

CRUCE DE CAMINOS

La estación Colonia: de un negocio inmobiliario ligado al ferrocarril a espacio público

The Colonia Station: from a real estate business linked to the railway to public space

Erika A. Alcantar García¹

Resumen

En la segunda mitad del siglo XIX coincidieron una serie de procesos que dieron como resultado la expansión de la Ciudad de México. En primer lugar, tuvo lugar el surgimiento de un mercado de tierras, gracias a las leyes de Reforma, en particular la Ley Lerdo de 1856. En segundo lugar, el surgimiento de un grupo de inversores y de un mercado inmobiliario urbano² y, finalmente, en tercer lugar, la emergencia y consolidación del ferrocarril en el territorio nacional. De esta manera comenzó un proceso de urbanización expansiva, la cual necesitó de nueva infraestructura para conectar las zonas de vivienda. La Ciudad de México fue la punta de lanza de este proceso y, por su condición de capital política y económica, concentró los nodos de las redes de transporte moderno, como el ferrocarril y los tranvías. De este modo surgieron estaciones, cuya ubicación respondió a estrategias económicas y de negocios de los inversores del ferrocarril. La estación Colonia fue inaugurada en 1894, y junto con ella se planeó una línea de conexión ferroviaria hacia el norte del país y un fraccionamiento para las élites. Años más tarde, dicha estación fue desmantelada y en su lugar se estableció un parque-vía público bajo las ideas del *Town Planning*.

1 Profesora titular de la Facultad de Arquitectura de la UNAM, donde imparte clases en la licenciatura en Urbanismo. Contacto: erika.alcantar@fa.unam.mx

2 Alcantar, E. y Gómez Pintus, A., "Suburbios y primeras colonias en la Expansión latinoamericana: los casos Buenos Aires y México (fines del XIX-inicios del XX)". Ponencia en las Jornadas Internacionales del Instituto de Investigación en Historia, Teoría y Praxis de la Arquitectura y la Ciudad (HiTePAC). Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad Nacional de La Plata FAU.UNLP, 9 de abril del 2021. Borrador en dictamen.

Palabras clave: ferrocarril, Ciudad de México, desarrollo inmobiliario

Abstract

In the second half of the 19th century, a series of processes that resulted in the expansion of Mexico City coincided. In the first place, the emergence of a land market took place, thanks to the Reforma laws, especially the Lerdo Law of 1856. Second, the emergence of a group of investors and an urban real estate market; and finally, in third place, the emergence and consolidation of the railway in the national territory. In this way, a process of expansive urbanization began, which required new infrastructure to connect the housing areas. Mexico City was the launching pad of this process and, due to its status as political and economic capital, it concentrated the nodes of modern transport networks, such as the railway and trams. In this manner, stations whose location responded to the economic and business strategies of the railway investors emerged. The Colonia station was inaugurated in 1894, and together with it a railway connection line to the north of the country and a residential complex for the elites were planned. Years later, this station was dismantled, and, in its place, a public road-park was established under the ideas of Town Planning.

Keywords: railroad, Mexico City, real estate development

Introducción: la urbanización y el ferrocarril

En la Ciudad de México los primeros ensanches de la traza española del siglo XVI siguieron los patrones de los ejes ya establecidos, como las calzadas prehispánicas como la de Tacuba y caminos posteriores como el de Bucareli, en dirección a las zonas agrícolas del poniente. En 1854 comenzó el proceso de expansión urbana mediante el fraccionamiento de ranchos contiguos de carácter agrícola a la Ciudad de México. Asimismo, vio la luz la primera sociedad inmobiliaria de la capital.³

En esas zonas se encontraban numerosas haciendas, fincas y ranchos que, gracias a la Ley Lerdo de 1856, empezaron a ser desmanteladas para su fraccionamiento y posterior cambio de uso de suelo rural a urbano. Dicha ley estableció la desamortización de los bienes de la Iglesia, y con ello surgió un mercado de tierras moderno, ligado a la especulación.

Aunado a ello estaban las leyes nacionales de colonización. Estas políticas se implementaron desde los primeros años del México independiente y tenían como objetivo hacer frente a posibles invasiones y a la pérdida del territorio. Después de las leyes de Reforma y la desamortización de los bienes del clero y las corporaciones, dicha política también fue decisiva en la expansión de la Ciudad de México y sus poblaciones aledañas.⁴

Unos de estos primeros actores en advertir la oportunidad de hacer negocio con estos terrenos en los márgenes de la ciudad fueron los hermanos Flores. Estos parientes formaron la

3 Jorge Jiménez Muñoz, *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, GDF-UACM, 2012, p. 19.

4 En 1861 se “eliminó el derecho del traslado de dominio, dio facultades a los propietarios de fincas rústicas y urbanas para subdividir las con su parte proporcional de gravamen hipotecario y favoreció a aquellos fraccionamientos de mexicanos que incorporaran extranjeros entre su población”. *Ibid.* p. 20.

que sería la primera compañía fraccionadora, conocida como La Sociedad Flores Hermanos, la cual adquirió propiedades en toda la periferia poniente de la Ciudad de México: haciendas como la Teja, Santa Catarina y ranchos como Santa María la Ribera de San Cosme, El Ahuehuete, Potrero de en medio, Indianilla, Romita y San Miguel Chapultepec pasaron a sus manos.⁵

Comenzaron fraccionando la que sería la segunda colonia de la capital en la década de 1850, la colonia Santa María la Ribera. Como los hermanos Flores, también surgieron nuevos fraccionadores, quienes al igual que ellos compraron tierras no urbanas para fraccionar en la entonces periferia de la Ciudad de México. Así, nuevos nombres comenzaron a figurar en este nuevo mercado de tierras e inmobiliario: Francisco Somera, los Escandón, Rafael Martínez de la Torre, Salvador Malo y Francisco Lascuráin,⁶ fueron algunos de los personajes que invirtieron en una primera etapa de la expansión de la ciudad ligada a fraccionamientos como la colonia de los Arquitectos, la colonia Guerrero, Santa María la Ribera, Violante, etcétera.

Particularmente, en este trabajo nos interesa centrarnos en un segundo momento de dicha expansión, en donde el ferrocarril y estos actores ligados a los capitales inmobiliarios cobran un papel clave en la urbanización de la capital. Esta segunda etapa está caracterizada, entre otras cosas, porque se diversificaron los actores que invertían en el mercado de tierras capitalino, así como su procedencia: las compañías de capital extranjero, principalmente inglés y estadounidense, se abrieron camino a partir de socios extranjeros.⁷ La segunda característica a tener en cuenta de esta segunda etapa es que algunos de estos personajes estaban ligados a otros proyectos de urbanización e infraestructura en la capital, como el ferrocarril.⁸

El ferrocarril: un elemento para consolidar la urbanización

El año de 1873 marcó un momento clave para la relación de la urbanización con la consolidación del ferrocarril como medio de transportación moderna, pues en este año se finalizó la línea México-Veracruz. Pero también se instaló la estación de Buenavista en la Ciudad de México y con ella una zona de talleres al norte de la ciudad. Alrededor de la estación Buenavista se ubicaron fraccionamientos de distinto tipo, tanto para una burguesía emergente, como para artesanos y clase trabajadora. La Colonia Santa María la Ribera, más alejada de los talleres, concentró a las clases medias emergentes, mientras que la colonia Guerrero de

5 *Ibid.* p. 25.

6 *Ídem.*

7 María Dolores Morales, “La expansión de la Ciudad de México en el siglo XIX. El caso de los fraccionamientos”, en *Seminario de Historia Urbana. Investigaciones sobre la Ciudad de México*, Alejandra Moreno Toscano, coord., México: Instituto Nacional de Antropología e Historia, 1974, pp. 71-104; Ana Gómez Pintus y Erika Alcantar, “Suburbios y primeras colonias en la Expansión latinoamericana: los casos Buenos Aires y México (fines del XIX-inicios del XX)”. Ponencia en las Jornadas Internacionales del Instituto de Investigación en Historia, Teoría y Praxis de la Arquitectura y la Ciudad (HiTePAC), Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad Nacional de La Plata FAU.UNLP el día 9 de abril del 2021 organizado por el Proyecto “Cartografías y territorios”.

8 Desde 1823 las leyes mexicanas impedían la adquisición de bienes raíces a extranjeros que no contaran con residencia en el país.

origen popular –donde se encontraba la estación Buenavista– fue el lugar de residencia de grupos obreros ligados al ferrocarril y demás sectores trabajadores.⁹

Tomando en cuenta a María Dolores Morales,¹⁰ podemos advertir un periodo de expansión urbana, con el surgimiento del mercado inmobiliario entre 1858 y 1920. Pero si añadimos al ferrocarril, podemos caracterizar al lapso que va de 1856 a 1873, por los primeros efectos de la liberalización del suelo, la emergencia de nuevos agentes económicos en las ciudades, la constitución de las primeras empresas fraccionadoras (compañías), así como al surgimiento de las primeras “colonias” en el área periurbana de la Ciudad de México hacia el poniente y la renovación de la zona norte de la ciudad.¹¹

Mientras que de 1873 a 1903 se produce un proceso de consolidación de áreas urbanizadas del periodo de expansión pasada, en donde uno de los indicadores de dicho proceso sería la infraestructura de transporte, ya fuera ferrocarril o tranvía.

No obstante, esto no significó el cese de la expansión de la Ciudad de México, al contrario, pues sus ejes de crecimiento eran mucho más claros, en dirección poniente y sur para fraccionamientos de las clases medias emergentes y el noreste para los fraccionamientos populares;¹² pero también este momento coincide con el auge del ferrocarril y su importancia para la consolidación de distintas zonas urbanas de la capital.¹³

9 Miguel Ángel Gorostieta, “Política Urbana en el Distrito Federal, 1952-1966. La prolongación del Paseo de la Reforma y la transformación socioespacial de la colonia Guerrero”. Tesis de Maestría en Planeación y políticas metropolitanas, Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Azcapotzalco, 2016.

10 María Dolores Morales, *op. cit.*

11 *Íbid.* p. 77.

12 *Ídem.*

13 Además, los agentes fraccionadores e inmobiliarios se incrementan y se incorporan compañías extranjeras, crece la oferta de fraccionamientos para distintos sectores de la población, como las élites y la clase obrera; además, surgen los primeros reglamentos de fraccionamientos ligados a los ayuntamientos de la Ciudad de México. *Íbid.* 84; Jorge Jiménez Muñoz, *op. cit.*; Gilberto Urbina. “Un acercamiento a la falta de urbanización en algunas colonias populares”, *Aproximaciones a la Historia del Urbanismo Popular*, Héctor Quiroz Rothe, comp., México, UNAM, 2014, p. 127-146.



Parte central de la fachada de la estación Colonia, Ciudad de México, 1928. Fondo FNM, Sección Comisión de Avalúo e Inventarios. CEDIF, CNPPCF, Secretaría de Cultura.

Por su parte, la estación Colonia se ubicó en los márgenes de la colonia Cuauhtémoc y de la San Rafael, con una dinámica particular contigua a uno de los ejes de crecimiento más importantes para los fraccionamientos de la élite porfiriana, el Paseo de la Reforma. A ésta se sumaron las estaciones de San Lázaro (1893), Tacuba (1896), Julia, Tacubaya, San Pedro de los Pinos, Mixcoac, Contreras, Ajusco (todas inauguradas en 1897) y Peralvillo (1900) antes de finalizar la centuria,¹⁴ lo cual convirtió a la capital en el principal nodo de flujos de pasajeros y mercancías en el país.

Como puede verse, la introducción del ferrocarril en la Ciudad de México fue posterior al primer periodo de expansión de la ciudad por la vía de los fraccionamientos. En algunos de estos casos la introducción del ferrocarril se dio como consolidación de los fraccionamientos existentes, pero también como parte de un negocio íntimamente ligado al territorio.

El caso de La colonia Cuauhtémoc y el ferrocarril

Hacia la década de 1880, la expansión urbana de la capital mexicana resultaba no sólo viable, sino necesaria dado el incremento demográfico que tenía lugar gracias a la estabilidad política y económica del país. Asimismo, el proceso de expansión urbana fue producto de las políticas de modernización de la segunda mitad del siglo XIX. Una de ellas fue la consolidación de una economía nacional y de un mercado interno, para la que fue necesario el ferrocarril. Este medio de transporte, tanto de mercancías como de pasajeros, tenía un largo proceso en el país. Desde finales de la década de 1830 se había concesionado la construcción del ferrocarril, sin embargo, la inauguración de la primera línea construida en su totalidad, México-Veracruz, tuvo lugar en 1873. Justamente en 1880 se dio un viraje en la política ferroviaria, y se pasó de un esquema en donde el gobierno hacía concesiones a uno donde las compañías del ferrocarril, de origen extranjero, tenían ahora la responsabilidad de construir las principales líneas y sus conexiones a través del territorio mexicano, con miras a establecer una comunicación interoceánica¹⁵ que llevara a consolidar el flujo económico interno.

Asimismo, en 1880 el ferrocarril se abrió a la inversión extranjera, cuando el presidente Díaz expidió un decreto que traspasaba a la compañía de Robert Symon y socios una concesión hecha previamente a Sebastián Camacho, para construir un ferrocarril de la capital hasta Paso del Norte.¹⁶ Más adelante el mismo presidente otorgó concesiones para construir más líneas de ferrocarril, algunas de las rutas más relevantes para su proyección a otras compañías estadounidenses, destacando la de William J. Palmer y James Sullivan.¹⁷

Por su parte, con la Ley sobre Terrenos Baldíos, en 1883 se permitió la entrada a la primera inmobiliaria extranjera.¹⁸ Bajo la justificación de la atracción de capitales extranjeros para llevar a cabo fraccionamientos en la Ciudad de México, Salvador Malo en ese mismo año

14 Guillermo Guajardo, *Los ferrocarriles en la Ciudad de México. Movilidad y abastecimiento de una gran urbe 1860-1970*, México, Horizonte ferroviario, 2018, p. 12.

15 Kuntz Ficker, Sandra, *Empresa extranjera y mercado interno: el ferrocarril Central Mexicano, 1880-1907*, México, El Colegio de México, Centro de Estudios Históricos, 1995, p. 106.

16 *Ibid.* p. 43.

17 Llama la atención que la avenida donde se encontraba la estación Colonia se llame Sullivan, en honor a este empresario, *Ibid.* p. 43.

18 Jorge Jiménez Muñoz, *op. cit.*, p. 21.

vendió a *The Mexico City Improvement Company* los terrenos correspondientes a la colonia de la Teja.¹⁹ Zona que albergó la primera terminal del ferrocarril de la capital, Buenavista, la cual se encontraba a las afueras de la Ciudad de México, entre las colonias Santa María la Ribera y Guerrero. La primera de ellas había sido fraccionada desde finales de la década de 1850 y ocupada a un ritmo lento por la pequeña burguesía, burócratas y artesanos, mientras que la colonia Guerrero había sido fraccionada y ocupada por sectores populares y obreros ocupados gracias al ferrocarril.²⁰

Con el afianzamiento de este medio de transporte en México se ampliaron las rutas y cada vez fue más necesario la construcción de estaciones en la capital. Así, en 1894 se comenzó la edificación de la estación Colonia para la Compañía del Ferrocarril Nacional Mexicano, con la intención de conectar a la capital con el noreste del país en la ruta México-Nuevo Laredo.



Parte posterior de la estación Colonia con vista al cobertizo para andenes, Ciudad de México, 1928.

¹⁹ *Íbid.* p. 22-23.

²⁰ Mauricio Ibarra Deras y Teresa Becerril Sánchez, “El papel de las estaciones de ferrocarril en la Ciudad de México en el siglo XIX, en *Mirada Ferroviaria* 36, 2019. En línea recuperado de <https://www.miradaferroviaria.mx/numero-36/>. Consultado el 4 de febrero de 2021.

Fondo FNM, Sección Comisión de Avalúo e Inventarios. CEDIF, CNPPCF, Secretaría de Cultura.

A sólo dos años de su construcción, la estación comenzó operaciones en febrero de 1896, ya con la ruta establecida. Dicha ruta se anunciaba en los periódicos nacionales como “La Ruta de Laredo” del Ferrocarril Nacional Mexicano. En estos anuncios se mencionaba que había un “tren diario directo al norte” y se señalaban las ciudades por las que pasaba: Toluca, Morelia (por Acámbaro), San Miguel, San Luis Potosí, Saltillo, Monterrey y Laredo, la estación terminal.²¹ Una vez en Laredo, aquellos quienes debían seguir su camino al norte de Estados Unidos y Canadá, podían hacerlo con “conexiones directas”, según la publicidad del Ferrocarril Nacional Mexicano.²²

Para el transporte de pasajeros contaba el ferrocarril con “elegantes carros palacios de Pullman con comedor” para México y Morelia y México y Laredo, mientras que, para la estación más próxima, Toluca, ofertaba una salida diaria con duración de un día. Desde 1898, además hubo una salida diaria a los destinos del norte del país y a la terminal.

De Laredo, Texas, existían rutas directas a ciudades de Estados Unidos como St. Louis y Nueva York. Completaba el servicio de la ruta un servicio de mensajería, el “Express Nacional Mexicano”, con el que se podían enviar “dinero, valores y mercancías en trenes rápidos de Express” a destinos de Estados Unidos, Canadá y Europa.

Por el camino de fierro

NACIONAL MEXICANO

“RUTA DE LAREDO.”

<p>Tren directo diario al Norte, pasando por Toluca, Morelia (por Acámbaro), San Miguel, San Luis Potosí, Saltillo, Monterrey y Laredo, y con conexiones directas para todos puntos en los Estados Unidos del Norte y Canadá.</p> <p>Salida de México a las 9 p. m. } Estación Colonia Llega a México a las 7 a. m. }</p> <p>Elegantes carros-palacios de Pullman con comedor, entre México y Laredo.</p> <p>Carros palacios de Pullman directos entre México y Morelia.</p> <p>Tren directo diario entre México y San Miguel de Allende, con carros de sillas reclinadas.</p> <p>Salida de México a las 6.30 a. m. Llega a San Miguel a las 8.30 p. m. Sale de San Miguel a las 5.40 a. m. Llega a México a las 8.00 p. m.</p>	<p>Servicio local diario entre México y Toluca:</p> <p>4.15 p. m. Sale.....México.....Llega 10.15 a. m. 7.30 a. m. Llega.....Toluca.....Sale 7.00 a. m.</p> <p>Express Nacional Mexicano: J. M. Nixón, Superintendente, Estación Colonia. Oficina Central: Bajos del Hotel San Carlos, México. Oficina principal de boletos: Bajos del Hotel San Carlos, México. Oficina local de boletos: Estación Colonia, México.</p> <p>Pidanee más informes al señor W. B. Ry A. G. de P., y al señor H. J. Falkenbach, V. G. de P., Estación Colonia, México.</p> <p style="text-align: right;">E. N. BROWN, Superintendente general</p>
---	---

Especificaciones de la “Ruta de Laredo”.²³

21 La Voz de México, 17 de marzo de 1898, p. 4.

22 Ídem.

23 Hemeroteca Digital de México, La Voz de México, 17 de marzo de 1898, p. 4.

En principio, la estación Colonia contó con un inmueble provisional hecho de madera ubicado en los terrenos de la Exhacienda de la Teja.²⁴ Con el tiempo, este edificio se sustituyó en 1894, en las inmediaciones de lo que sería la frontera entre las colonias Cuauhtémoc (1904) y San Rafael (1890). Al norte de la estación se encontraban los patios, limitados por la calle de Sullivan, al sur por la Calzada de la Teja, mientras que al oriente y al poniente limitaban la estación la Calzada de la Verónica y la calle de Ramón Guzmán, respectivamente.²⁵

Como ha referido Covadonga Vélez en su artículo sobre esta estación, el edificio contaba con tres plantas y estaba hecho de mampostería, y con techos de madera y lámina. Muy al estilo de las estaciones de ferrocarril de la época, la entrada estaba enmarcada por un arco y en la parte superior de la estación un reloj que marcaba la hora, para avisar a los pasajeros y trabajadores la partida de los trenes.²⁶



Plano de la Colonia Cuauhtémoc.²⁷

De acuerdo con el Plano del Comité Ejecutivo de planificación de la Colonia Cuauhtémoc, en la parte sur de la estación, en la calle de Ramón Guzmán, se encontraban la terminal de los camiones y el patio de coches, contiguos a los andenes de llegada y de salida, unos metros

24 (Guajardo, 2018, p. 17-21).

25 Covadonga Vélez Rocha, "En pro de una ciudad moderna: el desmantelamiento de la estación Colonia en la Ciudad de México". México: *Mirada Ferroviaria*.

26 Ídem.

27 Comité Ejecutivo de planificación de la Colonia Cuauhtémoc (SF). Colonia Cuauhtémoc y sus ligas con las colonias colindantes. Plano. Planoteca, AHDF, Caja 261, Exp. 9.

arriba, los cuales se encontraban cubiertos con madera y lámina.²⁸ En la tercera manzana de la estación se encontraba el “hospital de los ferrocarriles”, “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”.²⁹ En la parte extrema del norte de la estación se ubicaban los talleres y bodegas.

Mientras la estación estuvo en operación fue sumamente concurrida, e incluso recibía a personalidades de la política y el medio artístico, como daban cuenta los periódicos de la época. También en ella se concertaban eventos de traslado masivo del Ferrocarril Nacional, como peregrinaciones a la fiesta de Los Remedios.³⁰



La estación "Colonia," del Ferrocarril Nacional, á la llegada del señor Limantour el lunes último.

Activar Wi

Fachada de la estación Colonia a la llegada de Limantour.³¹

²⁸ Íbid.

²⁹ Ídem.

³⁰ *La voz de México*, 25 de agosto de 1897, p. 2.

³¹ Fachada de la estación Colonia a la llegada de Limantour. *El tiempo ilustrado*. 26 de marzo de 1911, p. 9. Disponible en Hemeroteca Nacional de México.

Alrededor de la estación se encontraba en plena urbanización la colonia Cuauhtémoc. El ya mencionado Salvador Malo era el dueño de los terrenos y, en 1882, éste promovió la entrada de la primera compañía extranjera con capital estadounidense que fraccionó terrenos en la Ciudad de México.³² Esto sucedió una vez que este personaje vendió a la compañía *The Mexico City Improvement Company* los terrenos de la Ex hacienda de la Teja, que tenía una relación directa de capital con la Compañía del Ferrocarril Nacional.³³

El 19 de mayo de 1904 el apoderado de la *Mexico City Improvement Company*, Alberto F. Graham, presentó una solicitud para la aprobación de la colonia, en donde comunicaba que su compañía compró un terreno de ciento cincuenta mil metros cuadrados, aproximadamente, ubicado entre el Paseo de la Reforma y la estación del Ferrocarril Nacional de México.³⁴

Esto sin duda pone de manifiesto el papel de la Compañía del Ferrocarril en la urbanización y expansión de la Ciudad de México a finales del siglo XIX. Como ha demostrado la historia de los primeros suburbios modernos, el ferrocarril, la urbanización y la especulación del suelo van de la mano.³⁵ Este mismo proceso podemos identificarlo en algunas de las primeras colonias, fraccionamientos que se relacionaron de distinta manera con el ferrocarril en la entonces periferia de la Ciudad de México.³⁶

Según el reglamento sobre fraccionamientos de 1903 y las disposiciones de la Dirección General, la Compañía del Ferrocarril Nacional debía ceder los terrenos de las calles de la colonia y la Glorieta, así como parte de la Calzada de la Teja, que se destinaría a vía pública.³⁷

Debido a la expansión urbana de la Ciudad de México durante el siglo XX, la estación pronto pasó a estar rodeada de las principales vías de acceso a la misma, así como de consolidadas zonas residenciales como la colonia San Rafael y la misma colonia Cuauhtémoc. Esto coincidió con dos procesos paralelos: por un lado, la sustitución del transporte de pasajeros en la estación Colonia y, por otro, la llegada de la planificación urbana a México.

En primer lugar, estuvo el problema de la absorción de la estación por la expansión y urbanización de la Ciudad de México. Tan sólo en el periodo que va de 1850 y 1910, surgieron 44 colonias de manera regular e irregular en la capital.³⁸ De modo que el acceso a la estación era cada vez más difícil, y la estación a su vez era problemática en los límites del primer ensanche urbano de la urbe.

32 Jorge Jiménez Muñoz, *Op. Cit.*, p. 21.

33 *Ibid.* p. 46.

34 AHCDMX Archivo Histórico de la Ciudad de México, Ayuntamiento, Ramo Colonias, 1904, Foja 42.

35 Peter Hall, *Ciudades del mañana*, Ediciones del Serbal, 1996.

36 El vínculo entre fraccionadores e industria ferrocarrilera tiene una considerable lista de nombres y negocios. Ya se ha mencionado que los hermanos Escandón, quienes además de ser importantes promotores del ferrocarril en México fraccionaron terrenos en el primer y segundo periodo de expansión de la Ciudad de México (Pérez-Rayón, 1995). Pero antes que ellos, estuvo el primer fraccionador, Francisco Somera, que legalizó la propiedad conocida como “el Potrero”, en cuyos terrenos proyectó la colonia de los Arquitectos como un fraccionamiento campestre a las afueras de la ciudad y se le permitió vender la parte no fraccionada para ferrocarriles y vías de circulación. María Dolores Morales, “Francisco Somera y el primer fraccionamiento de la Ciudad de México”, *Autogobierno*, núm. 5, 1977, p. 23.

37 AHCDMX, 1904.

38 Alcantar, Erika. y Esquivel, Jéssica, “El papel del Estado y la actividad inmobiliaria en la modernización de dos ciudades latinoamericanas: Ciudad de México y Lima” en *Anuario de Espacios urbanos, historia, cultura y diseño*, núm. 28, 2021, p. 110.

Paralelamente, el Ferrocarril Nacional también enfrentó problemas de mantenimiento. De ello dan cuenta algunos incidentes en la ruta que quedaron plasmados en periódicos de la época. En 1932 tuvo lugar un accidente en Sayula, en el estado de Hidalgo, en uno de los carros de la Ruta México-Laredo, en donde el mal estado de “los bronces” de la locomotora provocaron un incendio de las chumaceras, que llegó a propagarse por el carro Express y de correo, cuya única salida fue desprender y dejar ir los carros incendiados.³⁹

Junto con ello estuvieron una serie de disposiciones para centralizar las rutas del ferrocarril en la Ciudad, lo que se consiguió con la habilitación de los patios de la estación Buenavista del Ferrocarril Central, que lograra atender la demanda de traslados foráneos de manera efectiva. De esta manera, la estación Colonia fue sustituida como terminal de pasajeros en 1937.

Aunque se pensó conservar el edificio de la antigua estación Colonia, éste fue demolido en noviembre de 1939. Con ello se comenzó un proyecto de vía-parque esbozado por el arquitecto Carlos Contreras,⁴⁰ quien fue el principal promotor del *Town Planning* inglés en el periodo de la posrevolución.

Para este arquitecto, egresado de Columbia, miembro de la *House and Town Planning Conference*, la planificación urbana era “el arte de proyectar, trazar y construir ciudades”, pero también “se preocupa porque las ciudades crezcan y se desarrollen en forma armoniosa y ordenada”.⁴¹ Por ello, en 1933 proyectó un Plano regulador para la Ciudad de México, en donde consideró el crecimiento ordenado de la ciudad hasta los años ochenta del siglo pasado.

Uno de los ejes más importantes de su propuesta fue el “Plan Nacional sobre Parques de la República Mexicana”, para la creación y resguardo de parques, reservas, bosques y demás áreas verdes en el territorio nacional.⁴² Como parte de este ambicioso plan, Contreras ideó una serie de modelos de parques para que se articularan en una red de espacios públicos alrededor de la Ciudad de México. Algunos de estos modelos fueron los parques agrícolas, el aprovechamiento de canales y el diseño de los Parque-Vías, también llamados *Parkways*.⁴³

Los *Parkways* o vía-parque de Contreras tenían su origen en el Plan Regional de Nueva York, el cual conocía bien gracias a sus estudios en Columbia. La función de este instrumento era la de crear una serie de continuidad de espacios verdes en avenidas principales a lo largo de la gran manzana.⁴⁴

Destaca el caso de los terrenos de la antigua estación colonia, pues en este proyecto ideado por Contreras, además se reciclaba el terreno y la infraestructura ferroviaria para crear un parque lineal por medio de jardines, como puede observarse en el plano inferior.

39 *El porvenir*, 4 de enero de 1932.

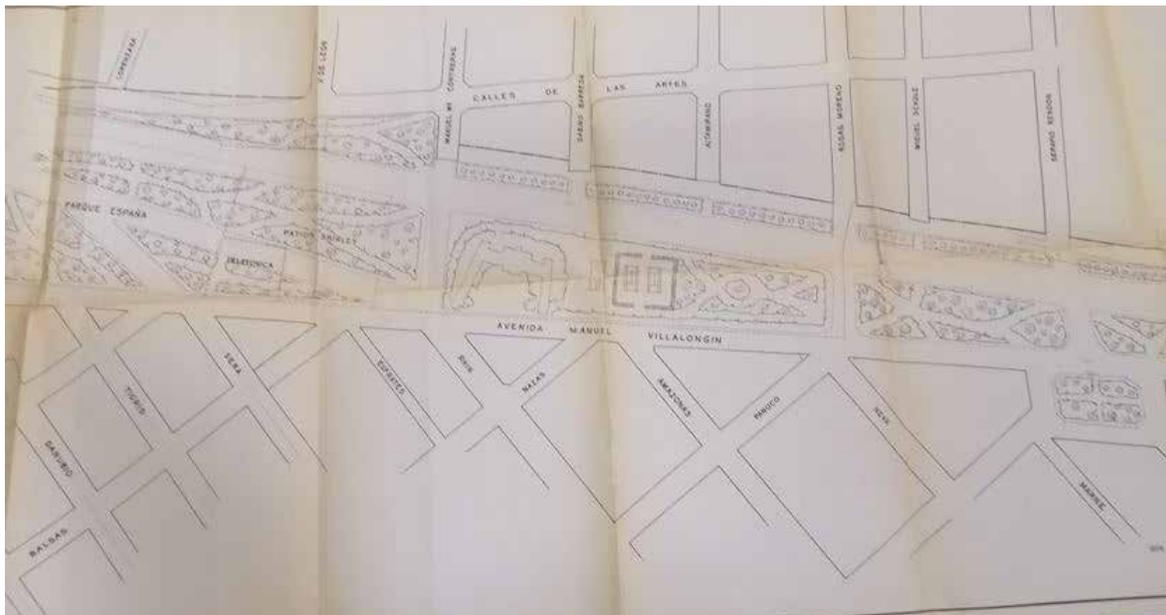
40 Covadonga Vélez, *op. cit.*

41 Carlos Contreras, “¿Qué cosa es la planificación de ciudades y regiones?” en *Planificación* núm. 1, 1935.

42 Alfonso Valenzuela Aguilera, “La modernidad reinventada: Carlos Contreras y el primer plano regulador de la ciudad de México”, *Ciudad y Territorio Estudios Territoriales*, 49(194), 747-762.

43 *Ibid.* p. 747

44 *Ibid.* p. 758



Plano del proyecto de la vía-parque sobre los antiguos terrenos de la estación Colonia.⁴⁵

Cabe señalar que esto fue posible gracias a que, como se mencionó líneas arriba, en 1904 la Dirección General de Mejoras de la Ciudad hizo que la Compañía del Ferrocarril Nacional, que se encontraba urbanizando la colonia Cuauhtémoc, cediera como vía pública los terrenos para las calles, incluidos los terrenos de la estación Colonia.⁴⁶ En este sentido, es notorio que un espacio que perteneció a una compañía extranjera pudiera convertirse años después en un espacio público, en áreas centrales de la capital mexicana.

Conclusiones

La expansión de la Ciudad de México estuvo íntimamente ligada a los procesos de liberalización y mercantilización de tierras agrícolas, que pasaron a manos de los primeros especuladores, fraccionadores y agentes inmobiliarios en México, quienes a menudo también estaban relacionados con el ferrocarril. Por su parte, el ferrocarril jugó un papel importante en la consolidación de la urbanización de la capital en la segunda mitad del siglo XIX. Particularmente, algunas de sus estaciones contribuyeron a la consolidación de algunas áreas, pero también este medio de transporte permitió advertir cuáles eran los mejores terrenos para fraccionar y urbanizar. Este fue el caso de la relación entre la colonia Cuauhtémoc y la estación Colonia. Esta última fue la muestra de la estrecha relación que tuvieron los agentes y los capitales del ferrocarril y el desarrollo inmobiliario.

La relación entre la estación Colonia y la colonia Cuauhtémoc, entre los negocios del ferrocarril y el desarrollo inmobiliario fue tan exitosa, que de algún modo condenó a la esta-

⁴⁵ Comité Ejecutivo de planificación de la Colonia Cuauhtémoc (SF). Plano. Planoteca, AHDF, Caja 261.

⁴⁶ (AHDF, 1904).

ción algunas décadas después a ser sustituida por una estación central y con mejores accesos al norte de la ciudad, en las primeras muestras de la *práxis* de la planificación moderna. Sin embargo, el emplazamiento y el terreno tan particular de la estación Colonia permitieron la proyección de un parque lineal de gran calidad en áreas centrales de la ciudad, espacio del que poco se conoce sobre su pasado como estación de ferrocarril.

Bibliografía

- Alcantar, Erika y Esquivel, Jéssica, “El papel del Estado y la actividad inmobiliaria en la modernización de dos ciudades latinoamericanas: Ciudad de México y Lima” en *Anuario de Espacios urbanos, historia, cultura y diseño*. 28, 2021, pp. 110.
- _____ y Gómez Pintus, Ana, “Suburbios y primeras colonias en la Expansión latinoamericana: los casos Buenos Aires y México (fines del XIX-inicios del XX)”. Ponencia en las Jornadas Internacionales del Instituto de Investigación en Historia, Teoría y Praxis de la Arquitectura y la Ciudad (HiTePAC), Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad Nacional de La Plata FAU.UNLP el día 9 de abril del 2021 organizado por el Proyecto “Cartografías y territorios”.
- Collado, María del Carmen, “Thomas Braniff y la construcción del ferrocarril”. *Mirada Ferroviaria*, núm. 26, (enero-abril, 2016).
- Gorostieta, Miguel Angel, “Política Urbana en el Distrito Federal. La prolongación del Paseo de la Reforma y la transformación socioespacial de la colonia Guerrero”. Tesis, UAM-Azcapotzalco, 2016.
- Guajardo, Guillermo, *Los ferrocarriles en la Ciudad de México. Movilidad y abastecimiento de una gran urbe 1860-1970*. México, Horizonte ferroviario, 2018.
- Hall, Peter, *Ciudades del mañana*. Barcelona: Ediciones del Serbal, 1996.
- Ibarra Deras, Mauricio y Becerril Sánchez, Teresa, “El papel de las estaciones de ferrocarril en la Ciudad de México en el siglo XIX, en *Mirada Ferroviaria*, núm. 36, 2019. En línea recuperado de <https://www.miradaferroviaria.mx/numero-36/>. Consultado el 4 de febrero de 2021.
- Jiménez Muñoz, J., *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, GDF/ UACM, 2012.
- Kuntz Ficker, Sandra, *Empresa extranjera y mercado interno: el ferrocarril Central Mexicano, 1880-1907*, México, COLMEX/CEH, 1995.
- Morales, María Dolores, “La desamortización y su influencia en la estructura de la propiedad, ciudad de México, 1848-1864” en *Iglesia, Estado y Economía. Siglos XVI al XIX*, María del Pilar Martínez López-Cano coord., 179-204. México: UNAM, 1995.
- _____, “Francisco Somera y el primer fraccionamiento de la Ciudad de México”, *Autogobierno*, núm. 5, 1977, 21-29.
- _____, “La expansión de la Ciudad de México en el siglo XIX. El caso de los fraccionamientos”, en *Seminario de Historia Urbana. Investigaciones sobre la Ciudad de México*, coord. Alejandra Moreno Toscano, 71-104. México: Instituto Nacional de Antropología

e Historia, 1974.

Urbina, Gilberto, “Un acercamiento a la falta de urbanización en algunas colonias populares”, *Aproximaciones a la Historia del Urbanismo Popular*, Héctor Quiroz Rothe, comp., México, UNAM, 2014.

_____, “Reglamentos y propuestas sobre el establecimiento de colonias en la Ciudad de México durante el Porfiriato” en *Aproximaciones a la historia del urbanismo popular. Experiencias en las ciudades mexicanas*, Héctor Quiroz Rothe comp., México, UNAM, 2016.

Valenzuela Aguilera, Alfonso, “La modernidad reinventada: Carlos Contreras y el primer plano regulador de la ciudad de México”, en *Ciudad y Territorio Estudios Territoriales*, núm. 49, vol. 194, 2017, pp. 747-762. Recuperado a partir de <https://recyt.fecyt.es/index.php/CyTET/article/view/76593> consultado el 10 de abril de 2022.

Vélez Rocha, Covadonga, “En pro de una ciudad moderna: el desmantelamiento de la estación Colonia en la ciudad de México”, *Mirada ferroviaria*, núm. 30, 2017.