 1937, y solo albergaba algunas oficinas de los Ferrocarriles Nacionales de México. En el gran terreno que ocupaba, junto con sus patios, se instaló una vía-parque, como parte del proyecto de modernización para la capital del país.

Palabras clave: Estación Colonia, desmantelamiento, planeación urbana, Ciudad de México, arquitecto Carlos Contreras.

Abstract

In November 1939, the dismantling of one of the most important Railway buildings in Mexico City during the 19th century began: the Colonia Station, which stopped giving service as a passenger station in September of 1937 and sheltered only some offices of the National Railways of Mexico. On the huge grounds that it occupied along with its yards, a «via-park» was installed, as part of a modernization project for Mexico City.

Keywords: Colona Station, Dismantling, Urban planning, Mexico City, Carlos Contreras Architect.

Introducción

En el año 2003, en el número 15 del *Boletín Documental* del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias,¹ escribí una reseña acerca de la documentación gráfica resguarda en la Fototeca del CEDIF, que hacía referencia a la estación Colonia, con la finalidad de darla a conocer a otros investigadores y usuarios del Centro, para que pudieran tener acceso a su consulta y reproducción. La información se basó específicamente en la Sección Comisión de Avalúo e Inventarios del Fondo Ferrocarriles Nacionales de México, en la que se encuentran diversas líneas ferroviarias, entre ellas, la línea B, la cual comienza con un álbum clasificado como B-0, referente a dicha estación, en el que se puede observar una serie de imágenes detalladas de su exterior e interior, así como sus andenes y los diferentes edificios que se encontraban ubicados en los patios, incluido el hospital denominado igual que la estación.

A catorce años de distancia de esa pequeña publicación en la revista, se han localizado otras imágenes en la misma Sección, pero no en álbumes, sino en negativos que no fueron reproducidos, y que actualmente ya se han digitalizado para su consulta. El descubrimiento de estas imágenes cobra gran importancia, porque nos permite visualizar y poner en contexto el esplendor y el final de uno de los edificios más emblemáticos de los ferrocarriles en México.

La primera intención de este artículo es mostrar al lector, mediante una serie fotográfica, cómo era el edificio, su importancia como estación ferroviaria en la Ciudad de México y su destino final, por supuesto, avalada con información proveniente de la propia empresa Ferrocarriles Nacionales de México, lo que permite contextualizarla. La segunda intención es tratar de responder a una serie de interrogantes generadas a raíz del descubrimiento de estas fotografías, sobre todo el por qué del desmantelamiento, pero ahora desde los argumentos de urbanistas y autoridades de la propia Ciudad de México.

Comencemos primero por conocer la estación Colonia...

Un edificio de tres pisos que es estación

Con el nombre de Colonia, fue denominada una de las estaciones ferroviarias más importantes, que se ubicaban en la Ciudad de México a finales del siglo XIX. El inmueble se comenzó a construir para el servicio del Ferrocarril Nacional, cuya ruta era de México a Nuevo Laredo, en el año de 1894, la cual sustituyó a la antigua estación de madera que se encontraba ubicada en los terrenos que pertenecieron a la hacienda de La Teja, la que era conocida con el nombre de Sullivan.²

Introducción

El edificio fue puesto en servicio el 17 de febrero de 1896, saliendo el primer tren de pasajeros de sus andenes a las 4 de la tarde de ese mismo día.³ La inauguración oficial se llevó a cabo dos años después, con la presencia del entonces presidente de la República, el general Porfirio Díaz.⁴ La ubicación de la estación con sus patios estaba delimitada hacia el norte por la calle de Sullivan, al sur por la Calzada de la Teja, al oriente por la Calzada de la Verónica, y al poniente por la calle de Ramón Guzmán.⁵

Estación Colonia, Ca. 1918. Fondo Archivo Casasola, Fototeca Nacional del INAH. Número inventario:
5421.

El inmueble de tres plantas se construyó en mampostería con techo de madera y lámina. En la planta baja, en su parte central, había un pórtico con arco de medio punto, por el cual los pasajeros accedían al interior de la estación; en sus niveles superiores contaba con varias ventanas del tipo *bay window*; en el remate, como sello distintivo, se encontraba un reloj⁶, y en el frente de la estación había un barandal que la delimitaba con la calle, como observamos en la imagen anterior.

En la década de los años 20 del siglo pasado el edificio permanecía intacto, con excepción del barandal frontal, que había sido retirado para dar ingreso a los autos que llevaban algunos pasajeros a abordar el tren o iban a recogerlos después de su largo viaje.

Estación Colonia, Ca. 1928. Fondo C.B. Waite/ W. Scott, Fototeca Nacional del INAH. Número de
inventario: 121107.

Pero, ¿cómo era la estación en su interior? Para conocerla debemos remitirnos al álbum B-0, que ya hemos mencionado, resguardado en la Fototeca del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, en el que se encuentran las fotos de la estación Colonia para los años 1926 y 1930.

Vestíbulo de la estación Colonia, 1930. Fondo FNM, Sección Comisión de Avalúo e Inventarios.
Secretaría de Cultura/CNPPCF/CEDIF.

La planta baja tenía un vestíbulo con columnas centrales provistas de un rodapié de piedra artificial y grecas en la parte superior. Junto a él estaban las salas de espera y expendio de boletos de primera y segunda clases.

Expendio de boletos y sala de espera de primera clase de la estación Colonia, 1926. Fondo FNM, Sección
Comisión de Avalúo e Inventarios. Secretaría de Cultura/CNPPCF/CEDIF.

La oficina de telégrafos y la cafetería se encontraban ubicadas junto a la puerta de entrada a los andenes de pasajeros.

Cafetería de la estación Colonia, 1926. Fondo FNM, Sección Comisión de Avalúo e Inventarios. Secretaría
de Cultura/CNPPCF/CEDIF.

Las oficinas generales estaban repartidas en el primero y segundo pisos, en este último se ubicaba la Superintendencia de Carros.

Interior de la oficina de la Superintendencia de Carros. 1926. Fondo FNM, Sección
Comisión de Avalúo e Inventarios. Secretaría de Cultura/CNPPCF/CEDIF.

En la parte posterior del edificio de la estación, había un gran cobertizo de madera y lámina que cubría los andenes. A su costado se ubicaba el edificio de mampostería y lámina para oficina del Express, así como dos casas de madera y lámina para las oficinas y bodega de la compañía Pullman.

Parte posterior de la estación Colonia, 1926. Fondo FNM, Sección Comisión de Avalúo e
Inventarios. Secretaría de Cultura/CNPPCF/CEDIF.

En la misma dirección se encontraba la oficina del inspector de coches, que era una pequeña casa de madera y lámina que tenía junto una caseta de mampostería utilizada como oficina para carros de transbordo, además de un cobertizo de madera y lámina para fraguas, así como el taller de reparación y la oficina para correos.

En los patios de la estación Colonia existían otras edificaciones que albergaban el archivo, las bodegas del Express, la planta eléctrica que abastecía de energía a las baterías del telégrafo y a los acumuladores de los coches, un taller del departamento eléctrico, casetas para bodega de materiales y habitaciones para empleados.

No se puede dejar de mencionar también al hospital, cuyo edificio era de dos pisos y albergaba en la planta baja la oficina de la Dirección, el departamento de sífilis, ojos, oídos, nariz y garganta, así como el laboratorio y los rayos X. En la planta alta estaban la sala de operaciones, los dormitorios y los baños. Además, tenía dos pabellones para habitaciones de las enfermeras, la cocina, salas para enfermos y curaciones para internos, y un área para la servidumbre.⁷

Antiguo hospital Colonia, 1926. Fondo Ferrocarriles Nacionales de México,
Sección Comisión de Avalúo e Inventarios. Secretaría de Cultura/CNPPCF/CEDIF

Estos eran los edificios que componían el centro ferroviario de Colonia en la Ciudad de México, hasta el año de 1930. Durante esta década, la estación sufriría cambios sustanciales dentro de su propio funcionamiento, ya que dejaría de operar como estación de pasajeros en septiembre de 1937.⁸

La razón de ello fue la construcción de una nueva estación, que se ubicó en los patios de la antigua estación de Buenavista del Ferrocarril Central. Desde mediados de 1936, el Departamento de Vías y Edificios de los Ferrocarriles Nacionales de México tuvo a su cargo el proyecto,⁹ justificando la edificación por "...la importancia que tiene para la capital de la República, poblada por casi un millón y medio de habitantes, una estación terminal a donde afluyan las corrientes turísticas, comerciales, industriales, agrícolas y de otras índoles, formadas con elementos que constantemente hacen uso de los ferrocarriles para sus servicios, sin tener, como antaño, que dividirse dentro de la misma ciudad para poder encontrar la puerta de salida o de llegada a sus centros buscados, con las molestias y gastos consiguientes".¹⁰

Inicios de la construcción de la estación central de Buenavista, 15 de septiembre de 1936.
Fondo Ferrocarriles Nacionales de México, Sección Comisión de Avalúo e Inventarios.
Secretaría de Cultura/CNPPCF/CEDIF

El nuevo edificio se inauguró el 16 de septiembre de 1937, ante la presencia del Secretario de Hacienda y Crédito Público, licenciado Eduardo Suárez, acompañado del ingeniero Antonio Madrazo, presidente ejecutivo de Ferronales Nacionales de México, y una amplia comisión de recepción, formada por funcionarios de la propia empresa.¹¹

Estación central de Buenavista, días previos a su inauguración, 2 de septiembre de 1937. Fondo
Ferrocarriles Nacionales de México, Sección Comisión de Avalúo e Inventarios.
Secretaría de Cultura/CNPPCF/CEDIF

Debido a esto, el tráfico de pasajeros y Express se trasladó a la nueva estación, y el edificio de la ex estación Colonia permaneció en pie para albergar algunas de las oficinas de los propios ferrocarriles, aunque no por mucho tiempo, ya que un año después, con la Administración Obrera al frente de la empresa ferroviaria, se informaba que el edificio sería demolido en enero de 1939.¹²

Ante esta situación, funcionarios de la Administración Obrera voltearon su mirada hacia un edificio en construcción, ubicado en Avenida Juárez y Revillagigedo, en la Ciudad de México, para cuya edificación administraciones pasadas habían aportado millón y medio de pesos. Desafortunadamente, un informe del Ingeniero en Jefe de la propia empresa advirtió que la construcción era defectuosa, por lo que se acordó en sesión de Consejo prescindir del edificio y solicitar al Secretario de Hacienda la suma aportada u otro edificio o terreno.¹³

Para el traslado de las oficinas que se encontraban en la ex estación Colonia, la Secretaría de Hacienda propuso el edificio del antiguo café Colón, ubicado en la esquina del Paseo de la Reforma y la calle de Ignacio Ramírez.

Fachada principal del edificio del antiguo café Colón, 9 de enero de 1939.
Fondo Ferrocarriles Nacionales de México, Sección Comisión de Avalúo e Inventarios.
Secretaría de Cultura/CNPPCF/CEDIF

Personal de la empresa ferroviaria realizó un registro fotográfico del edificio propuesto por la Secretaría los primeros días de enero de 1939, donde se registró el abandono y deterioro que tenía la construcción.

Espacio que fuera la cocina del antiguo café Colón, 10 de enero de 1939. Fondo Ferrocarriles Nacionales de México, Sección Comisión de Avalúo e Inventarios. Secretaría de Cultura/CNPPCF/CEDIF.

Adicionado a este registro fotográfico, a los pocos días llevaron a cabo otro más, ahora al interior de la propia ex estación Colonia, en el que se muestran los diferentes espacios ocupados para oficinas y sus trabajadores.

Oficina de la Superintendencia de Carros en el tercer piso de la estación Colonia, 13 de enero de 1939. Fondo Ferrocarriles Nacionales de México, Sección Comisión de Avalúo e Inventarios. Secretaría de Cultura/CNPPCF/CEDIF.

Oficina de los ingenieros de Puentes, Edificios y Plantas de Impregnación del Departamento De Vía y Edificios, 13 de enero de 1939. Fondo Ferrocarriles Nacionales de México, Sección Comisión de Avalúo e Inventarios. Secretaría de Cultura/CNPPCF/CEDIF.

Otro salón para las oficinas de la Superintendencia de Carros, en el tercer piso de la estación Colonia, 13 de enero de 1939. Fondo Ferrocarriles Nacionales de México, Sección Comisión de Avalúo e Inventarios. Secretaría de Cultura/CNPPCF/CEDIF.

Finalmente, la estación no fue demolida durante el mes previsto. Posiblemente por la remodelación del edificio asignado en Paseo de la Reforma, que por estar en tan malas condiciones haya implicado una adecuación total. En las sesiones del Consejo de la Administración Obrera no se trató este punto durante todo el año de 1939.

Son nuevamente los registros fotográficos los que nos indican que es hasta noviembre de ese año, cuando realmente comenzaron los trabajos de demolición del edificio de la ex estación Colonia. El 4 de noviembre, un grupo de trabajadores ferrocarrileros se plantó frente al edificio para impedir la demolición ordenada por el Departamento Central del Distrito Federal.

Trabajadores, personal de las oficinas y policías, durante el connato de motín por la demolición del edificio de la ex estación Colonia, 4 de noviembre de 1939. Fondo Ferrocarriles Nacionales de México, Sección Comisión de Avalúo e Inventarios. Secretaría de Cultura/CNPPCF/CEDIF.

Connato de motín ante la demolición del edificio de la ex estación Colonia, 4 de noviembre de 1939. Fondo Ferrocarriles Nacionales de México, Sección Comisión de Avalúo e Inventarios. Secretaría de

A pesar de ello, los trabajos de desmantelamiento de la estación continuaron de forma lenta en el mes de noviembre y se reanudaron actividades en enero, de acuerdo con los registros fotográficos ya señalados. Incluso, un grupo de Superintendentes e Ingenieros de División que asistieron a una convención que se llevó a cabo en el edificio de Ferrocarriles Nacionales de México ubicado en Bolívar número 19, fueron a Colonia a tomarse la foto oficial frente a la fachada, ya en proceso de demolición.

Superintendentes e Ingenieros de División que asistieron a la Gran Convención, 23 de noviembre de 1939. Fondo Ferrocarriles Nacionales de México, Sección Comisión de Avalúo e Inventarios. Secretaría de Cultura/CNPPCF/CEDIF.

Trabajos de desmontaje de las ménsulas de fierro que estaban al frente del edificio. 24 de enero de 1940. Fondo Ferrocarriles Nacionales de México, Sección Comisión de Avalúo e Inventarios. Secretaría de Cultura/CNPPCF/CEDIF.

Adicionado a los trabajos de desmantelamiento del edificio, se llevó a cabo la mudanza de todos los enseres de las oficinas.

Mudanza de las oficinas instaladas en la ex estación Colonia, 26 de enero de 1940. Fondo Ferrocarriles Nacionales de México, Sección Comisión de Avalúo e Inventarios. Secretaría de Cultura/CNPPCF/CEDIF.

Una vez terminada la mudanza, se agilizaron los trabajos de desmantelamiento.

Trabajos de desmantelamiento del edificio de la ex estación Colonia. 28 de enero de 1940. Fondo Ferrocarriles Nacionales de México, Sección Comisión de Avalúo e Inventarios. Secretaría de Cultura/CNPPCF/CEDIF.

No sabemos el mes exacto en que terminó la demolición del edificio, en la revista *Ferronales* solo aparece un pequeño artículo titulado ¡Allí fue Colonia!, publicado en el mes de agosto de 1940, en el que se indica que la estación... "no es ya más que un recuerdo, recuerdo que pronto habrá de borrarse, que no conocerá la generación que llega. Si acaso algunos estudiosos, amantes de las cosas viejas...".¹⁴

Una nueva planeación urbana para la Ciudad de México

La pregunta continúa en el aire: ¿por qué el desmantelamiento de este bello edificio?

Vayamos hacia atrás en el tiempo para encontrar algunas respuestas, hacia el México posrevolucionario de la década de los años veinte, cuando se comienza a plantear la modernización de la sociedad mexicana, mediante una planificación integral enfocada específicamente a la ciudad, y en donde se lleva a cabo de manera prolífica una serie de congresos, a la par de crear asociaciones y leyes que dieran cabida a los nuevos planteamientos urbanos.¹⁵

Ejemplos tales como el Reglamento de Construcciones de 1921, la Asociación Nacional para la Planificación de la República Mexicana de 1927, el Primer Congreso Nacional de Planificación en 1930, la Ley sobre Planeación General de la República decretada en el mismo año, la Ley de Planificación y Zonificación del Distrito Federal de la República de enero de 1933, y los planos reguladores del arquitecto Carlos Contreras en los años 1933 y 1938, permitieron un gran avance en la mejora de las infraestructuras y los servicios para la población urbana que iba en aumento, sobre todo, en la Ciudad de México.¹⁶

Para este estudio, es importante hacer referencia a los planos del arquitecto Contreras, pero, ¿quién era él? Carlos Contreras Elizondo fue un arquitecto urbanista, nacido a finales del siglo XIX en la ciudad de Aguascalientes, con una formación académica propiamente norteamericana por sus estudios en la *Columbia University*, en donde años más tarde formaría parte de la planta docente, a cargo de la materia de Planificación. Regresó a México en el año de 1925, con el entusiasmo de poder implementar ideas y proyectos, para lo cual contó con el apoyo de destacados urbanistas extranjeros y de la propia Sociedad de Arquitectos Mexicanos. Tiempo después, creó la Asociación Nacional de Planificación de la República Mexicana, además de llevar adelante diversos proyectos de planificación de ciudades como Acapulco y el Distrito Federal, entre otros. En el campo de la docencia, impartió la materia de Planificación de ciudades y arte cívico en la Escuela de Arquitectura de la Universidad Nacional de México, con sede en la Academia de San Carlos.¹⁷

Se ha considerado al arquitecto Carlos Contreras como el pionero del urbanismo en nuestro país, cuyos méritos fueron, además de sentar las bases de esta disciplina, desarrollar planos reguladores, y por supuesto, la redacción de leyes y reglamentos que conformaron el marco jurídico para sus proyectos, como fue el caso de la Ley general de Planeación de la República Mexicana, promulgada el 12 de junio de 1930.¹⁸ Otra cuya redacción estuvo a su cargo, con la colaboración del ingeniero Fortunato Dozal y del licenciado Manuel Rueda Magro, fue la Ley de Planificación y Zonificación del Distrito Federal y Territorios de la Baja California de 1933.¹⁹

En este mismo año, el arquitecto Contreras presentó el Plano regulador para el Distrito Federal, cuya importancia era la de destacar, bajo diversos aspectos, la importancia de la ciudad como el núcleo más poblado de la República Mexicana con más de un millón de habitantes, las vías de comunicación que la atravesaban, los poderes de la nación que ahí residían, además de que era considerada el mayor centro comercial y cultural del país.²⁰ El Plano estaba estructurado en diez puntos fundamentales y sus conclusiones, los cuales eran: I. Población, II. Zonificación, III. Sistema circulatorio y medios de transporte, IV. Sistema de parques, jardines, campos, estadios, reservas forestales, cementerios y parques conmemorativos, V. Servicios municipales, VI. La casa-habitación, VII. Recreación, VIII. Arquitectura, IX. Financiamiento y X. Legislación.²¹ Es en el primer apartado dedicado a la población donde hace referencia a las estaciones terminales de ferrocarriles, camiones y rutas aéreas, como centros únicos para el servicio de pasajeros, de ahí surge el proyecto para la nueva estación central de Buenavista.

En el plano se presenta también una serie de vías-parques para la Ciudad de México, entre ellos, el vía-parque al Oriente, a lo largo del gran Canal del Desagüe; al Poniente el vía-parque entre la calzada de Chapultepec a Tacubaya y la línea de los tranvías a San Ángel, prolongándose para unirse con la calzada de la Verónica; el vía-parque de la calzada de Nonoalco y su paralela Calzada Industrial; el vía-parque de la entrada monumental de la estación de pasajeros, desde el río Chico y el río del Consulado, incluyendo el parque de la Consolidada; y algo muy importante, el vía-parque de los terrenos de la estación Colonia.²² Para 1937, existe un plano que muestra el vía-parque proyectado para estos terrenos, proveniente de la oficina del Ingeniero en Jefe de Ferrocarriles Nacionales de México.

Plano del anteproyecto de la vía-parque de los terrenos de la estación Colonia, y las superficies que se anexan del hospital de los ferrocarriles, octubre 7 de 1937. Fondo Ferrocarriles Nacionales de México, Sección Comisión de Avalúo e Inventarios. Secretaría de Cultura/CNPPCF/CEDIF.

En este Plano, el arquitecto Contreras presentó también lo que denominó como “problema ferrocarrilero de la ciudad de México”, el hecho de que las diversas estaciones ferroviarias se encontraban diseminadas en diferentes puntos de la ciudad, para lo cual propuso como solución la centralización de los servicios de las diferentes estaciones de pasajeros en una sola, la cual pretendía colocar al Norte del río Consulado en el eje de San Juan de Letrán, sobre el derecho de vía del Ferrocarril Industrial. La estación de carga estaría al Norte de ese mismo derecho de vía, en el eje de La Piedad-Bucareli-Guerrero, entre la prolongación de Insurgentes al Norte de Vallejo y del río Chico, y los patios de ambas estaciones entre la calzada Vallejo, el río Chico, el derecho de vía del Ferrocarril Industrial, el derecho de vía del Central y el río del Consulado.²³

A este respecto, la planeación y la ejecución del proyecto para la solución al problema ferrocarrilero continuo por algunos años, de tal manera que poco a poco se fueron concretando los proyectos planteados por el arquitecto Contreras en su Plano regulador, con el apoyo de la Comisión de Planificación del Distrito Federal del Departamento Central del Distrito Federal, siendo así que en septiembre de 1937, Ferrocarriles Nacionales de México inauguró la estación central de Buenavista, de la cual hemos comentado anteriormente, y la estación Colonia dejó de prestar servicio a pasajeros.

Plano del proyecto para la resolución del problema ferrocarrilero urbano en la ciudad de México. Marzo 12 de 1937. Zona de las estaciones. Fondo Ferrocarriles Nacionales de México. Sección Comisión de Avalúo e Inventarios. Secretaría de Cultura/CNPPCF/CEDIF.

El desmantelamiento de la ex estación Colonia está vinculado no solo a la implantación de vías-parque en la Ciudad de México, sino también a la creación de nuevos sistemas de circulación vehicular con la construcción de arterias principales y bulevares, como parte de un proyecto de modernización de la capital del país. Podemos mencionar algunos, entre ellos, los ejes Norte-Sur: Santa María la Redonda, San Juan de Letrán-Niño Perdido, hasta Río de Churubusco y Coyoacán; Este-Oeste: Poniente Ribera de San Cosme-Avenida Hidalgo-Tacuba-Guatemala, hasta Camino de Puebla; y los Anillos de Circunvalación, interior: Insurgentes-Manuel González-Imprenta-Balbuena-Chimalpopoca-Claudio Bernard-Berlín, y exterior: La Verónica-Río del Consulado-Calzada del Puerto Aéreo Central-Río de la Piedad-Calzada de Tacubaya a Chapultepec.²⁴

Finalmente, podemos decir que fueron muchas obras las que se derivaron de los planos del arquitecto Carlos Contreras, algunas de ellas, muy importantes y cercanas a Colonia, fueron las de planificación de la carretera México-Laredo desde la calzada de Nonoalco al puerto de Santa Isabel,²⁵ y de igual forma, la ampliación de la Calzada de la Teja y su prolongación Poniente hasta el centro escolar Revolución, conectando con Arcos de Belén.²⁶

Archivos

- Archivo histórico del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias
- Fototeca del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias
- Planoteca del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias

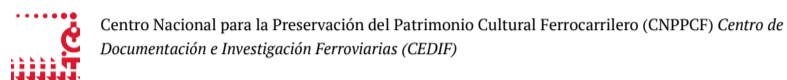
Bibliografía

- *Boletín Documental*, Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias, Nueva época, año IV, número 15, abril-junio, 2003.
- *Ferronales*. Órgano del personal de los Ferrocarriles Nacionales de México.
- *De las estaciones*, México, SCT/FNM/MNFM, 1995, 204 pp.
- Carrillo Martín, Francisco. “Utopía y desilusión de la ciudad de México, 1920-1950”, en URBS. Revista de estudios urbanos y ciencias sociales. Volumen 1, número 1, 2013.

- Escudero, Alejandrina. “Carlos Contreras: primer urbanista del siglo XX en México” en *Discurso visual*. Revista digital del Cenidiap. Segunda época, número 8, enero-abril, 2007.
<http://discursovisual.net/dvweb08/diversa/divsemale.htm>
- De Gortari Rabiela, Hira, y Regina Hernández Franyuti, Coord., *Memoria y encuentros: La ciudad de México y el Distrito Federal, 1824-1928*. Tomo II, México, Departamento del Distrito Federal/ Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 1988, 474 pp.
- Sánchez Ruiz, Gerardo G. “Grandes proyectos de la planeación moderna de ciudades y de regiones. De las teorías a las prácticas”, en *Quivera*, revista de la Universidad Autónoma del Estado de México, Vol. 9, número 2, 2007, pp. 31-61.

MIRADA FERROVIARIA, es una publicación electrónica cuatrimestral editada por el Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, Segunda sección del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, 11 Norte 1005, Centro Histórico, Puebla, Pue., CP. 72000. Teléfonos: 01 (222) 774 01 15 / 16 / 17, página web: <http://museoferrocarrilesmexicanos.gob.mx/publicaciones>, correo electrónico: cedif@cultura.gob.mx, Editor responsable: Román Moreno. Reserva de Uso Exclusivo: En trámite, ISSN: En trámite, ambos otorgados por el Instituto Nacional del Derecho de Autor. Responsable de la última actualización de este Número, Luis Rodríguez, unidad editorial del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, fecha de la última modificación: 28 de abril de 2017.

Se prohíbe el uso de textos e imágenes que aparecen en esta publicación, sea de manera total o parcial, por cualquier medio impreso o electrónico, sin el previo permiso escrito emitido por el CNPPCF de la Secretaría de Cultura. Los contenidos de los artículos son responsabilidad exclusiva de los autores y no necesariamente reflejan la opinión de la Institución.



inicio
sobre nosotros
normas editoriales
números anteriores