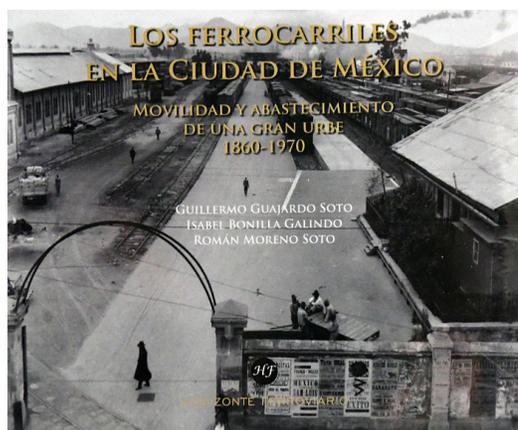


Escripta

Revista de Historia



Reseña

**Guillermo Guajardo Soto,
Isabel Bonilla Galindo
y Román Moreno Soto,
*Los ferrocarriles en la Ciudad de
México. Movilidad y abastecimiento
de una gran urbe, 1860-1970.***

**México: Secretaría de Cultura y Centro Nacional para
la Preservación del Patrimonio Ferrocarrilero, 2018.
ISBN 978-607-745-986-6**

Ricardo Manuel Wan Moguel¹

Recepción: 28 de enero de 2021

Aceptación: 29 de abril de 2021

¹ Licenciado en Historia por la Universidad Autónoma de Yucatán, Maestro en Historia por El Colegio de Michoacán. Actualmente cursa el doctorado en la misma Institución. Correo electrónico: ricardowanmoguel@gmail.com. orcid.org/0000-0003-3048-6286.

La obra que aquí se reseña se intitula *Los Ferrocarriles en la ciudad de México. Movilidad y abastecimiento de una gran urbe, 1860-1970* y sus autores son: Guillermo Guajardo Soto, Isabel Bonilla Galindo y Román Moreno Soto. El motivo de su publicación obedece al trigésimo aniversario del Museo Nacional de los Ferrocarriles, pero también a los 70 años de la inauguración de las obras de Buenavista, Pantaco y la Terminal del Valle de México (TVM).

La obra está compuesta de ocho capítulos temáticos y un aparatado de conclusiones. Adicionalmente, contiene 113 fotografías que nos adentra a las transformaciones de los espacios que dominaron los caminos de hierro en la Ciudad de México, en la centuria pasada. Cabe apuntar que el material gráfico fue tomado de diferentes repositorios, principalmente del Centro de Documentación e Investigaciones Ferroviarias (CEDIF), que resguarda un acervo documental importante sobre la historia de los ferrocarriles en México. En el primer capítulo, los autores dejan entrever las condiciones geográficas de lo que sería la gran urbe porfiriana, que albergó las más importantes estaciones de pasajeros y de carga del país. Adicionalmente, ilustran el crecimiento desordenado de los edificios destinados a la labor ferroviaria de las distintas compañías que controlaron los caminos de hierro en México, desde los tiempos de Maximiliano de Habsburgo hasta los de Porfirio Díaz. En los capítulos segundo y tercero, los autores enfocan su mirada a las dos estaciones porfirianas más importantes de la época: la de Colonia y la de Buenavista. El material gráfico que se exponen nos permite vislumbrar las particularidades físicas de los inmuebles, los cambios morfológicos de la ciudad, así como las peculiaridades del espacio geográfico ocupado por las estaciones. En el capítulo tercero, se aborda la historia de la estación de Nonoalco. Cabe señalar que este inmueble fue una terminal de carga por lo que en sus alrededores floreció una serie de elementos relacionados con el trabajador ferroviario. En este sentido, las imágenes ilustran los espacios ocupados por los rieleros en su vida cotidiana, como los talleres o sus propias viviendas.

En mi opinión, el punto toral del libro es el capítulo cuarto ya que los autores analizan *La reinención de la ciudad y el paulatino levantamiento de vías*. Retoman nuevamente la idea de un crecimiento desordenado de la infraestructura ferroviaria para enumerar los motivos por los que era importante reubicar las instalaciones de los caminos de hierro en la capital mexicana. Se

remiten a 1912 para ejemplificar los primeros estudios realizados para este fin y hacen un recuento de lo sucedido en los años posteriores, hasta llegar al mandato de Miguel Alemán Valdés, cuando surgió el Programa de Rehabilitación Ferroviaria que impulsaría el Proyecto TVM. En esta dialéctica, cabe señalar que uno de los principales aportes que considero tiene este libro, es la tesis de que Carlos Contreras Elizondo no fue el artífice del reordenamiento de la ciudad y la modificación del papel del ferrocarril en la traza urbana, como apunta la historiografía. Por el contrario, los autores señalan acertadamente que los ingenieros de Ferrocarriles Nacionales de México (FNM) y de la Secretaría de Obras Públicas (SCOP) fueron los que sentaron las bases para los cambios en la metrópoli.

Finalmente, los capítulos cinco, seis, siete y ocho están dedicados a mostrar la complejidad de los cambios urbanísticos durante la segunda mitad del siglo XX. Se analizan en estos apartados, la reubicación de los edificios ferroviarios debido a que la dinámica de la ciudad era distinta a las décadas pasadas. En este contexto, se desmantelan las antiguas estaciones y en el espacio liberado por los caminos de hierro, aparecen nuevos asentamientos poblacionales que provocan un cambio paisajístico en la urbe. Cabe señalar que los autores precisan que estos trabajos se llevaron a cabo durante el sexenio de Miguel Alemán Valdés. En estos años se elaboró el Proyecto del Valle de México que dio como resultado la construcción de la Terminal del Valle de México, inaugurada por Adolfo Ruiz Cortines. En este nuevo inmueble se agruparon todos los servicios dispersos en distintos lugares por lo que se suprimió el tráfico del eje de Tlatilco, Nonoalco, la ex aduana de Santiago y de Peralvillo.

En suma, este libro nos permite comprender el papel del ferrocarril en el complejo proceso de los cambios urbanísticos de la Ciudad de México. Es una obra con muchas imágenes que vislumbran diferentes edificios, talleres y mapas del mundo de los caminos de hierro. No obstante, hubiera sido plausible que el material gráfico estuviera explicado con mayor profundidad y que exploraran su riqueza visual para complementar los datos que los autores nos proporcionan a lo largo del libro. A pesar de ello, aliento su lectura porque es una obra que sienta las bases para que otros historiadores sopesen más detenidamente los cambios urbanísticos ocurridos por la introducción de los caminos de hierro en otras metrópolis.