

Infraestructuras ferroviarias y urbanización: Mérida, Aguascalientes y San Luis Potosí, S. XIX y XX

Rail infrastructure and urbanization: Mérida, Aguascalientes and San Luis Potosí in the 19th and 20th centuries

Resumen

Esta investigación aborda los impactos de la infraestructura de transporte en entornos urbanos, enfocándose en las infraestructuras auxiliares ferroviarias como catalizadores urbanos. Mediante análisis de planos de ciudades, ferroviarios, hemerografía y documentos, se identificó que la integración de tales infraestructuras en Aguascalientes, Mérida y San Luis Potosí estuvo influenciada por factores empresariales, políticos y sociales. Este estudio amplía la comprensión de la relación entre infraestructura ferroviaria y urbanización.

Palabras clave: Infraestructura ferroviaria, urbanización, urbanismo ferrocarrilero, transformación urbana, instalaciones ferroviarias

Abstract

This research addresses the impacts of transport infrastructure on urban environments, focusing on auxiliary rail infrastructure as an urban catalyst. The research was carried out through the analysis of city maps, railroads, hemerography and other documentation, thereby identifying that the integration of the said infrastructure in the cities of Aguascalientes, Mérida and San Luis Potosí was influenced by business, political and social factors. This study broadens the understanding of the relationship between rail infrastructure and urbanization.

Keywords: Rail infrastructure, urbanization, railway urbanism, urban transformation, railway installations

**Leonor Eugenia
Reyes Pavón**

Universidad Nacional
Autónoma de México

Fecha de recepción:
31 de agosto de 2023

Fecha de aceptación:
6 de octubre de 2023

[https://doi.org/10.22201/
fa.2007252Xp.2023.14.28.87246](https://doi.org/10.22201/fa.2007252Xp.2023.14.28.87246)

Este trabajo estudia la relación entre infraestructuras ferroviarias y urbanización en las ciudades de Mérida, Aguascalientes y San Luis Potosí a partir del análisis de distintos planos, en particular se enfoca en las de tipo auxiliar de los ferrocarriles,¹ que históricamente se ubicaron en terrenos de las compañías ferroviarias, las cuales tuvieron importantes y variados efectos en los procesos de urbanización de las ciudades mexicanas.

En México existe abundante bibliografía sobre los ferrocarriles,² a pesar de ello el impacto de las infraestructuras ferroviarias en las ciudades mexicanas apenas va despertando el interés, aunque en otros países ya ha sido explorado desde hace varias décadas.³ Aun así, se pueden destacar algunas investigaciones que buscan analizar y comprender los efectos a corto, mediano y largo plazos que tuvo la infraestructura ferroviaria en la transformación y conformación de núcleos urbanos, así como la manera en que contribuyeron a dar forma a las ciudades y las problemáticas que se generaron a partir de su instalación. Entre estas se cuentan una primera aproximación realizada por Luz Carregha, “El impacto del ferrocarril en México. El caso de la capital y de otras ciudades en el centro del País”,⁴ hasta otros más recientes como los artículos de Guillermo Guajardo Soto y Dora Cecilia Sánchez Hidalgo,⁵ así como las tesis de Luis Alberto

¹ Para efectos de esta investigación se entiende como infraestructuras o instalaciones auxiliares a los edificios y espacios que no se vincularon con las actividades de transporte y servicio de ferrocarriles como hospitales, escuelas, iglesias, centros deportivos y lugares de esparcimiento que se encontraban dentro de los terrenos de las empresas y con dinero de éstas, a diferencia del equipamiento urbano, que se refiere a espacios edificados de uso público gestionados por los distintos niveles del gobierno. Leonor Eugenia Reyes Pavón, “Empresas y trabajadores: la construcción de infraestructuras auxiliares del ferrocarril en México en las primeras décadas del siglo xx”, manuscrito, 2023; para la definición de Equipamiento urbano véase Florencio Zoido, *et al.*, *Diccionario de geografía urbana, urbanismo y ordenación del territorio*, Barcelona, Editorial Ariel, 2000, p. 149, https://www.catedra.com/libro.php?codigo_comercial=160058.

² Como los de John Coatsworth, Sandra Kuntz, Arturo Grunstein, Guillermo Guajardo, Oscar Ortiz y Paolo Riguzzi, por mencionar algunos de los más importantes.

³ Algunos ejemplos son los trabajos de John R. Kellett, *The Impact of Railways on Victorian Cities*, London, Routledge & Kegan Paul/Toronto University Press, 1969; Ralf Roth y Marie-Noëlle Polino (eds.), *The City and the Railway in Europe*, Burlington, Ashgate, 2003, y Luis Santos y Ganges, *Urbanismo y ferrocarril. La construcción del espacio ferroviario en las ciudades medias españolas*, Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2007.

⁴ Luz Carregha Lamadrid, “El impacto del ferrocarril en México. El caso de la capital y de otras ciudades en el centro de País”, ponencia, 2001, < <https://www.museodelferrocarril.org/literaturaferroviaria/mx/Historia/03-LuzCarregha.pdf>>, consultado el 22 de agosto de 2023.

⁵ Guillermo Guajardo Soto, “Tecnología, poder e infraestructura ferroviaria en la conformación urbana de la Ciudad de México, ca. 1870-1960”, *Quaderns d'història de l'enginyeria*, vol. 19, 2021, pp. 1–31, < <https://upcommons.upc.edu/handle/2117/357668>>, consultado el 12 de julio de 2022; Guillermo Guajardo Soto, “Orígenes ferroviarios

Mendoza Pérez, Leonor Reyes Pavón, Mauricio Ibarra Deras y Adalberto Kuri Rodal.⁶ Todos estos trabajos muestran distintos acercamientos a las formas en que las infraestructuras ferroviarias han contribuido a la construcción y modificación del espacio urbano.

Este artículo se inserta dentro de una vertiente de la historia ferroviaria vinculada a la historia urbana, puesto que busca contribuir a explicar la participación que tuvieron dichas infraestructuras en el proceso de construcción de la ciudad en el tiempo, objetivo mediante el cual Roy Lubove define esa disciplina.⁷

El trabajo se divide en tres apartados, en el primero se da un panorama general de la condición de las ciudades de estudio, destaca que las tres se encontraban dentro de la categoría de “ciudades medias”, que en todas ellas se instalaron más de una empresa ferroviaria y que éstas eventualmente se unificaron. En el segundo apartado se muestra la ubicación que tuvieron los complejos ferroviarios dentro de la planta urbana de cada una de las ciudades estudiadas y se explica a qué factores respondió la decisión de colocarlas en sus respectivos espacios. El tercer apartado aborda propiamente las infraestructuras auxiliares, en él se señala el tipo de instalaciones construidas en cada ciudad, su ubicación, los posibles motivos por las que se llevaron a cabo y en la medida de lo posible su influencia en la urbanización de la zona.

y efectos urbanos de la logística de última milla en la Ciudad de México, ca. 1890-1950”, *TST. Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*. vol. 48, 2022, pp. 47-82, <<https://doi.org/10.24197/tst.Marzo.2022.47-82>>, consultado el 12 de julio de 2023; Dora Cecilia Sánchez-Hidalgo, “Negociando el derrumbe de la muralla: el Ferrocarril Mexicano en la política urbanística del puerto de Veracruz, 1863-1885”, *Oficio. Revista de Historia e Interdisciplina*, núm. 11, 2020, pp. 11-31, <<https://doi.org/10.15174/orhi.v0i11.138>>, consultado el 12 de julio de 2023.

⁶ Luis Alberto Mendoza Pérez, *La influencia del ferrocarril en la arquitectura y el urbanismo en el estado de Colima. 1880-1940*, tesis doctoral, Universidad Autónoma de Aguascalientes/Universidad de Colima/ Universidad de Guanajuato/Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, 2007; Leonor Eugenia Reyes Pavón, *Ferrocarril y ciudad: la transformación urbana en Mérida a partir de la introducción de la infraestructura ferroviaria (1874-1920)*, tesis doctoral, El Colegio de Michoacán, 2021; Mauricio Ibarra Deras, *Los efectos del ferrocarril en la ciudad de México del siglo XIX*, tesis doctoral, Universidad Autónoma del Estado de México, 2021; Adalberto Kuri Rodal, *La historia del tendido de los ramales ferroviarios en las cercanías de la ciudad de Xalapa: obra pública y transformación del espacio, 1876-1922*, tesis de maestría, Universidad Veracruzana, 2019.

⁷ Roy Lubove, “The Urbanization Process: An Approach to Historical Research”, *Journal of the American Institute of Planners*, vol. 33, núm. 1, 1967, p. 33, <<https://doi.org/10.1080/01944366708977992>>, consultado el 18 de julio de 2023. Algunos debates en torno a la historia urbana en México y América Latina se pueden encontrar en Sergio Miranda Pacheco, “La Historia Urbana en México. Crítica de una historiografía inexistente”, en *Urbanismo: temas y tendencias*, Esther Maya Pérez y Héctor Quiroz Rothe (comps.), México, Universidad Nacional Autónoma de México, 2012, pp. 349-61; Gerardo Martínez Delgado y Germán Rodrigo Mejía Pavony, “Introducción”, en *Después de la heroica fase de exploración. La historiografía urbana en América Latina*, Gerardo Martínez Delgado y Germán Rodrigo Mejía Pavony (eds.), Guanajuato, Universidad de Guanajuato/Editorial Pontificia Universidad Javeriana/Editorial Flacso Ecuador, 2021, pp. 9-21.

Para llevar a cabo el análisis se utilizaron sobre todo fuentes cartográficas, aunque para el caso de Mérida se elaboraron dos planos a partir de documentación escrita. También se utilizaron periódicos, revistas, además de que parte del trabajo se apoya en investigaciones realizadas por otros investigadores sobre las ciudades de estudio.

Los casos de estudio: Mérida, Aguascalientes y San Luis Potosí

De las tres ciudades que se abordan en este trabajo, Mérida es la más antigua, fue fundada en 1542 por Francisco de Montejo; La villa de la Ascensión, después Aguascalientes, en 1575, en una zona que se encontraba en el camino de las minas de Zacatecas y que había sido motivo de grandes conflictos entre los nativos y los peninsulares; y finalmente el pueblo de San Luis de Mezquitique, hoy San Luis Potosí, el cual se fundó en 1592, cuando se descubrieron depósitos de oro y plata en la zona y un grupo de mineros se asentaron en la región.

El carácter de cada uno de estos asentamientos siguió los vaivenes de sus propios contextos, sociales, políticos, económicos, geográficos, históricos, etcétera, hasta llegar al último tercio del siglo XIX cuando se introdujo de forma masiva la comunicación ferroviaria a México. Las tres ciudades, a su manera, fueron centros de una gran actividad ferroviaria, pues en ellas confluyeron varias líneas, muchas de las cuales se consolidaron en empresas únicas durante la primera década del siglo XX.

También se debe señalar que en las tres hubo un gran interés por parte del gobierno y sus habitantes por realizar proyectos de mejora urbana y saneamiento, en particular de servicios públicos como alumbrado, drenaje y agua potable, por mencionar algunos.⁸ Otro aspecto que se debe considerar es que para 1877 las tres poblaciones contaban con un número de habitantes que rondaba los treinta mil, y que en los años posteriores la población de cada una fue aumentando de acuerdo con sus propios contextos (Tabla 1). En Mérida para 1930 el número de habitantes se había triplicado; en Aguascalientes se dio un crecimiento de manera lenta aunque sostenida; mientras que en San Luis entre 1877 y 1895 la población se duplicó para después tener algunos retrocesos en 1900 y 1921.

⁸ Esto ha sido documentado en México para prácticamente todas las ciudades decimonónicas, pero para una síntesis de algunos casos como Mérida, Orizaba, Querétaro, Puebla, Oaxaca, Ciudad Juárez, Aguascalientes, Hermosillo, entre otras, se puede consultar: Gerardo Martínez Delgado y Mario Bassols Ricardez (coords.), *Ciudades poscoloniales en México. Transformaciones del espacio urbano*, Puebla, Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, 2014.

Poblado	1877	1895	1900	1910	1921	1930	1940	1950
Mérida	30,000	36,935	43,630	62,447	79,225	95,015	98,852	142,858
Aguascalientes	31,842	30,872	34,982	45,198	48,041	62,244	82,234	93,363
San Luis Potosí	34,000	69,050	61,019	68,022	57,353	74,003	77,161	125,662

Las líneas anteriores pretenden mostrar un panorama general de la situación de las ciudades de estudio. En los apartados que conforman este artículo se abordarán tres aspectos principales: la localización de los complejos ferroviarios en el contexto de las ciudades; la ubicación de las infraestructuras auxiliares, y finalmente el papel éstas en los procesos de urbanización.

Ubicación de los complejos ferroviarios en el contexto de las ciudades

Aunque la introducción del ferrocarril en México inició tímidamente hacia la década de 1830, no fue sino hasta el gobierno de Manuel González que la fiebre ferroviaria se manifestó en todo su esplendor. Además, lo que comenzó como una serie de tramos poco a poco se fue consolidando en una red nacional, mediante la fusión de distintas concesiones que habían sido otorgadas a pequeñas empresas o particulares que eventualmente fueron vendidas, por lo general, a los grandes capitales extranjeros.

En las tres ciudades que se estudian se establecieron varias estaciones, de distintas empresas y/o ramales, en las cuales la ubicación de los complejos ferroviarios respondió a distintos factores como el acceso al suelo urbano, los intereses de las empresas, así como de los distintos niveles de gobierno, por mencionar algunos.

Mérida: la formación de Ferrocarriles Unidos de Yucatán y su Estación Central

En Mérida se establecieron cuatro estaciones que correspondieron al mismo número de empresas, entre 1902 y 1908 se dio un proceso que tuvo como resultado la consolidación de todas ellas en una compañía que llevó por nombre Ferrocarriles Unidos de Yucatán (FUY). Al unificarse la administración de las vías, los directivos de FUY se comenzaron a plantear un proyecto de Estación Central en la cual se concentraría toda la actividad ferroviaria, esto con dos objetivos principales: ahorrar recursos y facilitar su gestión.⁹

⁹ Archivo General del Estado de Yucatán (AGEY), Archivo del Museo Histórico de los Ferrocarriles Yucatecos (AMHFY), Ferrocarriles Unidos de Yucatán (FUY), Consejo de

Tabla 1. Crecimiento poblacional 1877-1950.

Fuentes: *Estadísticas Sociales del Porfiriato, 1877-1910*, México: Talleres Gráficos de la Nación, 1956; Departamento de la Estadística Nacional, *Censo general de habitantes. Estado de Yucatán*, Talleres Gráficos de la Nación, 1928; Dirección General de Estadística, *Quinto censo general de población. Estado de Yucatán*. Secretaría de la Economía Nacional, 1935; Dirección General de Estadística, *Sexto censo de población. Estado de Yucatán*, Secretaría de la Economía Nacional, 1948; Dirección General de Estadística, *Séptimo censo general de población. Estado de Yucatán*, Secretaría de la Economía Nacional, 1953; Departamento de la Estadística Nacional, *Censo general de habitantes. Estado de Aguascalientes*, Talleres Gráficos de la Nación, 1925; Dirección General de Estadística, *Quinto censo general de población. Estado de Aguascalientes*, Secretaría de la Economía Nacional, 1935; Dirección General de Estadística, *Sexto censo de población. Estados de Aguascalientes-Baja California territorios norte y sur*, Secretaría de la Economía Nacional, 1948; Dirección General de Estadística, *Séptimo censo general de población. Estado de*

Los primeros pasos que se dieron para alcanzar esos objetivos fueron el cierre de dos estaciones (Figura 1), trasladando el servicio de transporte de lo que fue el Ferrocarril Peninsular (D) a la estación ubicada en Mejorada, que fue del Ferrocarril de Mérida a Progreso (A); y el del Ferrocarril de Mérida a Peto (B) se trasladó a la estación ubicada en el barrio de San Cristóbal, que fuese del Mérida a Valladolid (C),¹⁰ también se ha señalado con el número 1 la plaza principal como referencia.

En 1908 se puso en marcha el proyecto para construir una Estación Central, para lo que se presentó un proyecto ese mismo año en donde se proponía que el nuevo complejo se ubicara a dos cuadas de la estación de Mejorada en el nor-oriente de la ciudad, en las manzanas 101 y 121 enmarcadas por las vías que circulaban desde las dos estaciones en funcionamiento en las calles 48 y 50 (y en las inmediaciones de los talleres de la empresa).¹¹

Aguascalientes, Secretaría de Economía, 1952; Departamento de la Estadística Nacional, Censo general de habitantes. Estado de San Luis, Talleres Gráficos de la Nación, 1927; Dirección General de Estadística, Quinto censo de población. Estado de San Luis Potosí, Secretaría de la Economía Nacional, 1935; Dirección General de Estadística, Sexto censo general de población. Estado de San Luis, Secretaría de Economía, 1943; Dirección General de Estadística, Séptimo censo general de población. Estado de San Luis, Secretaría de Economía, 1952.



Figura 1. Ubicación de las estaciones ferroviarias en Mérida, 1899.

Fuente: Mapoteca Orozco y Berra (MOYB), s. Yucatán, exp. Yucatán 2, Código Clasificador: CGF.YUC. M24.V2. 1608, *Plano topográfico de la ciudad de Mérida, 1889.*

Administración, Actas del Consejo de Administración, caja 19, exp. 10, *Actas ordinarias y extraordinarias, peticiones para establecer paraderos, solicitud para compraventa de predios, invitaciones para inauguración del ramal Espita-Valladolid, 1910–1911, s.f*

¹⁰ También se ha señalado en el plano la plaza principal con el número 1.

¹¹ Un plano de este proyecto se puede consultar en Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero (CNPPCF), Centro de Documentación e Investigaciones Ferroviarias (CEDIF), Ferrocarriles Nacionales de México (FNM), s. cartas, núm. 2737, FUY, *Plano que demuestra los terminales actuales y el proyecto de la estación terminal en Mérida, mayo 1908.*

Aunque este proyecto se presentó y obtuvo el visto bueno de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (SCOP) en 1907, el Consejo de Administración decidió suspender temporalmente el proyecto por cuestiones económicas; por ese motivo se solicitó una prórroga, que vencía en junio de 1908, para presentar los planos que no se habían entregado. Un plano fechado en mayo de 1908 corresponde al proyecto que se envió a la SCOP para su aprobación. Sin embargo, dos años más tarde se entregó uno diferente a las autoridades estatales y municipales en el cual se puede apreciar que la ubicación propuesta para la estación central se había modificado y se buscaba utilizar las manzanas 102 y 122 ubicadas entre las calles 46 y 48 (Figura 2).¹²

Fue en esa locación en donde se construyó la estación, sus bodegas y demás dependencias, incorporando los patios de maniobras que se conectaron a donde, unas calles más al norte, se ubicaban los talleres. La obra quedó concluida en 1920 y se inauguró en septiembre de ese año.



Figura 2. Plano de ubicación de la Estación Central en relación con la de la División Norte.

Fuente: Elaboración propia con base en: CNPPCF, CEDIF, FNM, s. cartas, núm. 2737; FUY, *Plano que demuestra los terminales actuales y el proyecto de la estación terminal en Mérida*, mayo 1908; AGEY, Congreso del Estado, *Dictámenes, Comisiones de Hacienda e Industria*, caja 88, vol. 2, exp. 38, *Se autoriza a la empresa de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán S.A. para cerrar la calle 53 de esta ciudad con el fin de construir la estación central de sus vías en las calles que se citan*, Mérida, 1910, plano anexo.

¹² No se sabe cuáles fueron los motivos que tuvo la empresa para modificar el proyecto, pudieron ser las facilidades para adquirir las propiedades que conformaban las manzanas; sugerencia de los gobiernos locales; que las calles 48 y 46 fueran más apropiadas para la entrada de locomotoras a los talleres; aunque tampoco puede descartarse un error en el primer proyecto.

Aguascalientes: la construcción de los talleres

En Aguascalientes la llegada del ferrocarril se dio en 1884, cuando la ciudad fue atravesada por la vía del Ferrocarril Central Mexicano en su camino hacia Paso del Norte, y años más tarde quedó unida a San Luis Potosí mediante un ramal de la misma compañía en 1890. La estación (B), construida en 1884, que de acuerdo con Gerardo Martínez era “un poco improvisada y rústica, se construyó en madera apenas se hizo constante el arribo del ferrocarril a la ciudad”,¹³ estaba ubicada al oriente de la plaza principal (A) de la ciudad (Figura 3) y estuvo en funcionamiento hasta que se comenzó a construir una nueva en 1911 en el mismo emplazamiento.

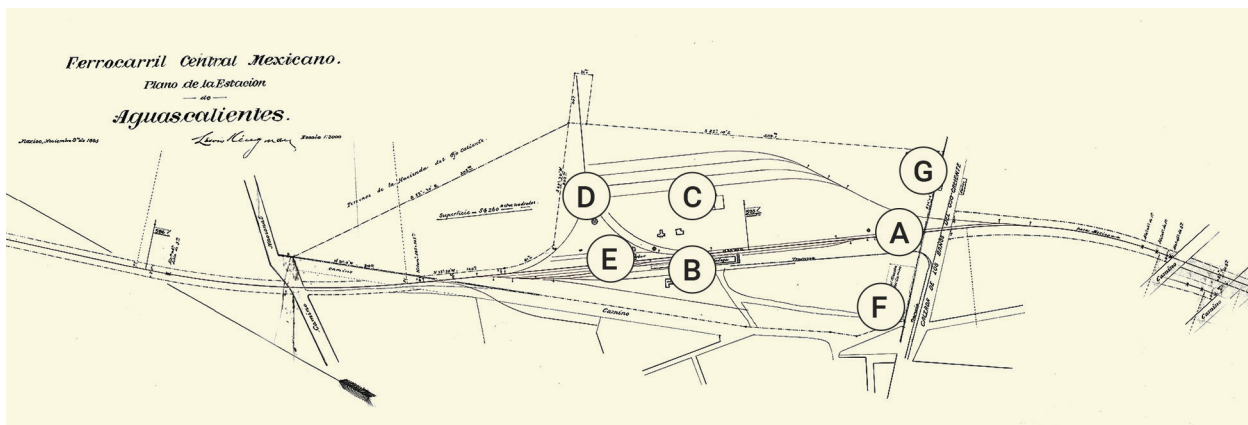
Figura 3. Localización de la estación de ferrocarriles en Aguascalientes en el casco urbano.

Fuente: MOVB, s. Aguascalientes exp. Aguascalientes 1, Código Clasificador: CGF.AGS. M1V.1.0075, *Plano de la ciudad de Aguascalientes*, 1918.



¹³ Gerardo Martínez Delgado, *Cambio y proyecto urbano. Aguascalientes, 1880-1914*, Aguascalientes, Universidad Autónoma de Aguascalientes, 2017, p. 279.

Para 1895, la ciudad contaba con una estación con su restaurante (A) (Figura 4), en donde se encontraban también algunas instalaciones como bodegas (B), corrales (C), depósito de carbón (D), el patio de maniobras (E), la oficina del maestro de camino (F) y casas de sección (G).



Fue en 1897, después de algunas negociaciones entre el gobierno estatal y la compañía, que ésta decidió construir sus talleres en Aguascalientes.¹⁴ Con la finalidad de llevar a cabo esta importante obra para la empresa se hicieron dos propuestas previas a la que finalmente fue ejecutada, la primera estaba fechada el 23 de febrero de 1897, la segunda el 28 de enero de 1898, mientras que la tercera y definitiva lo estaba el 29 de noviembre de 1898, aunque de ésta última existe una versión de 1903 cuando ya se había concluido su construcción.¹⁵

En 1908 se dio la consolidación de algunas de las principales vías férreas, entre ellas las del Ferrocarril Central Mexicano, y se formó la empresa Ferrocarriles Nacionales de México,¹⁶ por lo que todos sus activos y pasivos pasaron a manos de la nueva compañía.

Figura 4. Estación y patios del Ferrocarril Central Mexicano, 1895.

Fuente: CNPPCF, CEDIF, Ferrocarriles Nacionales de México, s. patios y líneas, núm. 286, Ferrocarril Central Mexicano (FCM), *Plano de la Estación de Aguascalientes*, 9 de noviembre de 1895. [Recorte y modificación propios.]

¹⁴ Carlos Alberto Sánchez Villegas, *La llegada del ferrocarril a Aguascalientes y San Luis Potosí 1880-1908. Historia comparada*, tesis de licenciatura, Universidad Autónoma de Aguascalientes, 2016, pp. 50–51.

¹⁵ Un análisis detallado de los proyectos de los talleres de puede consultar en Marlene Barba Rodríguez y Alejandro Acosta Collazo, "Los Talleres Generales de Construcción y Reparación de Máquinas y Material Rodante del Ferrocarril Central en Aguascalientes: un recorrido por su historia", *Labor e Engenho*, vol. 6, núm. 3, 2012, pp. 20-40, <<https://doi.org/10.20396/lobore.v6i3.8634432>> consultado el 3 de agosto de 2023.

¹⁶ Sobre la formación de Ferrocarriles Nacionales de México véase Arturo Grunstein Dickter, *Consolidados: José Ives Limantour y la formación de Ferrocarriles Nacionales de México*, México, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes/Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, 2012.

San Luis Potosí: los ferrocarriles Nacional Mexicano y Central Mexicano

La ciudad de San Luis estuvo atravesada por dos proyectos ferroviarios, uno encabezado por la compañía del Ferrocarril Nacional Mexicano y el otro por el Ferrocarril Central Mexicano; la primera empresa convirtió la capital potosina en parte del trayecto de su vía troncal de México a Nuevo Laredo; la segunda, como se mencionó en el apartado anterior, del camino que conectaría Aguascalientes con el puerto de Tampico.

De acuerdo con la investigación realizada por Luis Eduardo Coronado Guel, para construir la estación del ferrocarril en San Luis se propuso ocupar el espacio de la alameda de la ciudad, lo cual generó protestas entre la población que defendía su permanencia por ser un importante espacio de recreo para los habitantes; por esa razón se realizó la adquisición de otros predios para construirla en sus inmediaciones.¹⁷

En la Figura 5 se puede apreciar la distribución que tuvieron las estaciones ferroviarias en relación con la plaza principal (A) y la alameda (B); por un lado la estación del Ferrocarril Central Mexicano se construyó al norte (C), mientras que la del Ferrocarril Nacional Mexicano se ubicó al oriente de la alameda (D).¹⁸

Otro espacio urbano que se vio afectado con la construcción de los complejos ferroviarios fue el barrio tradicional de San Cristóbal del Montecillo o coloquialmente llamado como Del Montecillo, colindante con la alameda. Dicho barrio se ubicaba en el oriente de la ciudad y fue fundado hacia 1600 como barrio de indios; se incorporó al partido de San Luis en 1725 como villa, hasta que en 1867 se decretó que formase parte del ayuntamiento.¹⁹ De acuerdo con Juan Carlos Aguilar Aguilar “en 1877 el gobierno del estado cede a las nuevas empresas ferrocarrileras, parte del territorio del barrio del Montecillo para la construcción de las vías férreas y sus instalaciones, pasando estas precisamente por su núcleo central, contribuyendo con esto al desmembramiento del barrio”.²⁰

¹⁷ Luis Edgardo Coronado Guel, *La alameda potosina ante la llegada del ferrocarril. Espacio, poder e institucionalización de la ciudadanía moderna en San Luis Potosí, 1878-1890*, San Luis Potosí, El Colegio de San Luis/Gobierno del Estado de San Luis/Secretaría de Cultura, 2015.

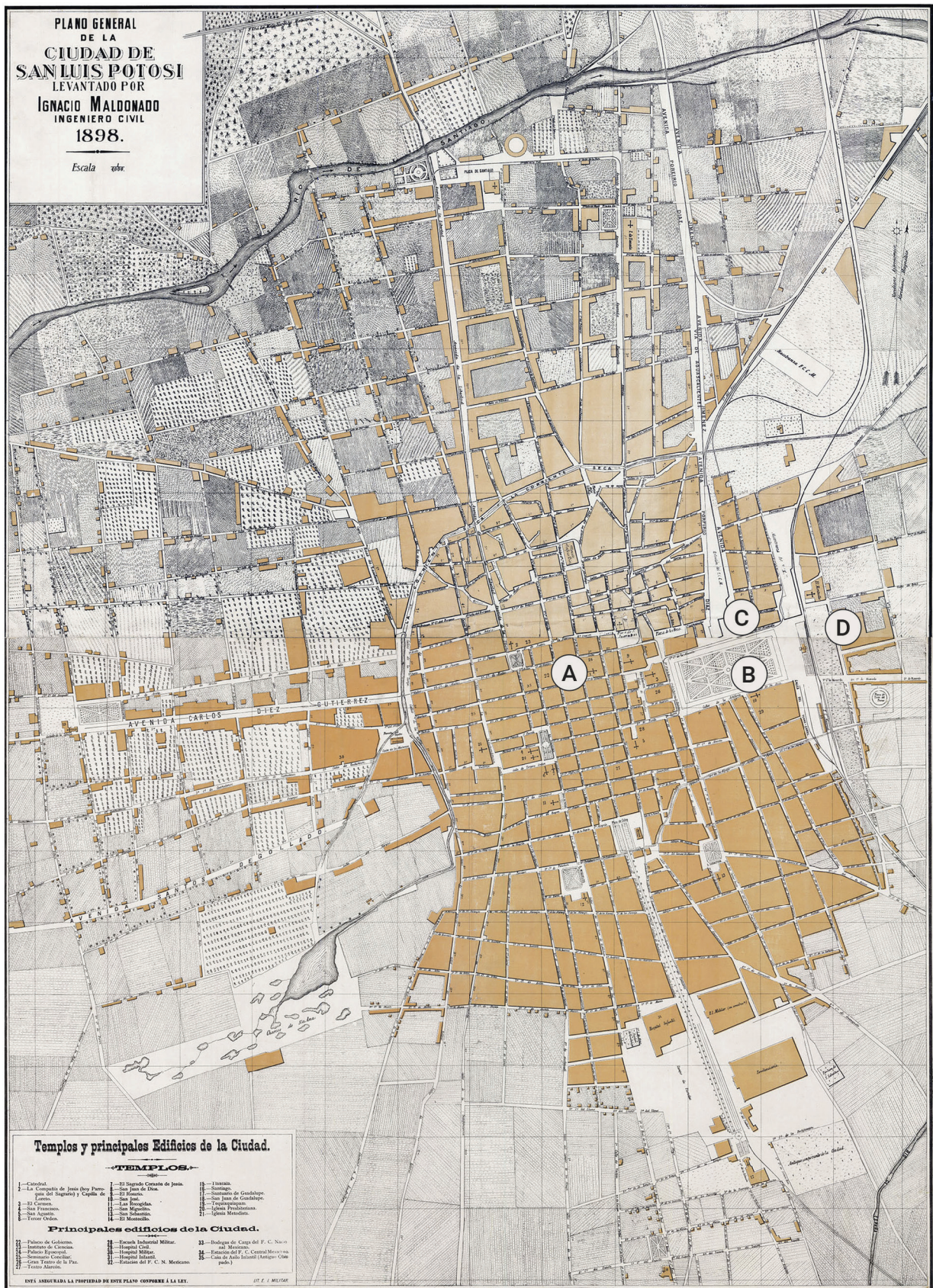
¹⁸ *Ibidem*, pp. 201-204.

¹⁹ Juan Carlos Aguilar Aguilar, “El desarrollo urbano-arquitectónico bajo la influencia del ferrocarril en San Luis Potosí (1888-1914). Barrio del Montecillo”, tesis doctoral, Universidad Autónoma de Aguascalientes, 2020, p. 39.

²⁰ *Ibidem*, p. 40.

Figura 5 (pág. sig.). Ubicación de las estaciones de los ferrocarriles Nacional Mexicano y Central Mexicano.

Fuente: MOYB, s. San Luis Potosí, exp. San Luis Potosí 2, Código Clasificador: COYB.SLP.M47. V2.0079, Plano general de la ciudad de San Luis Potosí, 1898.



Una de las afectaciones principales que sufrió el barrio fue la demolición del atrio de su iglesia que fue demolido como parte de los trabajos de construcción del complejo del Nacional Mexicano y, aunque el barrio continuó con su crecimiento, la unidad territorial se vio interrumpida por la construcción de las vías y las bardas que delimitaron el espacio perteneciente a la empresa ferroviaria.²¹

Con respecto a la llegada del Ferrocarril Central Mexicano, Aguilar Aguilar señala que le fueron entregados a la compañía varios terrenos entre los cuales se incluían los de una antigua plaza de toros que no se encontraba en funcionamiento y se ubicaba en el barrio del Montecillo. Este barrio, que si bien era uno de los más marginales de la ciudad, se encontraba habitado, por lo que la instalación del complejo ferroviario trastocó la organización territorial y generó que sus habitantes se vieran marginados del resto de la ciudad a causa del efecto barrera; aunque el problema se intentó solucionar mediante a construcción de puentes peatonales.²²

Con la consolidación del Nacional Mexicano y el Central Mexicano, como parte de las empresas que conformaron Ferrocarriles Nacionales de México, la estación que había sido del Nacional Mexicano quedó como la principal de la ciudad, aunque, hacia 1940, se comenzó la construcción de una nueva estación en el lugar que antes ocupara el Central Mexicano.

Distribución y representación de las infraestructuras auxiliares en los planos de las empresas ferroviarias

Como se ha señalado en la Introducción, las infraestructuras auxiliares sirvieron como soporte para las actividades no relacionadas con el servicio ferroviario, sino que estuvieron vinculadas con satisfacer algunas de las necesidades de sus trabajadores, pero que se establecieron en los terrenos de las empresas ferrocarrileras. Si bien en algunos casos, como en el de Aguascalientes y San Luis Potosí, su existencia es notoria; en Mérida no es tan evidente, no necesariamente porque no existiera, aunque esto es posible, sino porque no se han encontrado evidencias en las representaciones cartográficas del complejo ferroviario que muestren su presencia, en este apartado se aborda la existencia y localización de dichas infraestructuras.

²¹ *Ibidem*, p., 41.

²² *Ibidem*, p. 108-109.

¿Hubo infraestructuras auxiliares en Mérida?

A diferencia de lo ocurrido en Aguascalientes y en San Luis Potosí, en los planos que existen de las estaciones en Mérida (tanto en las primigenias como en los de la estación central), no se muestra la existencia de infraestructuras auxiliares, aunque la documentación escrita indica que Ferrocarriles Unidos estableció la escuela Belén de Zárraga en una propiedad de la empresa que no se encontraba dentro del complejo de estación-patios-talleres; de igual forma se sabe que los empleados de la compañía habían formado al menos un equipo de beisbol con el nombre de “La Plancha”, pero a diferencia de lo ocurrido en Aguascalientes, San Luis Potosí y otros lugares no contaron con instalaciones deportivas propias.²³

En los planos tampoco existe evidencia de la construcción de viviendas para trabajadores en las inmediaciones de la estación aunque la empresa, en ocasiones, otorgó casas que eran de su propiedad para que sirvieran de casa habitación a algunos de sus empleados, además de que, de acuerdo con un directorio de 1920, en las calles aledañas al complejo ferroviario se asentaron personas que se dedicaban a labores vinculadas con las actividades ferroviarias.²⁴ En 1918, el gobierno estatal decretó la fundación de una colonia obrera con el nombre de Jesús Carranza, que se ubicó al norte de los talleres ferroviarios,²⁵ y también que de ser necesario podían expropiarse terrenos de la hacienda Petkanché (Figura 6).²⁶ En años posteriores, de acuerdo con planos que se conservan, entre ésta y los talleres de Ferrocarriles Unidos, la compañía poseía un terreno que donó, hacia 1950, para hacer una zona habitacional para los ferrocarrileros, en la actualidad sólo una franja de ese terreno lleva el nombre de colonia Ferrocarrileros y el resto pertenece a la Jesús Carranza.

²³ “Temporada de invierno de Base ball”, *Gráfico. Revista Semanal Ilustrada*, 6 de enero de 1917, pp. 11, 15; 20 de enero de 1917, p. 20.

²⁴ Reyes Pavón, “Ferrocarril y ciudad: la transformación urbana en Mérida a partir de la introducción de la infraestructura ferroviaria (1874-1920)”, pp. 326-330; Reyes Pavón, “Las estaciones ferroviarias y sus efectos en las transformaciones del barrio de La Mejorada en Mérida, Yucatán, 1874-1920”, *Meyibó*, vol. 13, núm. 23 (enero-junio de 2023), 2023.

²⁵ Aunque esta colonia no aparece representada en el plano de Mérida de 1920 sino hasta el plano de 1938.

²⁶ De acuerdo con un texto de Miguel Arturo Gamboa Pavía, los lotes, de 24 x 50 metros, se otorgaban por medio de sorteos y las casas por lo general se construyeron de madera y con apoyo de los otros colonos que eran ferrocarrileros. Recuperado de “Historia de la Colonia Jesús Carranza”, en *Mérida en la Historia*, <https://meridaenlahistoria.com.mx/2019/06/historia-de-la-colonia-jesus-carranza-y-sus-primeros-vecinos/>; aunque en este blog se da crédito al autor y se señala que es un texto de 1981, no se indica la referencia de la publicación original.



Con respecto a otro tipo de infraestructuras, se sabe que en un terreno próximo a los talleres se llevó a cabo la construcción de un hospital de la empresa que llevó el nombre de Sanatorio Rendón Peniche; aparentemente sus obras dieron inicio en el periodo de incautación de la empresa (1915-1917), cuando se les renombró Ferrocarriles Constitucionalistas de Yucatán. La primera mención dentro de la documentación de FUY aparece en un informe a la Asamblea General de Accionistas del año 1917. En dicho informe se señala lo siguiente:

Otro gasto urgente y necesario hemos tenido que erogar y es el de las obras del "Sanatorio Rendón Peniche". Los sentimientos de este Consejo y la mejor organización que se está procurando a la Compañía dentro del amplio desarrollo de las modernas ideas sociales, nos aconsejaron, como lo más conveniente para la empresa, y lo

Figura 6. Plano de la colonia Jesús Carranza y localización del terreno donado por FUY para la colonia de trabajadores.

Fuente: Elaboración propia con base en MOYB, s. Yucatán, exp. Yucatán 11, Código Clasificador: CGFYUC.M25.V11.2747, *Plano de la ciudad de Mérida y sus colonias*, c. 1920; AGEY, AHMFY, FUY, FUY, serie Gerencia General, subserie Planos, caja 273, exp. 40, "Proyecto para el fraccionamiento del predio 408 propiedad de FUY", 1950.

más justo para los obreros que dedican sus energías y su vida al servicio del ferrocarril, proceder desde luego a la edificación del sanatorio. Las obras fueron contratadas a destajo, con presupuestos generales, están ya muy adelantadas y dentro de pocos meses quedarán completamente concluidos los edificios para establecer el servicio Médico de la Compañía que será de inapreciables ventajas para los servidores del ferrocarril, y esta Empresa tendrá la satisfacción de que la parte de sus ingresos se destine a ese justo y legítimo gasto, será bien aprovechada por los obreros.²⁷

La construcción de este hospital propiedad de la empresa se realizó de manera más tardía que en Aguascalientes y San Luis, quizás debido a que en esos casos las empresas, al ser de capital extranjero, tenían ideas e intereses distintos a ésta de capital local, siendo que cuando iniciaron las obras fue durante un periodo en que la empresa estuvo en manos del gobierno representado por Salvador Alvarado quien estuvo interesado en beneficiar a los obreros del estado; se debe aclarar que aunque algunos proyectos como el Sanatorio Rendón Peniche se iniciaron en un momento en que la empresa estaba en manos del gobierno por la incautación, éste se construyó con los recursos de la compañía ferrocarrilera y con los mismos se continuó cuando la corporación se devolvió a sus accionistas.

Se puede concluir que aunque en Mérida se contó con algunas infraestructuras auxiliares, éstas fueron escasas y vinculadas a intereses del gobierno estatal más que a un proyecto empresarial como sucedió en los otros casos de estudio y se muestra en los siguientes apartados.

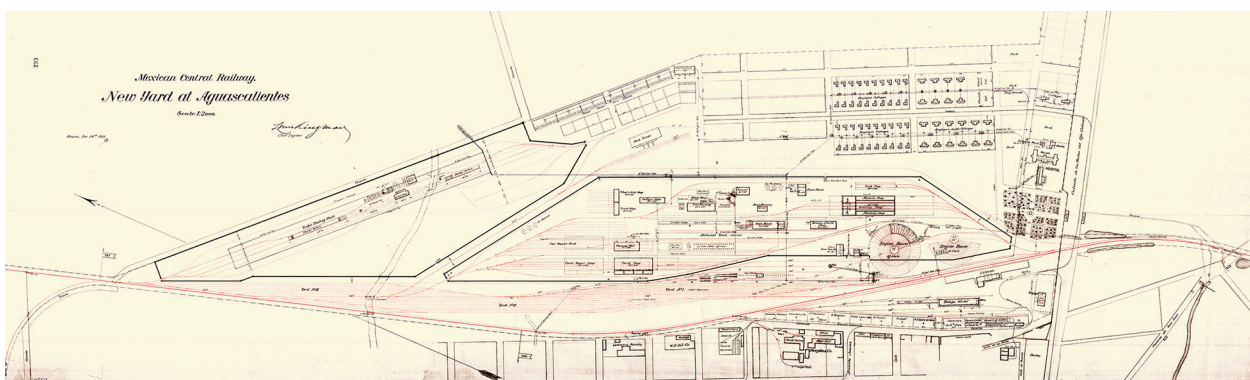
El complejo ferroviario de Aguascalientes: ¿microciudad?

En la cartografía que se conserva del complejo ferroviario ubicado en Aguascalientes se puede apreciar claramente la evolución y expansión de las infraestructuras auxiliares. Marlene Barba Rodríguez y Alejandro Acosta Collazo realizaron un análisis del proyecto de construcción de los talleres de esta ciudad, cuyo nombre oficial fue Talleres de Construcción y Reparación de Máquinas y Material Rodante de la Compañía del Ferrocarril Central. De acuerdo con su investigación, la construcción del ferrocarril y sus instalaciones fue llevada a cabo por la empresa Atchison, Topeka y Santa Fe, por lo que resulta natural que para las instalaciones que realizaron en

²⁷ Ferrocarriles Unidos de Yucatán, Informes del Consejo de Administración y de los señores comisarios de la compañía presentados y aprobados en la Asamblea General de Accionistas Celebrada el día 23 de julio de 1918. Balance General de la misma compañía correspondiente al periodo de 19 de junio a 31 de diciembre de 1917 y anexos, Mérida, Imprenta Constitucionalista, 1918, p. 12.

México se retomaran algunas de las ideas que se habían realizado en Estados Unidos.²⁸

Ya en la primera propuesta realizada para los patios, fechada en enero de 1896, se observa la inclusión de las infraestructuras auxiliares dentro del complejo ferroviario, en este caso se incluían: un parque, un hospital, casas para los empleados y un hotel, las cuales se mantuvieron en una segunda, realizada en mayo de 1898.²⁹ Finalmente los espacios destinados para las infraestructuras auxiliares se redistribuyeron y se incluyeron otras áreas que proporcionaron a los trabajadores y sus familias los servicios de educación, esparcimiento y salud. Estos se ubicaron en las cercanías de los talleres de la empresa, más en específico en las inmediaciones de uno de los grupos de casas, a cuyo costado circulaba un tranvía que se adentraba en la zona de viviendas (Figura 7).



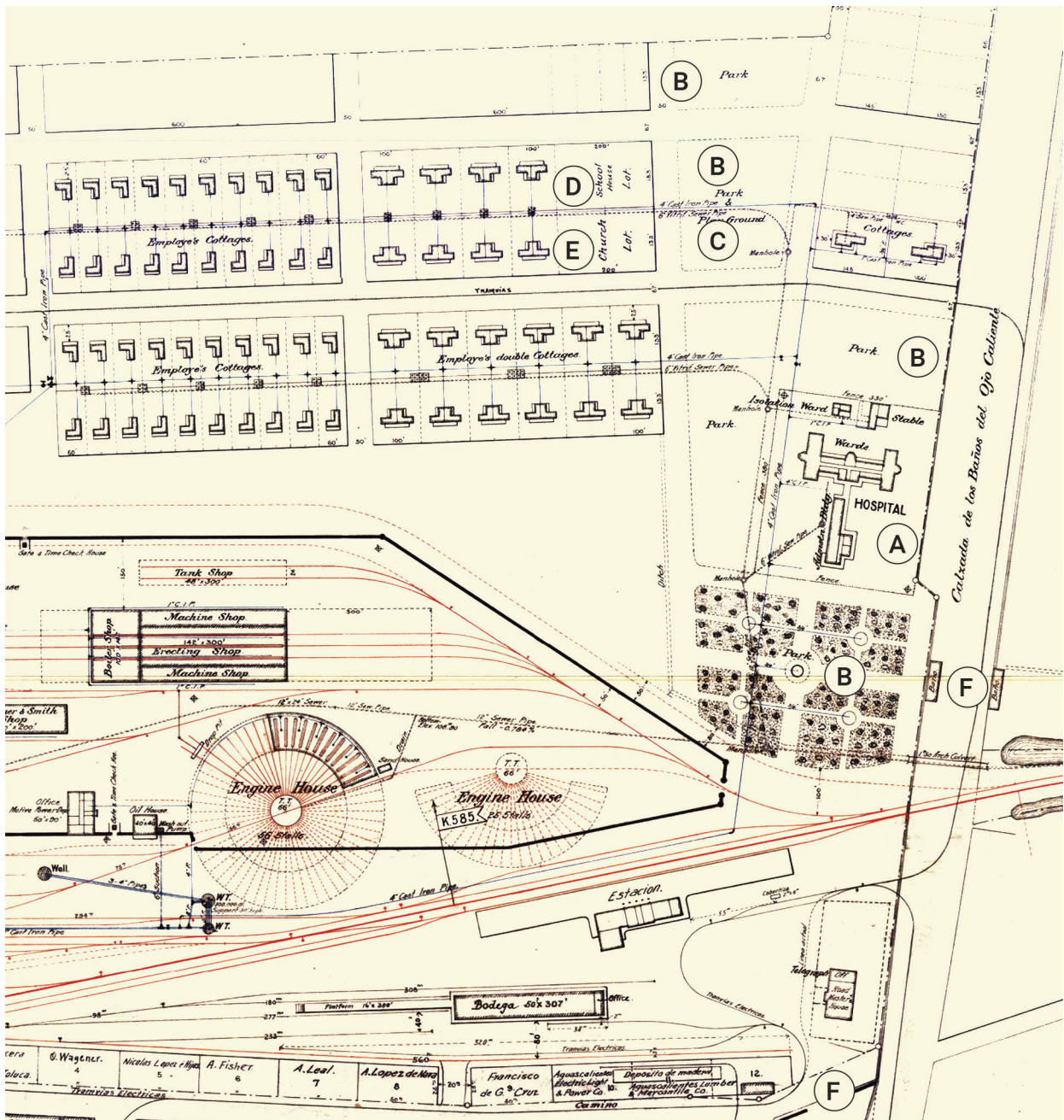
En este plano de principios de siglo se puede apreciar la distribución de las infraestructuras auxiliares en las inmediaciones de los talleres, en la parte superior derecha se observa una parte del conjunto de casas de los trabajadores, y en el extremo (Figura 8) aparecen representados el hospital (A), algunos parques (B), un área de juegos infantiles (C), la escuela (D), la iglesia (E) y los baños (F). Aunque no se tiene la fecha exacta, se sabe también que para inicios de la década de 1930 en el área marcada con un círculo se había establecido un cine; llama la atención que dicho establecimiento se encontraba dentro del derecho de vía.³⁰ La relación espacial entre

Figura 7. Estación de Aguascalientes, patio y talleres. Fuente: CNPPCF, CEDIF, FNM, Sección: Patios y líneas, núm. 293, *Mexican Central Railway. New Yard at Aguascalientes*, 24 de diciembre de 1903.

²⁸ Marlene Barba Rodríguez y Alejandro Acosta Collazo, "Los Talleres Generales de Construcción y Reparación de Máquinas y Material Rodante del Ferrocarril Central en Aguascalientes: un recorrido por su historia", pp. 22 y 29.

²⁹ CNPPCF, CEDIF, FNM, Sección: Patios y líneas, núm. 289, *Mexican Central Railway. Proposed yard at Aguascalientes*, núm. 1, 28 de enero de 1896; CNPPCF, CEDIF, FNM, Sección: Patios y líneas, núm. 290, *Mexican Central Railway. Proposed yard at Aguascalientes*, Núm. II, 20 de mayo de 1898.

³⁰ S/a, "Empresas y trabajadores: la construcción de infraestructuras auxiliares del ferrocarril en México en las primeras décadas del siglo xx", *Revista Ulúa*, en prensa.



los conjuntos habitacionales y las infraestructuras auxiliares dan la impresión de que se trata de una microciudad construida al interior del complejo ferroviario que prestaba los servicios necesarios de educación, esparcimiento y salud, sin que tuvieran que abandonar los terrenos de la empresa.

En años posteriores la distribución de estas infraestructuras se transformó, el hospital se cerró y se construyó uno nuevo, en el terreno que ocupaban frente al parque marcado más arriba en la figura, en su lugar se llevó a cabo la construcción de un gran complejo de

Figura 8. Infraestructuras auxiliares en los talleres de Aguascalientes.

Fuente: CNPPCF, CEDIF, FNM, Sección: Patios y líneas, núm. 293, *Mexican Central Railway. New Yard at Aguascalientes*, 24 de diciembre de 1903. [Recorte y modificación propios.]

portivo que fue el orgullo del centro ferroviario, inaugurado en febrero de 1931, tal y como se expresa en los diversos artículos que con motivo de su inauguración se publicaron en la revista *Ferronales*.³¹

El caso de Aguascalientes nos muestra que las infraestructuras auxiliares se fueron adaptando y transformando de acuerdo con las necesidades de las empresas y sus empleados, puesto que, como se ha señalado, con el correr de los años algunas fueron desapareciendo para dar lugar a otras nuevas que incluso permanecen hasta hoy. Por ejemplo, el complejo deportivo aún existe, mientras que los terrenos del “nuevo hospital” mantuvieron esa vocación, pues en ellos se levanta un hospital del Instituto Mexicano del Seguro Social.

San Luis Potosí: de equipamientos establecidos a la incorporación de infraestructuras auxiliares

En San Luis Potosí, como ya se ha señalado, fueron dos empresas las que construyeron complejos ferroviarios y, aunque estos representaron una extensión considerable, fueron menos los edificios que se destinaron a infraestructuras auxiliares. De hecho, las instalaciones afectaron algunos equipamientos preexistentes como fueron la iglesia del barrio del Montecillo,³² mientras que la antigua plaza de toros y el ex cementerio quedaron dentro de los terrenos ocupados por el Central Mexicano desapareciendo del mapa urbano. En la Figura 9 se pueden ubicar la alameda (A), la plaza de toros (B) y lo que fue el camposanto (C).

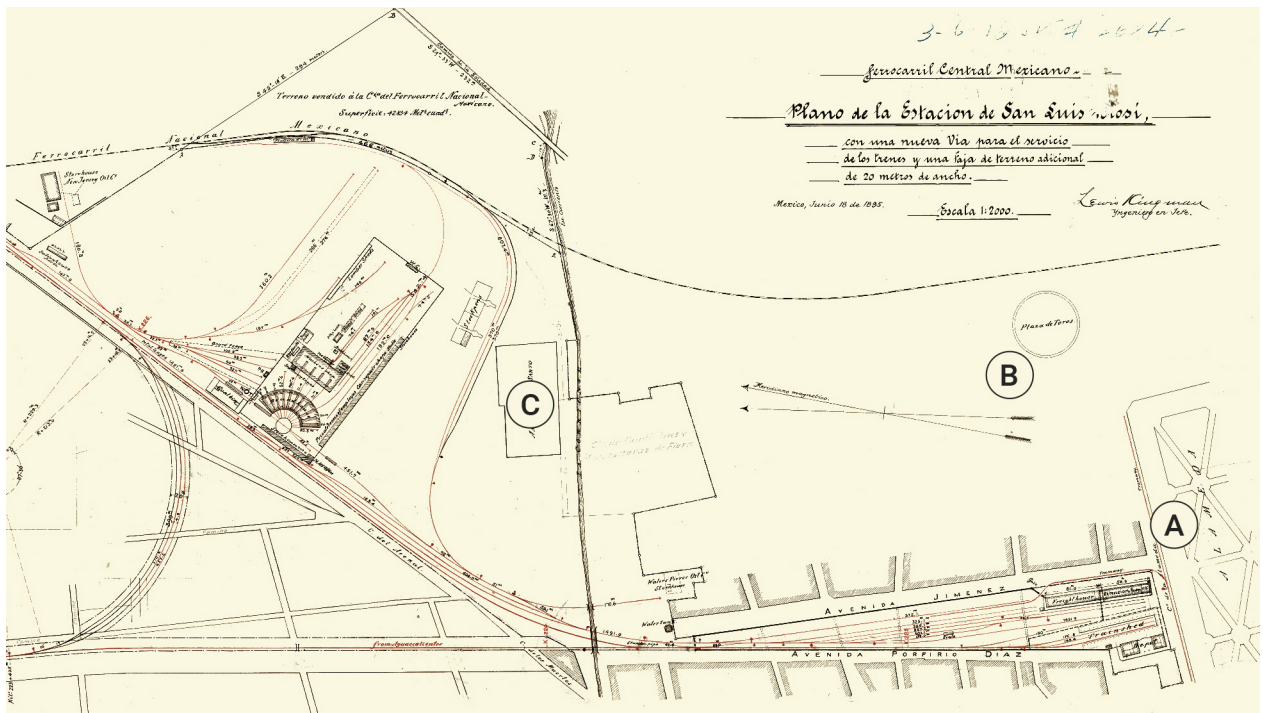
De acuerdo con los planos recuperados, la construcción del hospital se llevó a cabo después de la consolidación de las empresas en Ferrocarriles Nacionales de México, mientras que fue hasta 1957 cuando se inauguró el Centro Deportivo Ferrocarrilero.³³ En una nota publicada en enero de 1958 se detallan estas instalaciones, las del hospital y los servicios que se prestaban en él, así como las de una escuela primaria, todas ellas obras realizadas por la Gerencia de los Ferrocarriles Nacionales de México.³⁴ Así mismo, se puede ubicar en los planos la existencia una cancha de tenis y un jardín en las inmediaciones de la estación, aunque éstos ya no aparecen en un plano

³¹ Antonio Alanís Herrera, “Inauguración del Club Deportivo ‘Nacionales de México’ en Aguascalientes”. *Ferronales*, núm. 3, marzo de 1932, p. 17; s/a, “Empresas y trabajadores: la construcción de infraestructuras auxiliares del ferrocarril en México en las primeras décadas del siglo xx”.

³² La zona en donde se encontraba la iglesia no es visible en la Figura 9, pero se encontraba un poco arriba de la plaza de toros, su ubicación se puede observar en la Figura 10.

³³ “Centro ferrocarrilero”, *Ferronales*, núm. 1, enero de 1958, p. 7.

³⁴ “Descripción de las obras sociales en San Luis Potosí”, *Ferronales*, núm. 1, enero de 1958, p. 11.



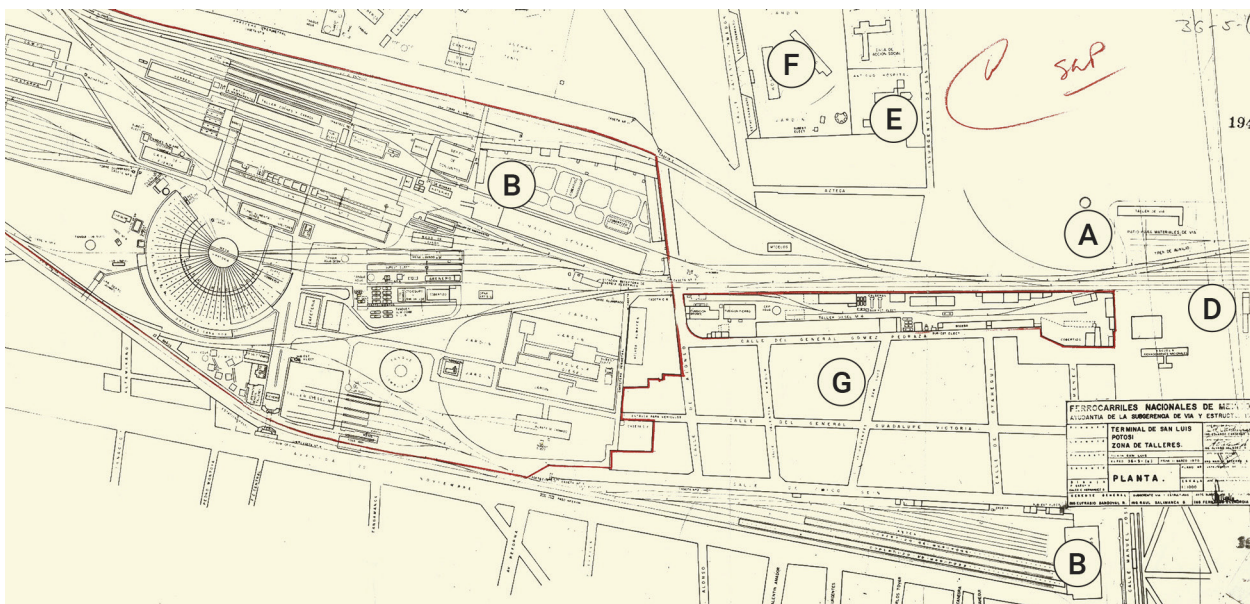
de 1940. También se proyectó la construcción de un parque obrero que se ubicaría en unas manzanas localizadas entre los talleres del ex Nacional y las vías del ex Central, aunque aparentemente no se llevó a cabo.³⁵

En la Figura 10, que es un plano de 1970, se puede localizar distintos puntos de importancia, como son el equipamiento antiguo del barrio del Montecillo: la iglesia del Montecillo (A) y el lugar donde se ubicó el camposanto (B); las primeras estaciones: del Ferrocarril Central Mexicano (C) y del Ferrocarril Nacional Mexicano (D), misma que estuvo en funcionamiento hasta que se inauguró la estación nueva en 1943; el polígono marcado con la letra G muestra el lugar en donde se proyectó construir el parque obrero, proyecto que como se ha señalado no se llevó a cabo. También se indican las infraestructuras auxiliares que se construyeron en las inmediaciones del complejo ferroviario: el hospital, tanto el primero que se construyó (E) como el segundo (F); la escuela que se construyó en el lugar en donde estuvo el campo de tenis y el jardín (H) y el campo deportivo, que no aparece completo en el plano (I). Éste contaba con campos de fútbol, beisbol, canchas de tenis, basquetbol, voleibol, gimnasio,

Figura 9. Equipamiento urbano afectado por la construcción de los complejos ferroviarios.

Fuente: CNPPCF, CEDIF, FNM, Sección: Patios y líneas, núm. 1040, *Ferrocarril Central Mexicano. Plano de la estación de San Luis Potosí*, 18 de junio de 1895. [Recorte y modificación propios.]

³⁵ CNPPCF, CEDIF, FNM, Sección: Patios y líneas, núm. 1052, *Proyecto de supresión de escuela en el patio de la estación de San Luis Potosí*, 16 de febrero de 1933; CNPPCF, CEDIF, FNM, Sección: Patios y líneas, núm. 1057, *Proyecto de patio de pasajeros, patio de maniobras de carga y casa redonda en la terminal de San Luis Potosí*, 27 de enero de 1940.



club, casino, baños, alberca, mesa de frontón, instalaciones para atletismo, stand de tiro y juegos para niños.³⁶

Como se puede apreciar en el caso de San Luis Potosí, las infraestructuras auxiliares se incorporaron de manera tardía, pero también jugaron un papel significativo en los alrededores del complejo ferroviario y estuvieron destinadas para los trabajadores de la empresa.

A modo de conclusión: las infraestructuras auxiliares como detonantes de urbanización

Una de las preguntas que dieron pie a este trabajo fue, ¿por qué las empresas consideraron necesario incorporar las infraestructuras auxiliares en los complejos ferroviarios?; y si bien H.W Jacobs ofrece algunas pistas para responderla en su artículo "The Square Deal to the Railway Employee",³⁷ en el cual reflexiona en torno a las prácticas que tenía la empresa del Santa Fe con relación a sus empleados.³⁸ Jacobs hace énfasis en que las condiciones de trabajo de los ferrocarriles eran pesadas, sobre todo cuando los trabajadores debían establecerse en poblaciones en donde no se contaba con ciertos entretenimientos, por lo que empresas como la del Santa Fe buscaban mejorar las condiciones de sus empleados mediante

Figura 10. Equipamiento e infraestructuras auxiliares en el complejo ferroviario de San Luis Potosí. Fuente: CNPPCF, CEDIF, FNM, Sección: Patios y líneas, núm. 221, Terminal de San Luis Potosí. Zona de talleres, 11 de marzo de 1970. [Recorte y modificación propios.]

³⁶ "Descripción de las obras sociales en San Luis Potosí", *op. cit.*

³⁷ Publicado originalmente en junio de 1907, y de manera posterior incorporado al libro H.W. Jacobs, *Betterment Briefs. A Collection of Published Papers on Organized Industrial Efficiency*, Nueva York, John Wiley & Sons, 1909."

³⁸ Véase s/a, "Empresas y trabajadores: la construcción de infraestructuras auxiliares del ferrocarril en México en las primeras décadas del siglo XX".

la construcción de salas de lectura y recreo, hospitales, casas, así como de parques y terrenos de recreo alrededor de las estaciones, además de tiendas y oficinas.³⁹ Estas ideas, como se ha visto para el caso de Aguascalientes, se retomaron en algunas estaciones en México, en donde además se incorporaron escuelas e iglesias para cubrir otras necesidades de los trabajadores y sus familias.

No fue el caso de Mérida y San Luis Potosí, en donde los procesos de incorporación de infraestructuras auxiliares fueron más tardíos, aunque posiblemente respondieron a exigencias gremiales y proyectos del estado revolucionario y posrevolucionario. Por ejemplo en Mérida tanto el proyecto de hospital como los de vivienda para los trabajadores estuvieron vinculados en principio al gobierno de Salvador Alvarado. Por su parte, en San Luis Potosí los avances en esta materia se dieron de manera posterior.

La construcción de las infraestructuras ferroviarias sin duda contribuyó al crecimiento de las ciudades hacia las zonas en donde se ubicaron los talleres, para el caso de Aguascalientes, por ejemplo, Martínez Delgado afirma que la construcción de los Talleres Generales generó un importante crecimiento urbano hacia esa zona.⁴⁰ En Mérida, aunque la empresa proveyó de vivienda a una pequeña parte de sus trabajadores, pareciera que muchos otros se establecieron por su cuenta en las inmediaciones del complejo ferroviario, y de manera posterior se establecieron colonias para los trabajadores en un área circundante. Por su parte, en San Luis Potosí la incorporación de los espacios ferroviarios en torno a la alameda fue un punto de ruptura en la dinámica del barrio del Montecillo, aunque la vida de los antiguos pobladores se vio trastocada también se conformaron nuevas dinámicas urbanas en las que estuvieron involucradas los trabajadores ferroviarios que se establecieron en las cercanías de estaciones, patios y talleres.

Es claro que la urbanización en torno a los complejos ferroviarios fue variada, y si bien este trabajo se enfoca en las infraestructuras auxiliares, es mucho lo que falta por estudiar en torno a los efectos del ferrocarril en los espacios urbanos en las dinámicas particulares de cada ciudad, en donde entran en juego factores como el origen de las empresas que se establecieron en cada lugar, la locación en donde se ubicaron los complejos dentro de la trama urbana (cerca o lejos del núcleo poblacional), el nivel urbanización, así como las modificaciones en la posesión de las empresas (consolidaciones, cierres, nacionalización, venta, etc.), por mencionar algunos.

³⁹ H.W. Jacobs, "The 'Square Deal' to the Railway Employee", *Betterment Briefs. A Collection of Published Papers on Organized Industrial Efficiency*, Nueva York, John Wiley & Sons, 1909, p. 234.

⁴⁰ Martínez Delgado, *Cambio y proyecto urbano. Aguascalientes, 1880-1914*, p. 282.

Referencias

AGUILAR AGUILAR, JUAN CARLOS

- 2020 “El desarrollo urbano-arquitectónico bajo la influencia del ferrocarril en San Luis Potosí (1888-1914). Barrio del Montecillo”, tesis de licenciatura. Universidad Autónoma de Aguascalientes.

BARBA RODRÍGUEZ, MARLENE Y ALEJANDRO ACOSTA COLLAZO

- 2012 “Los Talleres Generales de Construcción y Reparación de Máquinas y Material Rodante del Ferrocarril Central en Aguascalientes: un recorrido por su historia”, *Labor e Engenho*, vol. 6, núm. 3, 2012, pp. 20–40, <https://doi.org/10.20396/lobore.v6i3.8634432>, consultado el 3 de agosto de 2023.

CARREGHA LAMADRID, LUZ

- 2001 “El impacto del ferrocarril en México. El caso de la capital y de otras ciudades en el centro de País”, ponencia, <<https://www.museodelferrocarril.org/literaturaferroviaria/mx/Historia/03-LuzCarregha.pdf>>, consultado el 22 de agosto de 2023.

CORONADO GUEL, LUIS EDGARDO

- 2015 *La alameda potosina ante la llegada del ferrocarril. Espacio, poder e institucionalización de la ciudadanía moderna en San Luis Potosí, 1878-1890*, San Luis Potosí, El Colegio de San Luis/Gobierno del Estado de San Luis/Secretaría de Cultura.

GRUNSTEIN DICKTER, ARTURO

- 2012 *Consolidados: José Ives Limantour y la formación de Ferrocarriles Nacionales de México*, México, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes/Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero.

GUAJARDO SOTO, GUILLERMO

- 2021 “Tecnología, poder e infraestructura ferroviaria en la conformación urbana de la Ciudad de México, ca. 1870-1960”, *Quaderns d’història de l’enginyeria*, vol. 19, 2021, pp. 1-31, <<https://upcommons.upc.edu/handle/2117/357668>>, consultado el 12 de julio de 2022.

- 2022 "Orígenes ferroviarios y efectos urbanos de la logística de última milla en la Ciudad de México, ca. 1890-1950", *TST. Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, vol. 48, pp. 47-82. < <https://doi.org/10.24197/tst.Marzo.2022.47-82>>, consultado el 12 de julio de 2023.

IBARRA DERAS, MAURICIO

- 2021 *Los efectos del ferrocarril en la ciudad de México del siglo XIX*, tesis doctoral. Universidad Autónoma del Estado de México.

JACOBS, H.W.

- 1909 "The 'Square Deal' to the Railway Employee", en *Betterment Briefs. A Collection of Published Papers on Organized Industrial Efficiency*, Nueva York, John Wiley & Sons, pp. 233-262.

KELLETT, JOHN R.

- 1969 *The Impact of Railways on Victorian Cities*, Londres, Routledge & Kegan Paul/Toronto University Press.

KURI RODAL, ADALBERTO

- 2019 *La historia del tendido de los ramales ferroviarios en las cercanías de la ciudad de Xalapa: obra pública y transformación del espacio, 1876-1922*, tesis de maestría, Universidad Veracruzana.

LUBOVE, ROY

- 1967 "The Urbanization Process: An Approach to Historical Research", *Journal of the American Institute of Planners*, vol. 33, núm. 1 pp. 33-39, <https://doi.org/10.1080/01944366708977992>, consultado el 18 de julio de 2023.

MARTÍNEZ DELGADO, GERARDO

- 2017 *Cambio y proyecto urbano. Aguascalientes, 1880-1914*, Aguascalientes, Universidad Autónoma de Aguascalientes.

MARTÍNEZ DELGADO, GERARDO Y MARIO BASSOLS RICARDEZ (COORDS.)

- 2014 *Ciudades poscoloniales en México. Transformaciones del espacio urbano*, Puebla, Benemérita Universidad Autónoma de Puebla.

MARTÍNEZ DELGADO, GERARDO Y GERMÁN RODRIGO MEJÍA PAVONY

- 2021 "Introducción", en Gerardo Martínez Delgado y Germán Rodrigo Mejía Pavony (eds.), *Después de la heroica fase de exploración. La historiografía urbana en América Latina*, Guanajuato, Universidad de Guanajuato/Editorial Pontificia Universidad Javeriana/ Editorial Flacso Ecuador, pp. 9-21.

MENDOZA PÉREZ, LUIS ALBERTO

- 2007 *La influencia del ferrocarril en la arquitectura y el urbanismo en el estado de Colima. 1880-1940*, tesis doctoral, Universidad Autónoma de Aguascalientes/Universidad de Colima/ Universidad de Guanajuato/Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo.

MIRANDA PACHECO, SERGIO

- 2012 "La Historia Urbana en México. Crítica de una historiografía inexistente", en Esther Maya Pérez y Héctor Quiroz Rothe (comps.), *Urbanismo: temas y tendencias*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, pp. 349-361.

REYES PAVÓN, LEONOR EUGENIA

- 2021 *Ferrocarril y ciudad: la transformación urbana en Mérida a partir de la introducción de la infraestructura ferroviaria (1874-1920)*, tesis doctoral, El Colegio de Michoacán.
- 2023a "Empresas y trabajadores: la construcción de infraestructuras auxiliares del ferrocarril en México en las primeras décadas del siglo xx", *manuscrito*.
- 2023b "Las estaciones ferroviarias y sus efectos en las transformaciones del barrio de La Mejorada en Mérida, Yucatán, 1874-1920", *Meyibó*, vol. 13, núm. 23 (enero-junio), 2023.

ROTH, RALF Y MARIE-NOËLLE POLINO (EDS.)

- 2003 *The City and the Railway in Europe*, Burlington, Ashgate.

SÁNCHEZ-HIDALGO, DORA CECILIA

- 2020 "Negociando el derrumbe de la muralla: el Ferrocarril Mexicano en la política urbanística del puerto de Veracruz, 1863-1885", *Oficio. Revista de Historia e Interdisciplina*, núm. 11, pp. 11-31, <https://doi.org/10.15174/orhi.v0i11.138>, consultado el 12 de julio de 2023.

SÁNCHEZ VILLEGAS, CARLOS ALBERTO

2016 *La llegada del ferrocarril a Aguascalientes y San Luis Potosí 1880-1908*. Historia comparada, tesis de licenciatura, Universidad Autónoma de Aguascalientes.

SANTOS Y GANGES, LUIS

2007 *Urbanismo y ferrocarril. La construcción del espacio ferroviario en las ciudades medias españolas*, Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

ZOIDO, FLORENCIO, SOFÍA DE LA VEGA, GUILLERMO MORALES, MAS, RAFAEL Y RUBÉN C. LOIS

2000 *Diccionario de geografía urbana, urbanismo y ordenación del territorio*, Barcelona, Editorial Ariel.

Leonor Eugenia Reyes Pavón

Becario - Centro de Investigaciones Interdisciplinarias en Ciencias y Humanidades

Universidad Nacional Autónoma de México, México

lereyespavon@gmail.com

<https://orcid.org/0000-0002-6931-9883>

Es licenciada en historia por la Universidad Autónoma de Yucatán, maestra y doctora en Historia por El Colegio de Michoacán y miembro del Sistema Nacional de Investigadores, como Candidata. Su tesis doctoral *Ferrocarril y ciudad: la transformación urbana en Mérida a partir de la introducción de la infraestructura ferroviaria (1874-1920)* obtuvo el premio Gastón García Cantú en Investigación Histórica Sobre la Reforma Liberal y el Porfiriato, otorgado por el Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México. Actualmente realiza una estancia posdoctoral en el Centro de Investigaciones Interdisciplinarias en Ciencias y Humanidades de la UNAM.

Agradecimientos

UNAM, Programa de Becas Posdoctorales en la UNAM, becaria del Centro de Investigaciones Interdisciplinarias en Ciencias y Humanidades, asesorada por el doctor Guillermo Guajardo Soto.



Disponible en:

<https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=773782614012>

Cómo citar el artículo

Número completo

Más información del artículo

Página de la revista en redalyc.org

Sistema de Información Científica Redalyc
Red de revistas científicas de Acceso Abierto diamante
Infraestructura abierta no comercial propiedad de la
academia

Leonor Eugenia Reyes Pavón

**Infraestructuras ferroviarias y urbanización: Mérida,
Aguascalientes y San Luis Potosí, S. XIX y XX**
**Rail infrastructure and urbanization: Mérida,
Aguascalientes and San Luis Potosí in the 19th and 20th
centuries**

Academia XXII

vol. 14, núm. 28, p. 249 - 274, 2023

Universidad Nacional Autónoma de México, Facultad de
Arquitectura,

ISSN-E: 2594-083X

DOI: [https://doi.org/10.22201/
fa.2007252Xp.2023.14.28.87246](https://doi.org/10.22201/fa.2007252Xp.2023.14.28.87246)