

LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA Y LOS BORRADOS DE LA MEMORIA EN LA CIUDAD DE MÉXICO: UNA ENTREVISTA EN MOVIMIENTO CON GUILLERMO GUAJARDO

Railway infrastructure and memory erasure in Mexico City: A walking interview with Guillermo Guajardo

Reynaldo DE LOS REYES PATIÑO
Université de Genève

El ferrocarril ha sido uno de los grandes protagonistas de las sociedades modernas. Su imagen evoca el desplazamiento, la velocidad, la integración de espacios distantes. Pero al mismo tiempo, el ferrocarril —en cuanto tecnología— necesita de una infraestructura que se arraiga al suelo, se sedimenta, y si no se le comprende adecuadamente, se le pueden atribuir efectos muy disímiles como integrar espacios o bien provocar segregaciones. Este ha sido el caso de la Ciudad de México, donde políticos y planeadores urbanos propiciaron borrar la memoria del ferrocarril para la ciudad y sus habitantes. Afortunadamente, ese borrado no ha sido total. Aún quedan huellas de ese pasado, y el profesor Guillermo Guajardo, un experto en la materia, nos ayudará a encontrar estas historias buscando sus rastros en la ciudad.

MEMORIAS BORRADAS

Nos vimos en una nublada mañana de agosto de 2023. El punto de partida fue la Plaza de las Tres Culturas, famosa por haber sido el escenario de la represión estudiantil del dos de octubre de 1968. La plaza lleva ese nombre por ser un lugar donde confluyen ruinas de la cultura prehispánica, un templo de la colonización española, y los complejos habitacionales del México moderno. Pero Guillermo tiene otra idea: esta no debería ser la plaza de las tres culturas, sino de las cuatro. La cuarta cultura, la de los obreros, la industria y los ferrocarriles, ha sido negada y prácticamente borrada del espacio, tal como nos lo comprueba mostrando una fotografía de inicios de la década de 1950 donde se aprecia un enorme conjunto de vías férreas, almacenes y ferrocarriles, todos hoy desaparecidos.

Reynaldo de los Reyes (RR): ¿Qué pasó con el espacio obrero y ferroviario que ocupaba esta zona?

Guillermo Guajardo (GG): Se borró todo, es decir, se levantaron las vías, se demolieron los almacenes, se desarmaron todas las instalaciones. Y sobre esto se instaló el proyecto del conjunto habitacional de Tlatelolco. En ese sentido, en términos estrictamente históricos aquí hay cuatro culturas en este suelo, pero hay una cultura negada, que sería la cultura ferroviaria, cuyo último destello fue la huelga de los ferrocarrileros de 1958-59. El retiro si bien venía desde la década de 1940, se completó poco más de diez años después. De aquí se retiraron de manera forzada un proletariado y la tecnología; de esa tecnología y de ese proletariado no quedó nada. Aquí había una concentración obrera fluctuante que pudo llegar a ser de cinco mil personas o más, no sólo ferroviaria, sino industrial, ya que había una fundición importante, así como una diversidad de talleres y de otras instalaciones como depósitos de petróleo. En ese sentido la huelga fue la despedida de un proletariado en esta área y dio paso a la relocalización de instalaciones y a la expulsión de gran parte de la población pobre que vivía alrededor. Fue una gran mudanza, detonada por varias políticas públicas verticales desde el gobierno federal aplicadas de manera sistemática, prácticamente desde el 1944, cuando se inició formalmente el “despeje”. Otra cosa que con el tiempo se puede detectar fue la negación de un segmento histórico social y tecnológico. Incluso cuando se han hecho balances históricos sobre los trabajadores de la Ciudad de México, en ellos no aparecen los ferrocarrileros, quienes trabajaron aquí por casi ochenta años.



RR- ¿Cuáles fueron los cambios urbanísticos más importantes para la ciudad en ese periodo?

GG- Hubo una reorganización masiva de la ciudad que empezó a fines de la década de 1940. Con el presidente Miguel Alemán [1946-1952] el proyecto de modernización fue material, económica y estéticamente guiado por la idea de negar parte del siglo XIX, del porfirismo y de sus símbolos en aras de levantar un país moderno de manera rápida —una obsesión del régimen posrevolucionario—. Esto también pasó por negar a parte del proletariado, la pobreza, y una ciudad diversa. Era una parte de la ciudad que tenía un gran barroquismo. Lo que estamos viviendo hoy [Tlatelolco] ya no es barroco, es una serie de volúmenes modernos, algunos grises y otros de un carácter casi brutalista.

Aquí hubo una intervención fundamentalmente de la ingeniería y de la arquitectura sobre un espacio, a tal punto que, a fines de los años 50, cuando se empezaron a entregar las primeras instalaciones al norte de donde ahora estamos, los ejecutivos de Ferrocarriles Nacionales de México (Ferreñales), la empresa paraestatal surgida de la consolidación de 1907, le llamaron a toda esta reestructuración espacial “urbanismo

ferrocarrilero”. Esto es un punto importante, porque quiere decir que los que impusieron un nuevo orden espacial son básicamente los ingenieros. Si uno lo ve en el conjunto de la ciudad fue un movimiento de tierras y obras impresionantes no estudiado, para crear nuevas infraestructuras.

En el caso de la infraestructura ferroviaria, para autores como Kellet (1969) la instalación de las vías férreas generó un “efecto de barrera”, en tanto que para geógrafos históricos como Dennis (1984), se crearon sinuosidades como islas, penínsulas e istmos dentro de la ciudad. Es lo que yo llamo el “efecto archipiélago” para el caso de la Ciudad de México, porque para fines de la década de 1940 la capital contenía diversas islitas logísticas, que eran las líneas de ferrocarril con sus espuelas y apartaderos. Algunas de éstas no se retiraron como se comprueba en la zona cercana a Tlatelolco que vamos a visitar, en donde todavía hay fábricas y bodegas que utilizan las vías férreas para mover grandes volúmenes de carga dentro de la ciudad.

RR- ¿Cómo podría definir la infraestructura, y qué nos permite entender su historia?

GG- La infraestructura es un testimonio de los flujos. No son espacios inertes, son lugares por los que pasan bienes y personas, y en ese sentido el ferrocarril nos entrega una lectura espacial. Es una tecnología situada, pero también de flujos situados. La “Infraestructura” es una palabra francesa que no fue un término técnico, sino una metáfora legal para separar lo que es la plataforma en el suelo de lo que se llama la superestructura, que es lo que va desde la traviesa y del riel para arriba. Así, la infraestructura podría ejemplificarse esencialmente con el terraplén, una noción de suelo diseñado y construido de manera explícita, en este caso el diseño de una ruta. Es lo que vamos a hacer ahora en esta ruta histórica en la que nos encontraremos con diversos volúmenes. La ruta del ferrocarril también nos permitirá ver varios niveles sociales y espaciales, pasar desde sectores muy deteriorados —que fueron proyectos de modernización en los 50, 60— hasta los últimos desarrollos inmobiliarios de la Ciudad de México.

La tarea no era fácil. Nuestra ruta histórica empezaba en Nonoalco, donde se encontraba una de las grandes terminales ferroviarias, pero entre las huellas del pasado indígena, español y mexicano, parecía difícil encontrar vestigios de ese paisaje ferroviario que una vez dominó esta parte de la ciudad. Para hacerlo tendríamos que ir más allá de lo evidente.



“Este es el plan de viaje”, nos dice Guillermo mientras nos muestra sobre el cofre de un taxi un mapa de 1942 con quince puntos que nos permitirán seguir los viejos rieles del ferrocarril. El vehículo que nos llevará es de Fernando Sánchez, su taxista de confianza, quien nos guiará sin otra ayuda más que su memoria. Cuando le pregunto si tiene GPS, toca su sien con el dedo índice repetidamente: “todo está aquí”, me responde. Conoce la ciudad como la palma de su mano, cualidad que —recalca— ya no se encuentra en los nuevos conductores de aplicación. Nos montamos al taxi. Nos acompaña también Eugenio, historiador y fotógrafo entusiasta de los ferrocarriles. Estamos listos para iniciar el recorrido.



LOS OLVIDADOS

[...] Crisantema de siempre, por ella corrían los trenes transparentes, se mataban más pájaros y el ave de la lluvia, ave del señor de la casa de turquesas, me miraba con sus ojos de espanto [...]

José Trigo

Fernando del Paso

Entramos a la colonia Atlampa, donde todavía encontramos viejas construcciones porfirianas y posrevolucionarias. Aquí era zona de almacenes

de petróleo, fundiciones, fábricas de asfalto, de jabón, y de otras como “La Maravilla”, fábrica de estampados. “Es un área complicada”, dice Guillermo. Y tiene razón. De hecho, lo ha sido por mucho tiempo. Fue escenario — nada menos— que de Los Olvidados de Luis Buñuel, y también figuró en importantes obras literarias como José Trigo, de Fernando del Paso.



La primera escena que encontramos es reveladora: asentamientos irregulares encima de las vías, postes, cables, edificios de departamentos en los costados y de fondo la famosa Torre Banobras. Dos mujeres policías se acercaron a Eugenio, que tomaba las fotos, y lo interrogaron. Nos sugirieron retirarnos. Ya nos íbamos.



RR- En la historiografía urbana se habla mucho de los palimpsestos, de capas de historia. Y esa idea hace pensar que todo convive al mismo tiempo, incluso cuando las infraestructuras hayan provocado segregación y desplazamientos.

GG- Bueno, las infraestructuras se van sedimentando, se puede borrar su superestructura, pero dejan una huella, quedan como un espectro sobre el suelo. En este sentido, no es tanto que la infraestructura cree en sí segregación, es un asunto más del orden social y económico instalado en torno a esa infraestructura, también por su desuso. En Europa, incluso en parte de Estados Unidos, la presencia de este tipo de infraestructuras

permanentes al quedar en desuso también gesta deterioro, pero sus impactos se han ido resolviendo en base al soterramiento o a la construcción de pasos, a fin de eliminar el “efecto de barrera”. En cambio, lo que tenemos aquí es una eliminación casi completa para modernizar parte de la ciudad, aunque a la larga no se va la pobreza ni la marginación, sino que, como acabamos de ver, se crea otra.

Si bien el tren se convirtió en ícono la Revolución Mexicana, la paradoja es que paulatinamente se fue negando y deteriorando su función. El ferrocarril fue un medio de transporte que se deterioró mucho por el conflicto, por perder inversión y disciplina industrial, y por la nacionalización de Ferronales en 1937, que se tradujo en la mala gestión de la administración obrera. Lo que estamos viendo acá fue la solución que tomó el gobierno federal desde 1947 de reorganizar radicalmente la función del transporte ferroviario con un borrado de una parte del cuadro urbano para el palimpsesto. Eso implicó borrar la pintura antigua y pintar una nueva imagen.



Nos detuvimos en la calle Crisantema, uno de los escenarios frecuentes de la novela de Del Paso. Un gato observaba desde un costado. Para nuestra sorpresa, encontramos un par de gallos muertos sobre las vías. El sacrificio había sido reciente: había plumas por todos lados, algunas aplastadas, y los cuerpos de los gallos estaban cubiertos por el lodo que dejaron las lluvias del día anterior. “Es santería”, nos explica Fernando. Sirve para protegerse de los peligros del camino.



Nos movemos al siguiente punto. Luego de la reorganización ferroviaria de mediados de siglo, en 1958 entraron en operación la Terminal del Valle de México (TVM) y la estación intermodal de Pantaco, al norte de la ciudad. Avanzamos hacia esta última que se encuentra en la alcaldía de Azcapotzalco, donde se consolidó una importante zona industrial. Hoy es la terminal de carga ferroviaria más importante del país.

RR- Las nuevas terminales ferroviarias son sólo de carga, de alguna manera el transporte de pasajeros queda relegado.

GG- En México se fue renunciando a dar un mejor servicio ferroviario a la población, lo que se compensó con la entrada masiva del automóvil y del camión. Por lo tanto, la decisión de levantar las vías y no ofrecer, por ejemplo, un servicio interurbano como en Europa o incluso en ciudades latinoamericanas importantes como Buenos Aires, fue una decisión política en favor del autotransporte desde la década de 1930. Para esto se fue creando toda una nueva infraestructura para el automóvil, que va a terminar con la destrucción de una buena parte de la retícula antigua de la ciudad con la construcción de los ejes viales.

RR- En uno de tus trabajos dices que la apuesta por el autotransporte no es necesariamente por la decadencia del ferrocarril, como otros han argumentado.

GG- El autotransporte está ligado al nuevo régimen [posrevolucionario], es decir, va creciendo su peso político. Esto complementa lo que te decía sobre el transporte de pasajeros, ya que se decidió establecer una especialización muy alta en la carga. El ferrocarril mexicano en la actualidad está ligado a América del Norte, y a su logística. Toda la reestructuración que se hizo desde la década de 1940 fue pensando en la carga, y fue un triunfo para el autotransporte, no sólo del automóvil, sino del camión. Pero, el camionero es un actor que no está bien estudiado, a pesar de su peso político. De esa manera se fueron cerrando las alternativas ferroviarias para el transporte de pasajeros en la capital. Por otra parte, se ha ignorado toda una historia social del caminar. Toda esta reorganización urbana para muchos trabajadores significó que crecieran las distancias hacia sus centros de trabajo al alejar las instalaciones de la ciudad.

Avanzamos luego hacia el poniente y llegamos a Clavería, el barrio que vio a nacer a José José y que ahora tiene una estatua suya en la plaza principal. Llegamos a un cruce donde se superponen las vías del tren con las del viejo tranvía. Sobre la calle Ferrocarril Nacional, en la barda, hay pintas de pandillas que marcan su territorio, y cerca conviven tiraderos de basura y posesionarios, mientras en las calles coexisten las casas antiguas y deterioradas con los nuevos edificios tanto de vivienda social como de desarrolladores inmobiliarios.



Eugenio Lazo (EL)- ¿Cuándo levantaron el tranvía?

GG- En la década de 1960 se puso fin al tranvía. Es otra historia. Junto con sacar las grandes estaciones, coincide el cierre posterior del servicio de tranvías de la ciudad de México, y se abre el campo para lo que se llamó el “pulpo camionero”, y para el automóvil. En las rutas de algunos tranvías quedaron los trolebuses. El único que quedó y empezó a hacerse de nuevo más tarde fue el Tren Ligero a Xochimilco, con una parte del antiguo trayecto del tranvía.



En la colonia aledaña, Ángel Zimbrón, vimos los chalets de los ingleses que trabajaron en la refinería de El Águila, compañía petrolera que controlaba gran parte de los hidrocarburos hasta que ocurrió la expropiación petrolera en 1938. La refinería se inauguró en 1932 y con ella otra infraestructura que complementó el ferrocarril: un oleoducto que conectó las zonas petroleras del Golfo de México con el centro del país.



RR- La refinería debió contribuir a la concentración espacial de la industria en esta zona, ¿no?

GG- Claro. La refinería creó diversas instalaciones de patios ferroviarios para distribución de sus productos. Con la expropiación, en 1938, más la expansión del mercado automotriz, creció. Además, la refinería también producía combustible para aviones, lo cual tiene que ver con la construcción del aeropuerto internacional. Y cuando se difundió el uso de locomotoras Diésel, el sistema de refinación de Pemex tuvo a Ferrocarriles Nacionales como un importante cliente en el consumo interno. La historia del mercado petrolero nacional se refleja en esta refinería.

Contaba con un oleoducto, de acuerdo con el estado del arte de las refinerías de la década de 1930. En ese sentido la conservación de esta refinería habría sido un excelente ejemplo de la segunda revolución industrial y de un museo tecnológico y social formidable. Pero bueno, nuevamente, aquí esta vez ¡¡se optó por hacer “espejitos” de agua sin propuesta museográfica de ningún tipo que habría permitido entender la historia de un país en el que el petróleo fue la materia prima de su cambio estructural en el siglo XX!! Además, todo en una capital que contaba con esta refinería y con terminales ferroviarias de alcance nacional. Aquí estaría una quinta cultura, la petrolera, también borrada en su capital, otra negación. Así, al parecer avanzamos sobre puntos de negación histórica.



Nos detenemos donde estuvieron las instalaciones, clausuradas en 1991. Los oleoductos, el tendido eléctrico, el ferrocarril, son todos testimonios de lo que alguna vez fue la refinería más importante del país. Ahora, en su lugar, se encuentra un parque con lagos, árboles y espacios deportivos.

GG: Esta es la nueva fantasía modernista del estado mexicano: borrar y hacer lagunitas. Esto es político e ideológico, así conciben la modernidad los sectores dirigentes y sus paisajistas.

EL- Hay un olorcillo a...

RR- La gente se ha estado quejando porque PEMEX acumula aquí los viejos tanques de gas LP. Es extraño, porque si uno ve la prensa de la década de 1930, existe entre los vecinos la idea de que la refinería era una bomba de tiempo. Y sí, hubo explosiones muy fuertes aquí mismo, como la de 1960, sin olvidar luego las explosiones de San Juanico. Ahora hay un parque, pero el olor y la idea de las bombas de tiempo siguen presentes en este espacio.

GG- Sí, ese es el olor. Está emanando una contaminación terrible. Creo que los genios que hicieron esto son los mismos que hicieron otros espejos de agua sobre un basural en Santa Fé, ¿no?

Avanzamos hacia la parte trasera del parque, donde aún quedan unos patios con carros tanque. Guillermo no quiere que saquemos fotos porque es área federal. Le pido a Eugenio una toma. No me parece tan peligroso.

GG- No me hago responsable de estos chamaquitos, mi general —le dice a Fernando—. Esto es área viva todavía, es el último rostro de la refinería del 32. Cumplimos con el punto 8. Ahora vamos al área “fifi”.



LA GENTE SALUDA AL TREN

La última parte del recorrido se centró en una zona que, a diferencia de la anterior, ha pasado por un intenso proceso de gentrificación. Pasamos cerca de la cervcería Modelo —fabricante de la cerveza Corona—, y de ahí caminaríamos hasta Polanco, por el tramo de la famosa línea C, que era el antiguo Ferrocarril a Cuernavaca. Al inicio de este tramo fue evidente que los negocios locales aún adoptan la identidad ferrocarrilera, pero esto desaparecería metros más adelante.

Avanzamos por un largo tramo de vías que ahora conviven con pasos peatonales y ciclistas. De un lado se encuentran rascacielos imponentes, del otro, pequeñas viviendas precarizadas.

RR- Aquí conviven todos los tipos de vivienda y también de infraestructuras.

GG- Sí, aquí se ve la sedimentación. Una infraestructura no borra la otra. Dentro de la ciudad da la impresión de eso, pero evidentemente hay sobreposición y en un espacio más reducido. Tienes la línea eléctrica, que sigue la misma del telégrafo, luego entró el oleoducto —todo en un espacio que se puede vigilar y controlar—, y luego están las calles, que se van definiendo en torno a la línea. Ahora, vean cómo de un lado hay un tipo de vivienda y del otro hay otra. Esto no lo produjo el ferrocarril necesariamente, sino el ordenamiento industrial. Aquí el “efecto de barrera” se va diluyendo y se va convirtiendo en un límite entre distintos tipos de propiedad.





Avanzamos unos metros y una señora se nos acerca. Cree que somos de la alcaldía y que podemos hacer algo por las luminarias del parque. Se decepciona porque somos historiadores. Vemos restos de un viejo sistema de comunicaciones y más adelante una vía paralela.

GG- Me acabo de dar cuenta que esto es una espuela. Probablemente para abastecer una fábrica o un almacén. Se ve vieja, debe ser de finales del siglo XIX. Podría ser también un ladero. Ahora es una jardinera extraña. Aquí ves cómo los que hicieron este parque, no saben qué hacer con la permanencia de las infraestructuras. Hay un problema técnico también porque las vías son muy difíciles de remover, además de mover tierra, debes cortar y extraer el riel, que es una tarea cara y pesada.

Divagamos un poco. “Estamos usando la línea férrea como un recurso heurístico”, dice Guillermo.

RR- Hace un momento usted dijo que en la reorganización urbana de mediados de siglo no participaron urbanistas, sino más bien ingenieros y arquitectos. Pero ¿no le parece que el urbanismo de la época tenía una concepción similar, en el sentido de segregar y borrar?

GG- Sí, pero creo más bien que era un ejercicio urbanístico que en la época estaba a cargo de ingenieros y arquitectos. Se establecían comisiones amplias que tomaban decisiones sobre el espacio, sobre qué había que hacer ahí. Cuando se tomaron las grandes decisiones, en los 40, 50, cuando ocurrió la detonación de la ciudad, fueron básicamente estos grandes grupos de ingenieros, arquitectos, abogados y funcionarios de gobierno los encargados, todo bajo la supervisión a veces directa del presidente de la república para gestionar el espacio. Lo que llama la atención es la decisión del borrado, eso es notable, no queda ningún vestigio relevante. Es una negación de la tecnología.



Ahora, ya casi llegamos al Museo Soumaya que es casi un nuevo centro de la ciudad, una Meca inmobiliaria. Y en frente pasa lo que sería la última vía viva, que es la que abastece de trigo al molino Elizondo. Ahí hay una aguja. Luego iremos donde muere esta línea, frente al Liceo Franco Mexicano.

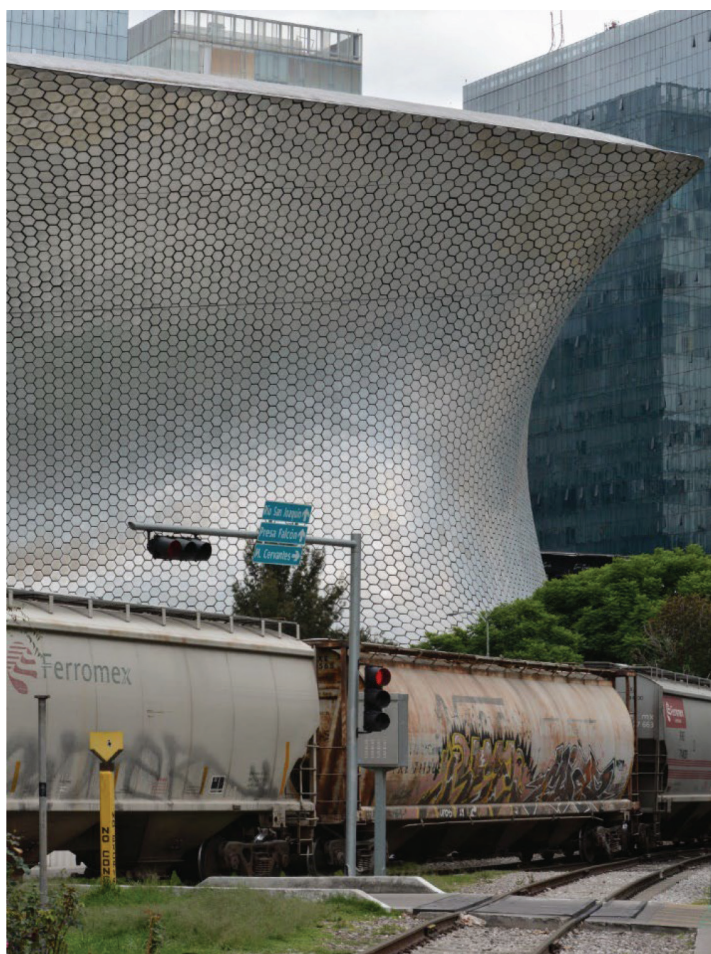
En realidad, hay mucha vida en torno a las vías. Vecinos, oficinistas, trabajadores, turistas. El flujo aumenta conforme nos acercamos al museo. La gente se toma fotos y hace una larga fila para entrar al acuario, acompañada de globos y peluches de animales. Detrás de ello se encuentra la fábrica de Harinas Elizondo. Ahí llega todavía el ferrocarril con trigo para el molino. Escuchamos un claxon pesado y pensamos que era una locomotora, pero era un camión de carga.



Terminamos con el recorrido. Son las 13:09 y una anciana camina despacio hacia el final, donde muere la vía. Seguramente el tren llega por la madrugada, o los sábados, cuando hay menos tráfico vehicular, piensa Guillermo. Sería una locura hacerlo entre semana y en horario laboral.

Pero cosas más raras ocurren en la Ciudad de México. Estábamos dispuestos a partir y Eugenio escuchó a lo lejos un claxon sostenido. “Éste sí debe ser”, dice.

GG- “Allá viene, viejo, ¡corre! —le dice a Eugenio, para que saque las fotos—. Son tres vagones, cada uno tendrá unas 70-80 toneladas de trigo. No, son más, como 9 o 10. Son de *Ferromex* y *Union Pacific*. Es toda una representación escénica, sacar los vagones, meterlos. Es la coreografía industrial. Corrimos con suerte, esto era a lo que venía.



Se abrieron las puertas del molino y comenzó la maniobra, que duró cerca de 15 minutos. La coreografía de garroteros, trabajadores y agentes de tránsito daba vida a la difícil maniobra. Peatones, ciclistas y automovilistas nos detuvimos para que el tren hiciera lo suyo. Una persona se acercó a Eugenio y le dijo: "Toma fotos del contraste entre la industria y ferrocarril, con la modernidad de fondo". "Es justo lo que hacemos", le dice Guillermo. El contraste es evidente para todos, aunque sólo es aparente. Las ciudades son así.

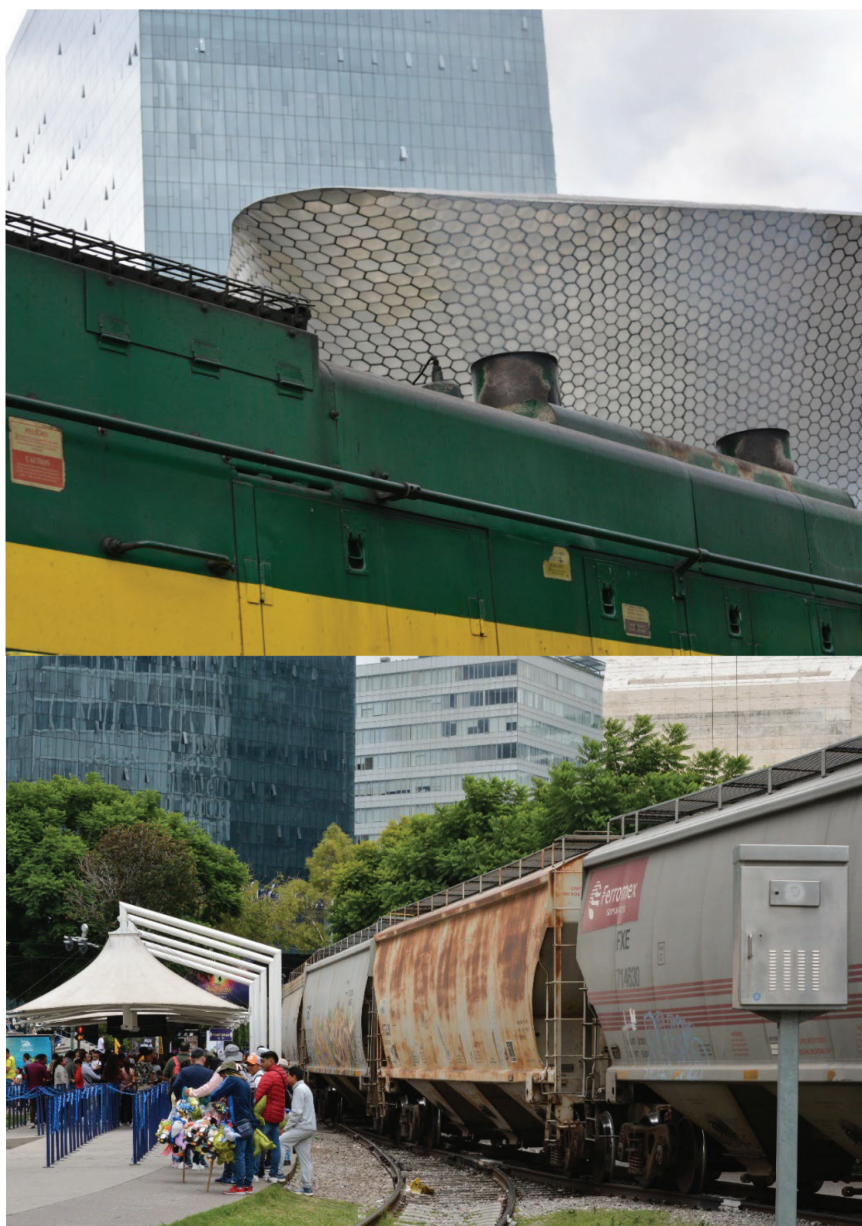


RR- Es un poco surrealista todo.

GG- Es una ciudad viva, todavía con su raigambre industrial vieja, mi amigo.

RR- Reclamando su espacio.

GG- Eso, no soltándolo.





Atrapados en medio de los dos vagones, nos inunda el humo de una locomotora de la década de los 50s. Se termina la maniobra y el garrotero se cuelga al vagón, con una Coca Cola y una bolsa de pan que le dieron como recompensa. El maquinista recibe los saludos de la gente que hace fila en el acuario.

GG- Como dicen los franceses, la gente saluda al tren, no a los camiones. Y la vida continúa. ¿Cuál es la diferencia con Saigón u otra capital cruzada de líneas?

Entrevista y narración: Reynaldo de los Reyes Patiño.

Fotografía: José Eugenio Lazo Freymann.

Entrevista realizada en el marco del proyecto *Urban Palisades: Technology in the Making of Santa Fe, Mexico City*, dirigido por Diana Montaña y David Pretel <https://thedividedcity.com/urbanpalisades/>

SEMBLANZA DE GUILLERMO GUAJARDO

Guillermo Guajardo es Doctor en Estudios Latinoamericanos por la UNAM (1997), Maestro en Estudios Latinoamericanos (Historia) por la UNAM (1995) y Licenciado en Historia por la Facultad de Filosofía y Humanidades, Universidad de Chile (1988). Desde 1996 fue profesor en el Instituto Tecnológico Autónomo de México (ITAM), en 2003 ingresó a la UNAM y en la actualidad es Investigador Titular “C” de Tiempo Completo Definitivo en el Programa de Investigación Ciencia y Tecnología del Centro de Investigaciones Interdisciplinarias en Ciencias y Humanidades (CEIICH) de la UNAM, en donde desarrolla el proyecto “Infraestructura y Sociedad”. Desde 2004 es miembro del Sistema Nacional de Investigadores-CONACYT con el Nivel II.

BIBLIOGRAFÍA RECOMENDADA

- 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*, XIX, 1–31. <http://hdl.handle.net/2117/357668>
- Guajardo Soto, Guillermo (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*, 48(junio), 47-82. <https://doi.org/10.24197/tst.48.2022.47-82>
- Guajardo Soto, Guillermo (2023). What is Infrastructure? Origins, Turns and Continuities of the Concept. *ARQ (Santiago)*, (114), 4–15. <https://doi.org/10.4067/S0717-69962023000200004>
- Freeman, J. Brian y Guillermo Guajardo Soto (2018). Travel and Transport in Mexico. En: *The Oxford Encyclopedia of Mexican History and Culture*. William H. Beezley (Ed.). New York: Oxford University Press, 2018. DOI: 10.1093/acrefore/9780199366439.013.701