

La visión de la Ciudad de México en el Plano Oficial de 1900

Resumen

El territorio de la ciudad de México que vemos representado en mapas y planos de principios del siglo XX fue resultado de un proceso de urbanización que comenzó con el régimen de Porfirio Díaz durante el último tercio del siglo XIX. La construcción de la imagen de la ciudad a través de la cartografía da cuenta de las diversas maneras de configurar el discurso acerca del territorio, pues se ofrecen variadas representaciones que hacen alusión o soslayan diferentes aspectos urbanos. En este sentido, la cartografía sobre la capital de México es muestra de los intereses políticos, sociales, económicos que definen y orientan el desarrollo urbano de la misma. El propósito central de este artículo es explorar la representación cartográfica de la Ciudad de México a partir de un plano producido en las postrimerías del siglo XIX, pero que tuvo su difusión iniciado el siglo XX: el Plano Oficial de la Ciudad de México de 1900. Dicho documento cartográfico sirvió de plano base para dar cuenta de las obras y servicios urbanos de la capital, pero también su uso rebasó el ámbito de la Dirección de Obras Públicas y se convirtió en un plano para uso de los ciudadanos.

Abstract

The territory of Mexico City to see represented in maps of the early twentieth century was the result of an urbanization process that began with the regime of Porfirio Diaz during the last third of the nineteenth century. The construction of the image of the city through mapping realizes the different ways to configure the speech about the territory, as they offer various representations that allude or overlook various urban issues. In this sense, mapping on the capital of Mexico is a sign of the political, social, economic, defining and guiding the urban development of the same. The purpose of this paper is to explore the mapping of Mexico City from a plane produced in the late nineteenth century, but had started its spread twentieth century: the Official Plan of the City of Mexico, 1900. This document served as the base plane mapping to account for the work and services in the capital city but also its use beyond the scope of the Public Works Department and became a blueprint for use by citizens.

María Esther Sánchez Martínez
Profesora-Investigadora en la UAM-
Azcapotzalco. Área de Estudios Urbanos

La visión de la Ciudad de México en el Plano Oficial de 1900*

Notas previas¹

El propósito de las siguientes líneas es explorar la construcción de la imagen de la ciudad de México en el *Plano Oficial de la Ciudad de México 1900*. La representación cartográfica está estrechamente vinculada a las ideas que configuraron un momento histórico y sobre las cuales se sustenta la transformación del entorno urbano, social y cultural, los planos son, entonces, síntesis visual del espíritu de una época. La cartografía elaborada sobre la capital de la República exhibe los diferentes propósitos para los que fue elaborada, en ésta podemos encontrar el estado del avance de las obras urbanas (la ciudad en proceso), la división política (colindancias entre las diferentes municipalidades, división de cuarteles o manzanas), la topografía e hidrografía, o las características del entorno urbano (servicio de transporte, nomenclatura, comercios), etcétera. En este contexto, cabe preguntarse entonces,

¹ Agradezco al Área de Estudios Urbanos los comentarios expresados previos a la publicación de este artículo.

* Este artículo es resultado del Proyecto de Investigación N-240.

qué significado tiene para la ciudad de México en las postrimerías del siglo XIX publicar el *Plano Oficial*. La *pax porfiriana* ofrece un campo fértil para la producción de atlas, mapas y planos del territorio nacional mismos que sirven a diferentes objetivos: construir la imagen de un Estado-Nación próspero y moderno, hacer un inventario de los recursos naturales y mineros con los que cuenta, mostrar la red de comunicaciones (ferrocarriles, telégrafos, carreteras) que atraviesan el país. Y con ello controlar al territorio desde el centro del poder y exhibir al país para atraer la inversión extranjera.

El espíritu de la época exige la elaboración de una cartografía racional, resultado de mediciones matemáticas, cálculos trigonométricos y astronómicos, es decir exactitud y precisión para la toma de decisiones en el territorio y desde la distancia poder controlar los recursos naturales, económicos y los posibles conflictos sociales. Atrás, según este paradigma, quedan las apreciaciones subjetivas, la ciencia y la tecnología sustituyen el trabajo de la imaginación. De ahí que de la escala macro (*Carta de la República*) se descienda a escalas menores y de mayor especifici-

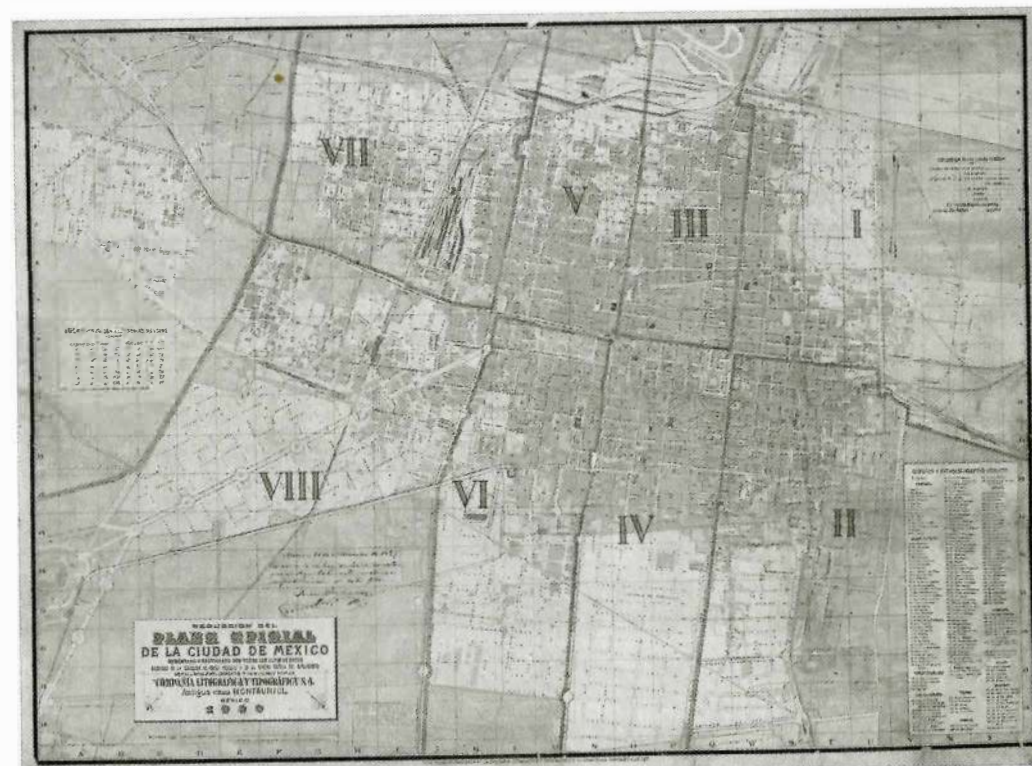


Figura 1. Plano Oficial de la Ciudad de México 1900. Fuente: Mapoteca Orozco y Berra.

cidad (mapas y planos temáticos). La cartografía de más precisa servirá de apoyo para controlar el uso de suelo (catastro), para definir y administrar los impuestos, entre muchos otros. La cartografía de la ciudad de México ha sido ampliamente utilizada para ilustrar diferentes aspectos, sin embargo, poco se habla del discurso que se construye a partir de su propio código, de los actores que intervinieron en su elaboración y de los aspectos que enfatiza o soslaya. Una aproximación al Plano Oficial de la Ciudad de México

1900 pretende abonar en el análisis del documento mismo con base en la metodología propuesta por Priscilla Connolly en su artículo *¿El mapa es la ciudad? Nuevas miradas a la Forma y Levantado de la Ciudad de México? De Juan Gómez de Trasmonte y el texto de J. B. Harley La naturaleza de los mapas. La propuesta consiste en plantear los siguientes ejes: la autoría y el contexto cartográfico; ¿qué dice el plano sobre la ciudad?; ¿qué visión ofrece de la ciudad?; ¿qué aspectos soslaya?; ¿qué difusión tuvo?*

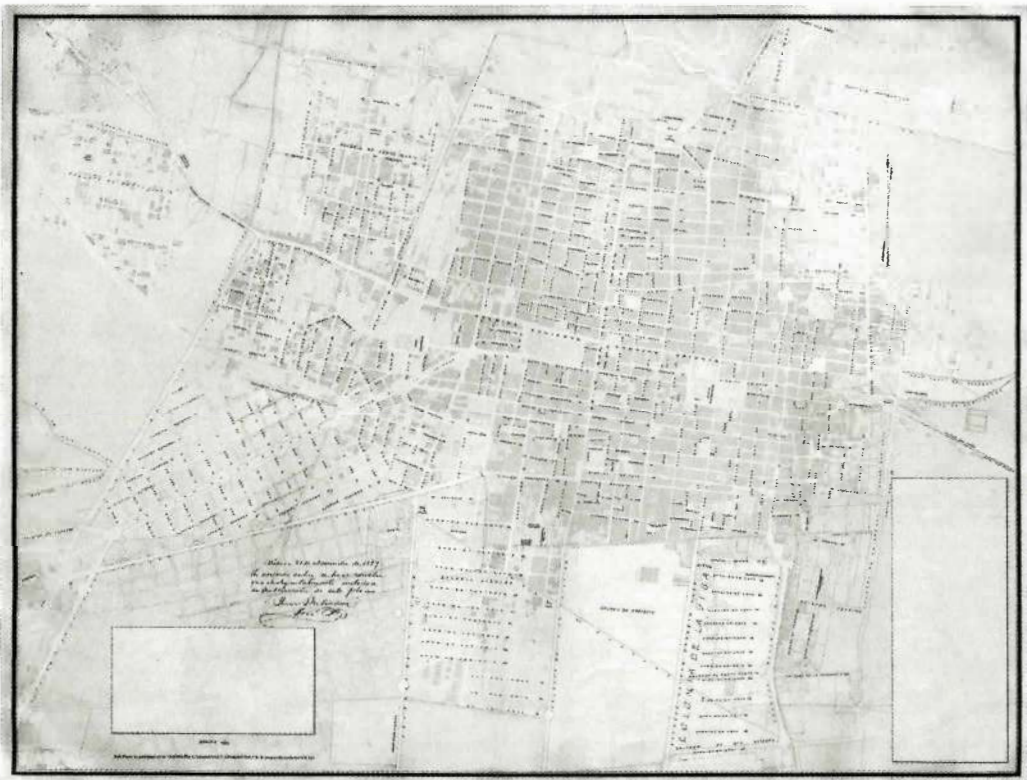


Figura 2. Plano base de 1899 para el plano oficial. Fuente: Archivo Histórico de la Ciudad de México.

Descripción del plano

El *Plano Oficial de la Ciudad de México 1900* (Figura 1) aparece en la *Memoria documentada de los trabajos municipales de 1899*, y tiene más de una versión, señal de que su difusión fue, efectivamente, más allá del ámbito oficial.² En la

Memoria de 1899 se explica que este documento será el plano guía para consignar los avances de las obras públicas urbanas realizadas en gestiones posteriores y que aparecerá con fecha de 1900. En ese mismo texto se menciona la distribución de 50 copias entre los regidores del Ayuntamiento

2 Este documento es fácilmente asequible, pues se encuentra digitalizado en la Mapoteca Orozco y Berra, en el Archivo Histórico de la Ciudad de México, otra ver-

sión se encuentra en la Guía de la Ciudad de México de Figueroa Domenech. Esta guía puede ser consultada en la Biblioteca Digital de la Universidad de Nuevo León.

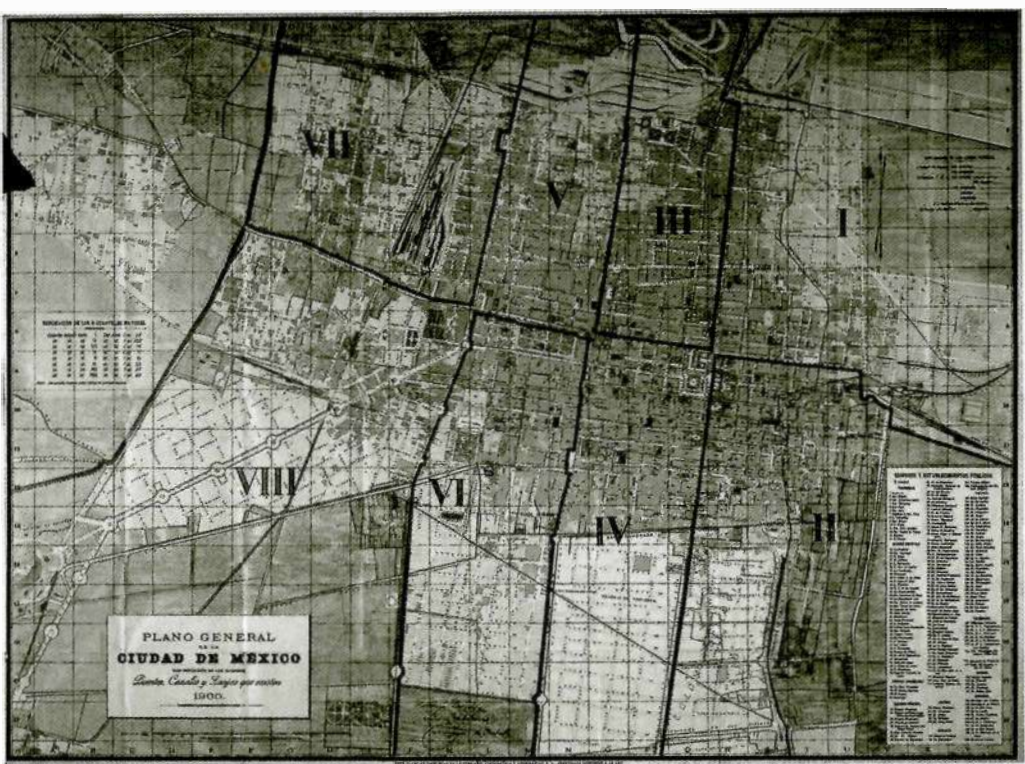


Figura 3. Plano General de la Ciudad de México con indicación de los Puentes, Canales y Zanjas que existen. Fuente: Archivo Histórico de la Ciudad de México.

to y su uso como plano base para las diferentes dependencias administrativas (Aguas y Obras Públicas, entre otras).

Existen múltiples versiones del *Plano Oficial* que ejemplifican los usos y la difusión del mismo. Vale mencionar que fue un plano base (Figura 2), situación que se infiere porque permanece sin ninguna leyenda y con campos para ser rellenados. También se utilizó para localizar y dar cuenta de la información de las obras llevadas a

cabo, por ejemplo el *Plano General de la Ciudad de México con indicación de los Puentes, Canales y Zanjas que existen* (Figura 3), o de los servicios de transporte (Figura 4). Asimismo, lo podemos encontrar publicado en el *Guía General Descriptiva de la República Mexicana* de J. Figueroa Doménech³. (Figura 5) Finalmente, la Compañía

3 Este es un trabajo de documentación coordinado por

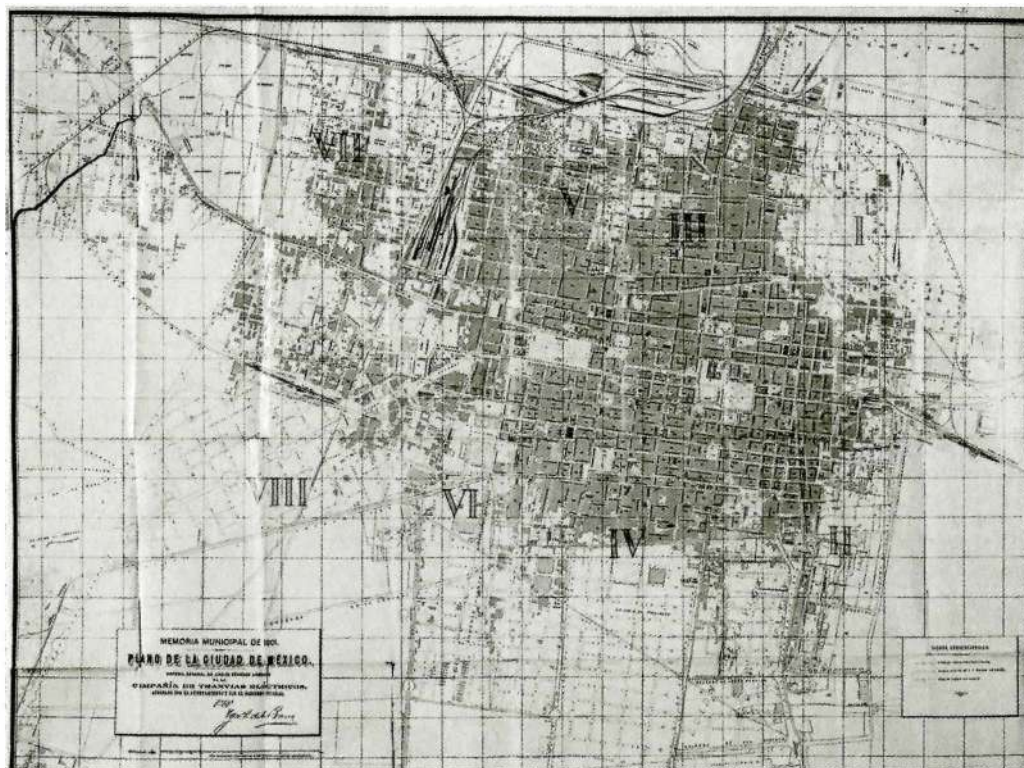


Figura 4. Plano de la Ciudad de México. Sistema General de Líneas Férreas Urbanas de la Compañía de Tranvías Eléctricos. Fuente: Archivo Histórico de la Ciudad de México.

Litográfica y Tipográfica publicaba el directorio

J. Figueroa Doménech, se publicó al mismo tiempo en las ciudades de México y de Barcelona, con el objetivo de difundir en ambos continentes las características de la República Mexicana. Los temas que aborda son de historia, geografía, estadística nacional, agricultura, ganadería, importaciones, exportaciones, industria, vías de comunicación y transporte. Para el Distrito Federal se incluye una lista de las casas mercantiles e industrias más relevantes que se encuentran en el territorio. En la siguiente dirección: <http://www.inegi.gob.mx/>

Nomenclatura Actual y Antigua de las calles de la Ciudad de México 1899-1900. Plano Oficial, que como su título lo indica incluía un listado de las calles que facilitaba su localización tanto en la antigua como la nueva nomenclaturas, además una impresión del plano oficial. (Figura 6)

prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/integracion/especiales/cdhem/CDHEM_Intral.pdf

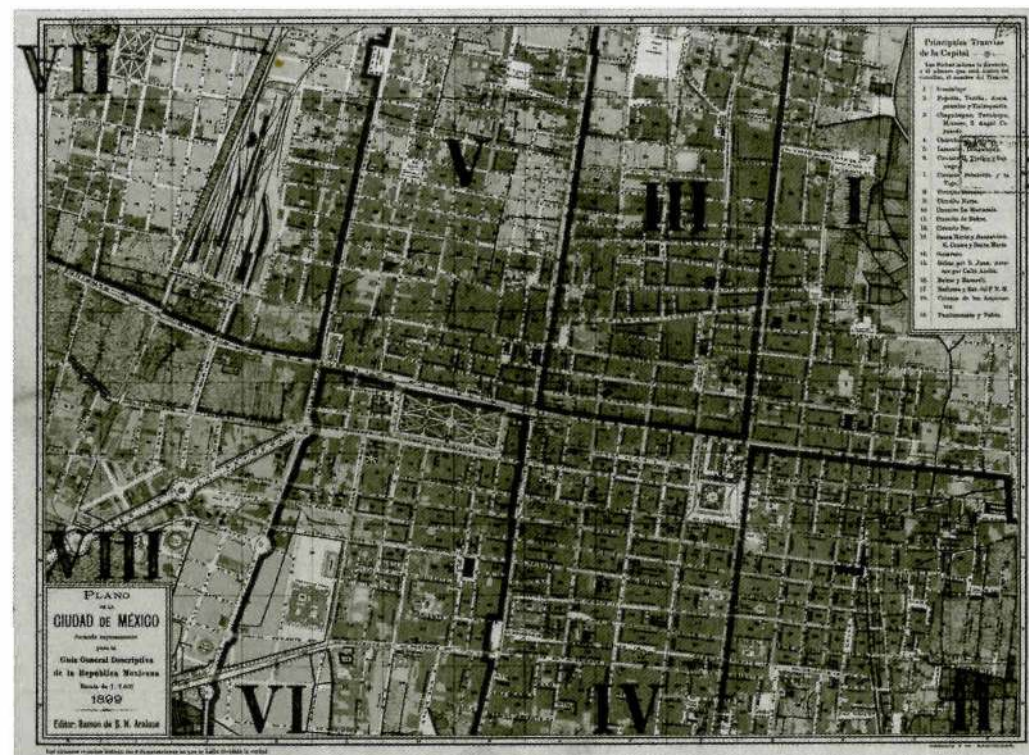


Figura 5. Plano de la Ciudad de México formado expresamente para la Guía General Descriptiva de la República Mexicana 1899. Fuente: Mapoteca Orozco y Berra.

La información escrita que ofrece el *Plano Oficial* es la siguiente:

En el recuadro principal se observa la leyenda: *Reducción del Plano Oficial de la Ciudad de México. Aumentado y rectificado con todos los últimos datos recogidos de la Dirección de Obras Públicas y de la Oficina Técnica de Saneamiento. Detallado ampliamente y publicado por la "Compañía Litográfica y Tipográfica" S.A. Antigua casa Montauriol. México 1900*

(Figura 7 detalle).⁴

⁴ La Casa Montauriol publicaba un cuadernillo con el nombre de las calles y un plano de la ciudad de México. Montauriol aparece en el Directorio General Domiciliario de la Guía de Figueroa: Montauriol Sucesores, Coliseo Viejo, 6, y Tacuba 6, litografía y papelería. (Figueroa, 1899: 519) Coliseo Viejo (Portal del Coliseo Viejo, tramo de 16 de Septiembre entre Bolívar e Isabel La Católica). "Allí comenzaba a estrecharse la calle, que era polvorosa en la invernación, cubierta de fango en tiempo de aguas y sucia de basuras o

La Compañía Litográfica y Tipográfica si bien es cierto no es autor del plano si se encargó de actualizar el documento a partir de la información proporcionada por las oficinas que menciona: la Dirección de Obras Públicas y de la Oficina Técnica de Saneamiento. El documento que da origen al de 1900 es el *Plano Oficial de la Ciudad de México 1891* también “detallado y publicado por la Antigua y acreditada Casa C. Montauriol y Cía.”

En una carta que dirige el Director General V. Lions de la *Compañía Litográfica y Tipográfica* al Ayuntamiento explica que: “En razón de los numerosos cambios que han ocurrido en la

cosas peores, en todos los tiempos. Ese portal, como los otros, era pesado, sinuoso, sucio. En las habitaciones de su parte superior había balcones con barandales toscamente forjados al martillo... La casa número 8 de ese primer portal se hallaba ocupada íntegramente en su parte alta por una “partida” de juego, garito propiedad del ya mencionado Felipe Martel, que era el que tenía la concesión oficial para el monopolio de ese “negocio” en toda la ciudad. En la parte baja había un restaurante, propiedad de un español que vendía pescado huachinango y el frijolillo negro guisados a la manera veracruzana, y cuyos platillos, por lo suculentos, tenían muchos consumidores y habían dado fama a la grande a la casa, la cual era frecuentada no solamente por los que entraban y salían de la timba, sino por otras muchas personas, pues el pescado estaba fresco y el frijolillo no lo guisaban mejormente en ninguna parte. Al final de ese portal está la Litografía Montauriol, muy antigua y de propietario francés. Sus escaparates exhibían muestras de trabajos litográficos de imperfecto dibujo y composición lamentable en cuanto al arte, pero de indiscutible interés en cuanto a la historia del país.” (Ceballos, 2006: 148)

ciudad se hace ya necesaria una nueva edición del plano, y a ese efecto ha recabado esta Compañía todos los datos respectivos y formado el nuevo...” (AHCM, Fondo Ayuntamiento, vol. 3616, exp. 47)

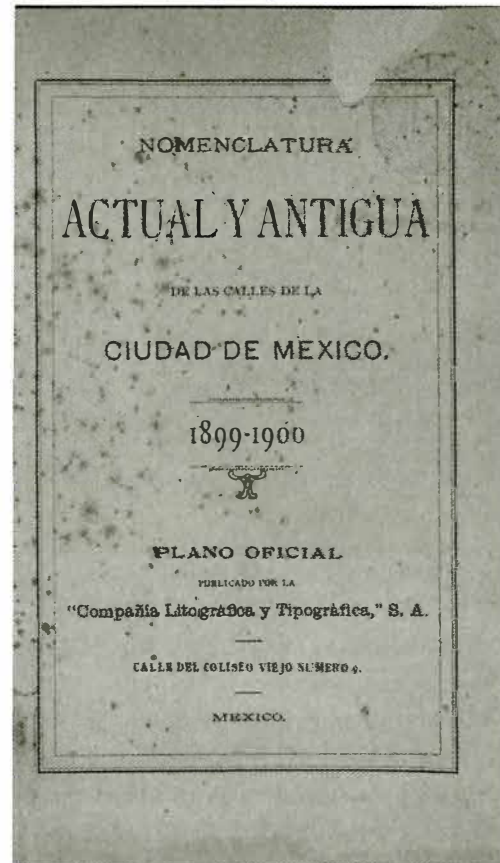


Figura 6. Portada del cuadernillo: Nomenclatura Actual y Antigua de las calles de la Ciudad de México 1899-1900. Plano Oficial. Publicado por la “Compañía Litográfica y Tipográfica”, S.A. Fuente: Biblioteca digital de la Universidad Autónoma de Nuevo León.



Figura 7. Detalle del Plano Oficial 1900. Título.

El documento base de estas actualizaciones es el *Plano Oficial de la Ciudad de México 1891* (Figura 8) realizado por la *Comisión de Saneamiento y Desagüe entre 1889 y 1890*⁵, también publicado por la misma compañía. El *Plano de 1891*⁶ se levantó porque como explica Roberto Gayol, autor del proyecto de *Desagüe y saneamiento de la Ciudad de México*: “Fue preciso comenzar el estudio desde sus principios más elementales empezando por levantar un plano exacto de la ciudad, que es el fundamento de cualquier proyecto de desagüe, que como el que trataba de formar, debía ser económico, eficaz, a la altura de los conocimientos modernos y que a la vez fuera práctico y factible; todos mis es-

5 Entre los miembros de la Comisión de Saneamiento y Desagüe estaba Guillermo Beltrán y Puga Ingeniero Geógrafo egresado de la Escuela Nacional de Ingenieros (Moncada, 2004: 103), y sus conocimientos en la materia avalan el carácter científico y objetivo del plano. Otros integrantes de la comisión fueron Macario Olivares y Valente Olivares (Memoria, 1892: 8)

6 El plano autorizado el 8 de marzo y 5 de junio lo publicó Montauriol y Compañía, (Memorias, 1892: 7-8).

fuerzos han tendido a realizar este ideal; no sé si el éxito habrá correspondido al empeño que puse para estudiar el asunto de consecuencias trascendentales para el futuro bienestar de la Ciudad...” (AHCM, Fondo Ayuntamiento, vol 744, exp. 135).

Asimismo, para el plano que nos ocupa, se lee la leyenda de aprobación para su impresión: “Por acuerdo de hoy se hace constar que el Ayuntamiento autoriza la publicación de este plano. Juan Bribiesca”, rúbrica (Figura 9). Fue realizado a una escala de 1:7500. Donde: *Un milímetro representa siete metros cincuenta centímetros*. Además añade que: *Este plano es propiedad de la “Compañía Litográfica y tipográfica” S.A. Asegurada conforme a Ley*.

La Comisión de Obras Públicas autoriza (noviembre 17 de 1899) la publicación del plano con algunas correcciones y se turna al Ayuntamiento que en la sesión correspondiente formaliza la decisión. Y señala: “El plano que llevará la fecha de 1900 está construido a la escala 1:7500; en el consta el ensanche de la ciudad, todos los alineamientos llevados a cabo desde 1891 hasta el año actual inclusive, todas las líneas férreas autorizadas, apareciendo ya las novísimas concesiones que ha otorgado el Cabildo, cuidando la nomenclatura de las calles hasta donde ha sido posible; señalando los edificios públicos, en que ha embellecido nuestra Capital y los en construcción como el Palacio del Poder Legislativo, las nuevas fábricas y los nuevos cuarteles.”

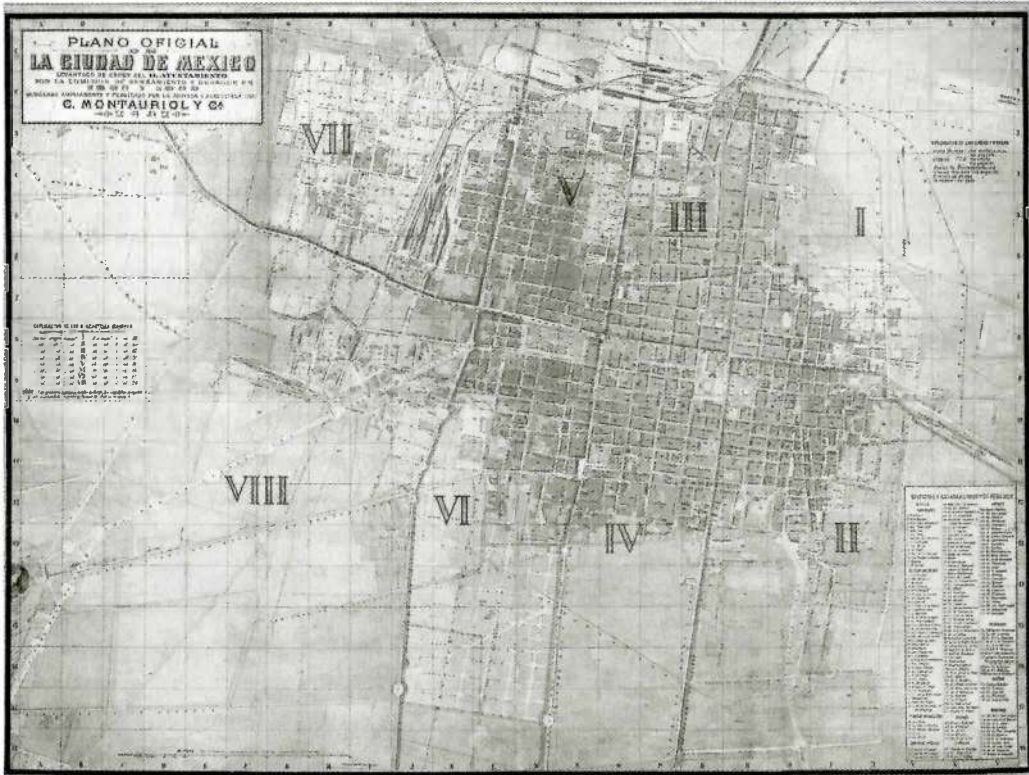


Figura 8. Reducción del Plano Oficial de la Ciudad de México. Levantado de orden del H. Ayuntamiento por la Comisión de Saneamiento y desagüe en 1889 y 1890. Detallado ampliamente y publicado por la antigua y acreditada Casa C. Montauriol y Cª 1891. Fuente: Mapoteca Orozco y Berra – AHCM.

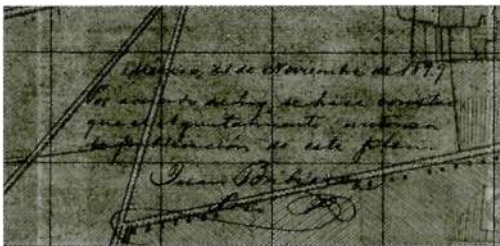


Figura 9. Detalle del Plano Oficial 1900. Fecha y firma de aprobación: 21 de noviembre de 1899 por Juan Bribiesca.

Y pone las siguientes condiciones: “Primero: hágase constar por la Secretaría Municipal que el Ayuntamiento autoriza la publicación del plano de la Ciudad construido a escala 1:7500 por la Compañía Tipográfica y Litográfica S.A., y uno de cuyo ejemplar ya corregido queda agregado a este expediente bajo el número 2. Segundo: Antes de que se haga el tiro definitivo, se presentará a la Secretaría de Obras Públicas la prueba o

pruebas necesarias, por si se encuentra todavía puntos que corregir. Tercera: Comuníquese el presente acuerdo a la Compañía Litográfica S.A. como resultado de su ocurso relativo. Cuarta. La Compañía Litográfica entregará, como lo ofrece, en la Secretaría Municipal, cincuenta ejemplares del plano definitivo para uso de las oficinas municipales.” (AHCM, Fondo Ayuntamiento, vol. 3616, exp. 47)

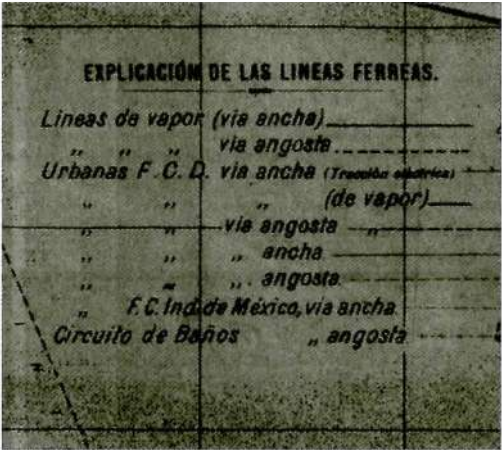


Figura 10. Detalle del Plano Oficial 1900. Explicación de líneas férreas.

Otro recuadro se denomina: *Explicación de las líneas férreas* (Figura 10) que indica el tipo de vías férreas que atraviesan el territorio de la ciudad de México: *Líneas de vapor de vía ancha*, *Líneas de vapor de vía angosta*. Urbanas F. C. D. *Vía ancha (tracción eléctrica)*. Urbanas F. C. D. *Vía ancha (de vapor)*. Urbanas F. C. D. *Vía angosta*. Urbanas F. C. D. *Vía ancha*. Urbanas F.

C. Ind. De México, vía ancha. *Circuito de Baños vía angosta*. En cada uno de los señalamientos se muestra el icono correspondiente para poder ser identificado en el plano.

El plano está dividido en una cuadrícula donde el eje de las horizontales está ordenado de la letra A a la letra Y, en el eje de las verticales está numerado del 1 al 18. Esto obedece a un sistema de nomenclatura que facilitaba la localización de las calles de la ciudad. En el pequeño libro de *Nomenclatura* que se editaba, para promover el plano entre el público general, se indica: “Está formada en el plano una cuadrícula, teniendo por los lados números del 1 al 18 y por la parte de arriba y de abajo letras de la A á la Y para encontrar una calle que se busca en la nomenclatura, y se encontrará en el cuadro correspondiente al número y letra indicada.” (Nomenclatura, 1900: 2) El sistema resulta realmente eficaz en una ciudad tan pequeña como la de ese entonces. Por ejemplo la calle ‘Tumbaburros’ según la nomenclatura nominal podía ser localizada en el 11 N, muy cerca de la calle de las Vizcaínas.

En un recuadro más se incluye la información que enumera los edificios y establecimientos públicos agrupados en Catedral, Parroquias, Iglesias de culto católico, Templos evangélicos, Teatros, Cárceles, Hoteles, Telégrafos, Casinos y Mercados.⁷

7 Instituciones religiosas: La Catedral. Parroquias: Sagrario, San Miguel, Santa Catarina Mártir, Santa Ve-

Finalmente está la “*Explicación de los cuarteles*

racruz, San José, Santa Ana, Soledad de Santa Cruz, San Sebastián, Santa María, San Pablo, Santa Cruz Acatlán, Santo Tomás la Palma, Regina, San Cosme. Iglesias de culto Católico: La Profesa, Santo Domingo, San Diego, El Carmen, San Fernando, Nuestra Señora de Loreto, La Santísima, Portacoeli San Pedro P. De Belem, San Juan de Dios, San Hipólito, N. S. De los Ángeles, La Encarnación, Santa Catalina de Sena, La Enseñanza ant., Santa Teresa la antigua, Santa Teresa la nueva, Corazón de Jesús, Jesús María, Balvanera, Jesús Nazareno, San Jerónimo, San Juan de la Penitencia, Santa Brígida, Corpus Christi, La Concepción, San Lorenzo, Santa Clara, San Bernardo, Colegio de Niñas, Señor de la Espiración, Monserrate, Salto del Agua, San Felipe de Jesús, San Francisco, Sagrado corazón de Jesús. (15-50) Templos evangélicos: La Sma. Trinidad, el Divino Salvador, El Mesías, Jesucristo (51-54) *Edificios públicos*: Palacio Nacional, Palacio del Poder Legislativo en construcción, Palacio Municipal, Palacio de Justicia, Palacio del Justicia del Ramo Penal, Suprema Corte de Justicia, Suprema Corte Militar, Cámara de Diputados, Cámara de Senadores, Dirección General de Contribuciones, Dirección General del Timbre, Dirección General de Aguas, Aduana Nacional, Ex Aduana, Biblioteca Nacional, Casa de Moneda, Casa de Correos, Monte de Piedad, Museo Nacional, Arzobispado, Banco N. Mexicano, Banco de Londres, Banco Inter e Hipotecario, Banco C. Mexicano, Banco Americano, Bolsa Mercantil, [Instituciones educativas] Escuela Nacional Preparatoria, Escuela Jurisprudencia, Escuela N. de Ingenieros, Escuela Medicina, Escuela Escribanos, Escuela Militar, Escuela Comercio, Escuela Normal Profesores, Escuela Normal Profesoras, Escuela Artes y Oficios, Escuela para Señoritas, Escuela de las Vizcaínas, Escuela Correccional, Escuela Ind. de Huérfanos, Escuela N de Agricultura, Escuela de Ciegos, Seminario Conciliar, Academia de Bellas Artes, Conservatorio de México, [Asistencia] Hospicio de Pobres, Asilo de Mendigos, La Cuna, Maternidad, Hospital Juárez, Hospital San Andrés, Hospital San Juan de Dios, Hospital Militar, Hospital San Hipólito, Hospital Divino Salvador, Hospital Jesús Nazareno, Hospital C. Beistegui, Hospital Español, Hospital Francés, Hospi-

les mayores”. Indica el número de manzanas que tiene cada cuartel. Cuartel mayor número I del 1 al 52, II del 1 al 100, III del 1 al 75, IV del 1 al 71, V del 1 al 81, VI del 1 al 55, VII del 1 al 87, VIII del 1 al 25. En una nota se lee: “*Los números romanos azules indican los cuarteles mayores.*” (Figura 11)

Tiene una orientación al norte, se indica con un par de flechas en la parte superior derecha. Está impreso en papel y sus dimensiones son 78 X 103 centímetros. Su propósito general es po-

tal Americano, Hospital de Nuestra Señora de la Luz, Hospital General, Consejo Superior de Salubridad, Instituto Médico Nacional. (Del 56 al 119, de aquí hay un salto al consecutivo 123) *Teatros*: Teatro Nacional, Teatro Principal, Teatro Arbeau, Teatro Hidalgo, Teatro Circo Orrín. (123-127) *Cárceles*: Cárcel de la Ciudad, Cárcel Municipal, Prisión Militar, Penitenciaría del Distrito Federal (129-132) *Hoteles*: Hotel Iturbide, del Jardín,, Guillow, Humboldt, Comonfort, Bazar, du Louvre, de la Ópera, Continental, Cantábrego, Central, Juárez, Ex Seminario, Bella Unión, Gran Sociedad, Universal, Colón, San Agustín, Tarditi, Nuevo Mundo, Guardiola, Refugio, La Española Esperanza, Washington, Sanz, Buenavista, Grand hotel, Hotel Viena, Americano, France, del Coliseo, Trenton. *Telégrafos [y Teléfonos]*: Telégrafos Federales, Telégrafos F. C. Interoceánico, Telégrafos F.C.C. Mexicano, F. C. Mexicano, Telégrafos Ferrocarril del Nordeste, Telégrafos F. C. N. Mexicano, Telégrafos F. C. Cuernavaca y el Pacífico, Cía. Telegráfica Mexicana, Cable Sub, Dirección de Teléfonos, Teléfonos del Comercio línea Toluca. (167-177) *Casinos*: Casino Español, Casino Francés, Casino Alemán, Casino Nacional, Casino Jockey Club. (178-182) *Mercados*: Ex Mercado del Volador, de la Merced, de San Juan, de Loreto, de Santa Catarina, del Rastro, de J. Carbonero, de Santa Ana, de San Cosme, de Martínez de la Torre, Rastro de la Ciudad. (184-194)

ner al día la transformación urbana de la ciudad de México.

EXPLICACIÓN DE LOS 8 CUARTELES MAYORES.							
Cuartel mayor núm.	I	Del núm.	I al	52			
id.	id.	id.	II	id.	id.	I al	100
id.	id.	id.	III	id.	id.	I al	75
id.	id.	id.	IV	id.	id.	I al	71
id.	id.	id.	V	id.	id.	I al	81
id.	id.	id.	VI	id.	id.	I al	55
id.	id.	id.	VII	id.	id.	I al	87
id.	id.	id.	VIII	id.	id.	I al	25

Figura 11. Detalle del Plano Oficial 1900. Explicación de los cuarteles que componen el territorio de la ciudad de México.

La ciudad de México en el plano de 1900

Durante el siglo XIX se produce una gran cantidad y variedad inusitada de mapas y planos a través de diversos procedimientos científicos que muestran la nueva cara del territorio nacional. Las representaciones del Distrito Federal o de la ciudad de México no están exentas de dicho propósito cartográfico, el periodo decimonónico se caracteriza por un denodado impulso al trabajo de los ingenieros geógrafos. Bajo el nuevo panorama el gobierno de Porfirio Díaz intenta mostrar, como dice Mendoza, “la imagen de estabilidad, apertura económica y la prosperidad material” no sólo de la ciudad sino del país entero. (CRaib, 2000: 107)

En un ambiente de *pax porfiriana* el régimen trató de reconfigurar y promover la imagen del

país, con una orientación muy marcada hacia el exterior. Los medios utilizados para tal propósito consistieron en la participación de exposiciones universales convocadas por diferentes países, además de publicaciones diversas que Riguzzi (1988: 140) denomina *literatura promocional* orientada a describir las cualidades y bondades de un país como México, misma que se acompañaba de la traducción a otros idiomas (francés o inglés) para llegar rápidamente a mercados internacionales.⁸ De igual manera, los mapas se convirtieron en un mecanismo muy potente de promoción, pues exhibían de manera sintética las características del territorio (topografía, hidrografía, orografía, clima, organización política, etcétera), además lo mostraban como una nación moderna atravesada por la infraestructura del progreso, a saber, líneas de telégrafos, ferrocarriles y carreteras. (Tenorio, 1998: 181)

No hay que pasar de largo que el reconocimiento del territorio era un asunto de seguridad nacional y por tanto una prioridad para el Estado. Si había la percepción de que el país era “poco y mal conocido en el extranjero” (Ruguzzi, 1988),

8 El gobierno gastó mucho dinero en contratar a escritores y periodistas que se dedicaban a elaborar textos promocionales no sólo de las bondades que ofrecía el país sino también de sus personajes ilustres. Por ejemplo José Francisco Godoy, periodista de profesión es el autor del libro *México en París*; Irineo escribió *Los hombres prominentes de México* en edición trilingüe y realizada para su difusión en la exposición de 1889, entre otros. (Tenorio, 1998: 95)

más grave era aún darse cuenta que si ni el propio gobierno federal tenía claras las colindancias con Estados Unidos y Guatemala mucho menos sus divisiones internas. En el primer caso la pérdida de más de la mitad del territorio nacional, decían los geógrafos de la época, se debía a un desconocimiento del territorio y a una falta de identidad nacional para defenderlo; para el segundo aspecto la falta de claridad en los límites internos implicaba la falta de control en los recursos naturales y financieros de cada una de las entidades que componían la nación (Mendoza, 2000). Para el caso concreto del Distrito Federal sus límites no estaban bien establecidos en relación con el Estado de México y durante los periodos beligerantes tal aspecto pasó a segundo término. No obstante, con el porfiriato la delimitación interna y externa del Distrito Federal se vio envuelta en un proceso que arrojó cartas de diversa índole (política, corográfica, topográfica⁹) y planos de las diferentes municipalidades que tenían como propósito conocer las posibilidades económicas del territorio de la entidad y ejercer control sobre el suelo, el mecanismo para este último propósito se hizo a través de la creación del catastro. De ahí la im-

9 La Carta Corográfica del Distrito Federal construida en la Secretaría de Fomento por disposición del Secretario del Ramo Manuel Fernández Leal, 1899. Plano topográfico del Distrito Federal y una parte del Estado de México, 1898. Carta Política del Distrito Federal, 1902. Plano Topográfico del Distrito Federal por el Ingeniero Topógrafo Antonio Linares, 1902.

portancia de tener no sólo la carta de la República sino también, como ya lo había expresado Orozco y Berra años atrás: “las cartas de los Estados, de los planos de las ciudades, y si es posible de las villas, pueblos y minerales correspondientes; de viñetas que representen los monumentos de artes más notables de cada Estado, y de las vistas más pintorescas de poblaciones, ríos, lagos, cascadas, etc...” (Orozco y Berra, 1861: 59 en Mendoza, 2007)

En el caso concreto del Distrito Federal y la ciudad de México, los límites eran difusos y se prestaban a conflictos jurisdiccionales (con el Estado de México y con las municipalidades del Distrito Federal), por tanto se requería establecer colindancias externas e internas. Para dar respuesta a este problema se inició un proyecto que delimitó al Distrito Federal¹⁰ de los estados aledaños (México y Morelos), además se propuso generar el plano correspondiente a cada una de las divisiones municipales (por ejemplo: Municipalidad de México, Azcapotzalco y Guadalupe Hidalgo los tres de 1899).

Para dar cuenta de las características urbanas de la ciudad de México se elaboró el *Plano Oficial de la Ciudad de México 1900*, éste tuvo diferentes funciones: plano de trabajo, de promoción, de

10 El proyecto se desprende del decreto de 1899 de División interior del Distrito Federal, según el proyecto de Ángel Zimbrón. Como resultado se elabora la Carta Política del Distrito Federal 1902.

explicación de las características urbanas de la ciudad o los avances en las obras de infraestructura (pavimentos, alumbrado, drenaje, saneamiento). De alguna manera puede decirse que dicho plano funcionaba como un estado de la cuestión en materia urbana para la ciudad de México. El entramado urbano que representa es el resultado de las políticas económicas instrumentadas durante los primeros 23 años de gobierno de Díaz.¹¹ El plano de 1900 muestra la conjunción de las ideas coloniales y las nuevas concepciones urbanísticas a partir del crecimiento de la ciudad al poniente con las colonias Cuauhtémoc, La Teja, Juárez, Limantour, El Paseo y Nueva del Paseo que tiene como eje de crecimiento la avenida Reforma y el paseo de Bucareli. Colonias como Guerrero, Santa María la Ribera, San Rafael, Hidalgo, La Viga continúan la traza de la ciudad. Las colonias que hasta el año de 1899 se registran en el territorio de la ciudad de México según Dolores Morales y Erica Berra son: Barroso o Azulejos, Santa María, Arquitectos, Guerrero –también Ángeles, San Fernando o Buenavista-, Violante, Morelos, La Bolsa, Díaz de León, Maza, Rastro, Valle Gómez San Rafael, Santa Julia, Limantour, Indianilla, Hidalgo, Ampliación Santa María (Ladrillera). La Teja y la Cuauhtémoc ya se ven trazadas pero aún

11 La ciudad de México conservaba una traza relativamente estable antes del porfiriato, sus límites permanecieron siendo los mismos durante la época del virreinato y de la independencia. (Plano Topográfico del Distrito Federal 1867 de l Ministerio de Fomento).

en el plano no se reporta su urbanización, además el trazo urbano que se representa en el plano no se corresponde con la propuesta final.

Es de llamar la atención el comentario que expresa Juan Bribiesca en las Memorias de 1899 en relación al *Plano Oficial de 1900*: “no todo lo que contiene ese plano ha sido objeto de aprobación del Ayuntamiento, creo conveniente manifestar aquí algo de lo que he podido notar, sobre lo cual debo llamar la atención de modo especial. Se notan que están trazadas las calles y avenidas de la colonia la Viga, al sureste, y las de la colonia en proyecto, al sur, en el potrero del Cuartelito. No hay tal colonia de la Viga, al sureste, ni la colonia en proyecto: la primera no ha sido autorizada y respecto a la segunda se suspendió. Aparece diseñada la plaza de la República y el poder Legislativo Federal, sin indicar que son proyectos, aunque respecto del Palacio, dice que está en construcción; pero en la nota relativa a edificios y no el lugar mismo del plano en donde está el diseño. También se nota que falta la indicación de las líneas en donde se confunden los límites de la ciudad con los de la Municipalidad de México, como pasa en toda la línea de los ríos de los Morales y del Consulado. Esta deficiencia dejará creer a todas aquellas personas que no conozcan o no tengan presente la ley de julio de 1899, que pertenecen a esta Capital las construcciones en la calzada de la Talxpana, en prolongación al Occidente de la de San Cosme, y la colonia Santa Julia, que aparecen en el plano.

Podrá haber otros puntos dignos de notarse; pero los que dejo apuntados parecen indicar la necesidad de que la Comisión de Obras Públicas haga un estudio técnico de este asunto y consulte al Ayuntamiento lo que corresponde.” (1899: 172-173) La observación del Secretario tiene sentido porque el 2 de febrero de 1899 el gobierno había prohibido que se fraccionaran y vendieran lotes en el Cuartelito sin previa autorización.¹² Por otra parte como se mencionó más arriba, la actualización del plano fue hecha por la Compañía Litográfica y Tipográfica Antigua Casa Montauriol con los datos y la supervisión de la Dirección de Obras Públicas, posteriormente aprobado en

12 “Acuerdo sobre la Colonia en los potreros de “El Cuartelito” Secretaría del Ayuntamiento Constitucional de México.- Aviso. En Cabildo Ayer se acordó lo siguiente: Por medio de avisos que se fijarán en los parajes acostumbrados, hágase saber al público que el Ayuntamiento de la Capital no ha autorizado hasta la fecha, en manera alguna, la creación de una nueva colonia, ni el trazo de Calles en el terreno situado al sur de la Ciudad, entre las calzadas San Antonio y el Niño Perdido (potrero del El Cuartelito y anexos). Por lo mismo no se dará ningún servicio municipal alguno, y los propietarios, para cumplir con las disposiciones del Código Sanitario, tendrán que proveer sus casas de desagües, de agua potable y demás condiciones, por su cuenta exclusiva; considerando el Ayuntamiento la colonia que allí se establezca, como terreno de propiedad particular, sujeto a las disposiciones sobre acotamiento y demás relativas. Lo que se pone en conocimiento del público en cumplimiento de lo acordado. Libertad y Constitución. México, Febrero 22 de 1899.” (4-5) Ayuntamiento Constitucional de México, exp. 37. Tomo 520. “Las colonias de la Municipalidad de México y en el Distrito Federal”, México. Tip. De la Viuda de Francisco Díaz de León, 1906.

Cabildo. Es decir, previo al comentario del Secretario del Ayuntamiento la comisión designada por Obras Públicas, para la revisión y aprobación, respondió de la siguiente manera: “Cumplimiento del anterior acuerdo tengo la honra de manifestar a la Comisión, que con todo cuidado se ha estado revisando la copia remitida por los Sres. Lions, del plano de la ciudad que tratan de publicar y en cuya revisión ha tomado parte activa la Comisión misma, anotándose en ese plano todo aquello que se ha considerado necesario para obtener uno completo. No cree esta oficina que se haya omitido algo, pero puede todavía una vez autorizado ese plano dársele una nueva inspección para hacer el tiro. México, noviembre 20 de 1899. Antonio Torres Torija.” (AHCM, Fondo Ayuntamiento, vol. 3616, exp. 47). Situación que pone en entredicho la aprobación del plano y los intereses que hay de por medio.

El Plano Oficial muestra una mancha urbana con los siguientes límites: al noroeste la colonias San Rafael, Santa María la Ribera; al norte el ferrocarril de Cintura y las colonias Maza y Peralvillo. Al oriente la colonia La Bolsa (que carecía de reconocimiento oficial), la Penitenciaría, el Gran Canal del Desagüe, el Canal de San Lázaro y el Canal Riva Palacio; las calzadas Balbuena y la Coyuya y el Canal de la Viga al sureste. Al sur las colonias de la Viga y la Colonia en Proyecto (la del Cuartelito), la calzada de Tlalpan, la colonia Hidalgo (Obrera). Al poniente las colonias La Teja y Cuauhtémoc.

En esta representación cartográfica se destaca un núcleo urbano atravesado por los iconos de la modernidad más relevantes del porfiriato: las vías de comunicación (para ferrocarriles, tranvías y coches), con estaciones de carga y descarga (Buenavista, Colonia, Indianilla) garantes no sólo del traslado de personas de un lugar a otro sino de las posibilidades de comercialización de productos provenientes de diferentes partes del país y del mundo. Asimismo, se observa una ciudad en medio de vastas zonas verdes (ranchos, potreros, haciendas, dehesas) que muestra las potencialidades del terreno para la inversión inmobiliaria o industrial.

Las vialidades con las que cuenta al poniente: Calzada de Chapultepec, Calzada de la Reforma, Calzada para Tacubaya, Calzada de la Condesa, Calzada de los Morales, Calzada de Anzures, Calzada San Cosme. Calzada de la Verónica y Río Consulado, la continuación con la Calzada de los Gallos. Al norte: Calzadas Nonoalco, Guadalupe, de los Misterios. Al noreste: calzadas del Peñón, Balbuena. Al oriente: Coyuya (Calzadas Zoquipa y Resurrección son perpendiculares a la Coyuya y en ella desembocan). Al sur: la Viga, Tlalpan (Calzadas Santa Crucita y San Esteban son perpendiculares a la de Tlalpan y desembocan en ésta), Niño Perdido. Las vialidades principales que conectan a la ciudad con los cuatro puntos cardinales: el Eje Oriente Poniente (avenidas): San Cosme-Puente de Alvarado-Mariscala (intersección en San Juan de Letrán) Tacuba hasta

San Lázaro. Eje Sur Norte Niño Perdido y San Juan de Letrán (intersección con la Mariscala). Calzadas: Tacubaya, Anzures, Morales, Chapultepec, Reforma, la Verónica, de los Gallos, Nonoalco, de la Piedad, Niño Perdido, San Esteban, Santa Crucita, de la Resurrección, Zoquipa, de la Coyuya, Balbuena, del Peñón, la Viga, San Antonio Abad y Tlalpan. La ciudad que se representa en este plano aún cuenta con canales, ríos y acequias que se distinguen por el color azul con el que se trazan, los puntos rojos del plano son los puentes.

Para la época en que se realizó el plano la ciudad de México estaba muy bien comunicada no sólo al interior del entramado urbano sino que hacia todo el territorio del Distrito Federal, ya sea por ferrocarril o por tranvías la ciudad podía ser recorrida sin problemas aparentes o partir de ésta desplazarse a otro sitio. La red de tranvías estaba constituida de prolongaciones hacia otras partes importantes del Distrito Federal: Tlalpan, Guadalupe, Tacubaya, Atzacapotzalco, Tacuba, Chapultepec, Santa Fe, San Ángel, Mixcoac, entre otras. Algunos de estos lugares están unidos por vehículos de vapor otros a sangre. (Figuroa, 1899: 252) No obstante, la alta centralización del transporte en el Zócalo ocasionaba caos vial en horas pico. La ciudad es el “centro administrativo y comercial” del país, es de esperarse que en ella confluyan todos los ferrocarriles provenientes de otros estados de la República, cuyas vías se utilizan para el transporte al interior del Distri-

to Federal. Por ejemplo: "El Ferrocarril Nacional (que une a los Estados Unidos del Norte) pasa por Tacuba y Atzacapotzalco. El Ferrocarril Mexicano (que une a Veracruz) pasa por el pueblo de los Reyes y el ferrocarril de Cuernavaca pasa por la hacienda de la Castañeda y los pueblos de Tetelpan, San Jerónimo, La Magdalena, Atilita y San Nicolás. Los ferrocarriles de vapor que no salen del Distrito, son: el de Tizapan pasando por Mixcoac y San Ángel, y el ferrocarril de Tlalpan pasando por Churubusco, San Antonio, Santa Ursula y Hueypulco. Las otras vías importantes del Distrito, son: los tranvías que salen de la capital cada media hora aproximadamente, poniendo en comunicación muchísimos pueblos. La línea de Tlalnepantla que pasa por Tacuba y Atzacapotzalco; la línea a la villa de Guadalupe; la de los baños termales del Peñón; la de Ixtapalapa que une los pueblos de Santa Anita, Ixtacalco, San Juanico y Mexicalcingo; y por fin la de Chapultepec, Tacubaya, Mixcoac, San Ángel, Coyoacán y Churubusco en donde se une el ferrocarril de Tlalpan. La ciudad de Xochimilco es la única cabecera que no tiene estos medios de comunicación, siendo tan importante, pero tanto ésta como algunas cabeceras de Municipalidad que se encuentran en el mismo caso, tiene sin embargo buenos caminos carreteros por los que hacen activo su comercio." (Figueroa, 1899: 356) El transporte por el canal de Xochimilco facilita la introducción de productos agrícolas provenientes de los pueblos de Mixquic, Tlahuac, Tulyehual-

co, Xochimilco, Culhuacan, incluso de Mexicalcingo, San Joanico, Ixtacalco y Santa Anita. Las líneas de ferrocarril que atraviesan la ciudad son: Ferrocarril de Cuernavaca y el Pacífico, Ferrocarril Nacional Mexicano, Ferrocarril Central, Ferrocarril de Cintura, Ferrocarril Interocéánico, Ferrocarril del Valle. Las estaciones: Estación del F. C. N. Mexicano paralela a la calzada de la Teja y con desembocadura directa a la avenida Reforma. En el Poniente las estaciones del F. C. y F. C. Mexicano, los patios de maniobras paralelos al Ferrocarril de Cuernavaca y el Pacífico (sobre la actual avenida Insurgentes). Depósito Central tranvías entre la calzada La Teja y avenida San Cosme, sobre la avenida Insurgentes. Al Norte sobre Calzada Nonoalco estaban las instalaciones del Ferrocarril Mexicano. En la parte Oriente de la ciudad se localizaba el Ferrocarril Interocéánico y la estación del Ferrocarril del Noroeste. Las líneas de tranvías que atravesaban la ciudad en 1899 son según el listado del plano de Figueroa: 1. Guadalupe, 2. Popotla, Tacuba, Azcapotzalco y Tlalnepantla, 3. Chapultepec, Tacubaya, Mixcoac, San Ángel, Coyoacán, 4. Churubusco, Tlalpan, 5. Ixtacalco, Ixtapalapa, 6. Circuito D. Toribio y Santiago, 7. Circuito Peralvillo y la Viga, 8. Circuito Oriente, 9. Circuito Norte, 10. Circuito La Mariscala, 11. Circuito Baños, 12. Circuito Sur, 13. Santa María y Buenavista, San Cosme y Santa María, 14. Guerrero, 15. Belem por San Juan, Aztecas por calle Ancha, 16. Belem y Bucareli, 17. Reforma y Estación del F. N. M., 18. Co-

lonia de los Arquitectos, 19. Penitenciaría y Peñón. (ver figura 5). Sin embargo, el servicio tiene muchas deficiencias, no hay claridad respecto a los horarios y los itinerarios, éstos se modifican al libre albedrío, lo que ocasiona que el transporte a veces sea excesivo o esté ausente debido a la falta de planeación y de reglamentación en el servicio. (Figueroa, 1899: 252)

En la Memoria de 1900 se proporciona un informe sobre las zanjas que existen en la ciudad y que reciben en parte sus desagües, además de su medida y la dirección de sus corrientes. Los ríos, se representan sin el velo del peligro que implicaba el desbordamiento de los mismos. Al igual que la situación, construcción y estado en que se hallan los puentes que la cruzan, así el ingeniero encargado de la tarea señala que: "El plano de la ciudad que se acompaña y en el que se han fijado las zanjas y puentes en cuestión, permitirá formarse cabal idea de la distribución de las zanjas y de la dirección de sus corrientes, pues para esto último se han colocado pequeñas flechas rojas paralelamente a las zanjas y canales. El estudio se hizo siguiendo las zanjas y canales principales, anotando su anchura y su medida, dirección de sus corrientes, descripción de los puentes que las cruzan, zanjas pequeñas que desaguan en ellas y en general todos los que se pudieron tomar, dado el poco tiempo que se dispuso para el reconocimiento, pudiendo completarse los detalles que no se expresan en el presente informe, si se cuenta con un espacio mayor de tiempo y

el Ayuntamiento y usted se sirvan a determinar así:" (Memoria, 1901: 274; ver figura 3). Los más importantes son: Canal del Norte¹³, canales

13 El Canal del Norte tenía la siguiente trayectoria: del puente de la Estación Hidalgo a la ex garita de Peralvillo seguía su camino hacia el poniente y se dirigía en dirección sur hasta la Estación de Ferrocarril Central donde finaliza. A su paso recibe las aguas de las diversas zanjas por las que atraviesa, además recibe los desagües de los terrenos de la zona norte y noreste de Santa María la Ribera y las calzadas Nonoalco y de los Gallos. Este canal se siguió desde el puente de la esquina de la nueva Estación de Ferrocarril de Hidalgo hasta el puente sobre el río del Consulado; sus dimensiones y dirección son las siguientes: Del puente de la Estación de Hidalgo a la ex garita de Peralvillo, corre con rumbo al Poniente en una extensión de 1,500 metros. De Peralvillo sigue el mismo rumbo en una (274) extensión de 1,800, cambiando al Sur hasta la Estación de Ferrocarril Central, en la que termina. La anchura media de esta zanja es de 5 metros 70 centímetros, y recibe los desagües de la parte de la ciudad por la que atraviesa. En el puente de la calzada Nonoalco se une a esta zanja otra pequeña que tiene su origen en la esquina de la tercera calle de Zarco y que lleva a la primera sus desagües. A 150 metros al Sur el puente de la calzada Nonoalco se une a otra zanja que viene de la ex garita de Mejía, donde tiene su origen, corre al Norte hasta el puente que hay en la prolongación de la calzada de Nonoalco y sobre el río del Consulado; cambia su rumbo al Oriente hasta la ex garita de Nonoalco, de donde se dirige al Sur, atravesando las manzanas que se hallan limitadas por las calles quinta y sexta del Alamo, tercera de la Rosa, tercera de Carpio y quinta y sexta del Chopo. En la tercera de Carpio cambia su rumbo al Oriente hasta entrar a la zanja que corre paralela a las calles Norte 22 A, la que a su vez desagua en la que comienza en la Estación del Ferrocarril Central. Esta zanja recibe todos los desagües de los terrenos del norte y Noroeste de Santa María la Ribera y las calzadas de Nonoalco y de los Gallos. A 120 metros al Norte del puente que hay en la calzada de San Miguel Nonoalco, se une al Canal del Norte una zanja que viene del Poniente, siguiendo

del oriente: la Viga¹⁴, Derivación, Zopilote, Zanja Cuadrada del Oriente¹⁵; al sur: Zanja Cuadrada

la calzada de los Gallos y que recibe los desagües de los terrenos y fábricas que atraviesa, desaguando a su vez en el Canal principal." (275)

14 Este canal, seguido de la ex garita del mismo nombre hasta su confluencia con el de Balbuena, en San Lázaro, recorre una extensión de 4000 metros, siendo su anchura media de 6 metros 6 centímetros. en este canal desagua la Zanja Cuadrada que limita con la ciudad por el Sur; de él se desprenden los canales de Derivación y del Zopilote. En su trayecto recibe los desagües de la zona de la ciudad por donde no pasa el colector del Oriente y sus atarjeas secundarias, pues este canal está llamado a desaparecer en la parte que corre detrás de los límites de la ciudad.(277) **Canal de Derivación.**- A 90 metros del puente de Cuauhtemotzín se bifurca el canal de la Viga en dos, siguiendo uno el rumbo Norte y el otro se desprende con rumbo al Sureste, para tomar después una dirección al Noroeste, hasta calzada de la Piedad, en donde termina. Tiene una longitud de 3,075 metros. Su anchura media es de 10 metros. Su corriente es al Noreste. Recibe en su trayecto, desde la calzada de la Viga hasta la Piedad, los desagües de las zanjas que limitan las calzadas de San Antonio Abad y Niño Perdido. (281). **Canal del Zopilote.**- A 150 metros del puente de Pipis se desprende el canal del Zopilote, con rumbo al Oriente, recorriendo una extensión de 675 metro. Su anchura media es de 4 metros. Este canal recibe los desagües de las zanjas que están al Sur de él y que cruzan en diversos sentidos el terreno comprendido entre el canal de la Viga y el canal de Balbuena. A su vez da agua a varias zanjas que de él se desprenden y que recorren los terrenos que hay al Norte de los terrenos que reciben los desagües, haciéndolo a su vez en la zanja del Rosario.(279-280)

15 Esta zanja tiene su origen en el puente de la Escobillería; de este puente sigue al Norte hasta la calle de la Escobillería, en donde entra a las obras del Drenaje y recorre una extensión de doscientos metros en colector, hasta la plazuela de Mixcalco; de allí sigue su cauce rumbo al Norte, por los contornos de la ciudad, hasta Peralvillo, en donde se une al Canal del Norte. Su longi-

del Sur.¹⁶ Del mismo modo en el plano oficial se observa la representación de la obra de infraestructura de desagüe (canal de Derivación, bombas de inyección) y saneamiento de la ciudad. Obras de gran relevancia política para Porfirio Díaz. El plano Oficial de 1900 muestra la traza hidrográfica de la ciudad de México. Sin embargo el plano que se destina para la explicación de este fin se publica en la Memoria de 1900 bajo el nombre de *Acequias, canales y puentes de la Ciudad de México*, publicado hasta 1901. (Memoria, 1901: 274)

La ciudad aparece en el plano fragmentada en cuarteles, que a su vez aparecen divididos

tud es de 2,325 metros y su anchura media es de 4 metros 75 centímetros. Recibe en su trayecto los desagües de todos los terrenos por donde atraviesa. (280)

16 Esta zanja tiene su origen en la calzada de la Piedad y va formándose con los desagües de los terrenos que atraviesa y de las zanjas que se unen a ella. Sus rumbos y dimensiones son los siguientes: de la calzada de la Piedad corre al Oriente con una extensión de 525 metros hasta la cárcel de Belem; allí cambia su rumbo al Sur, en una extensión 500 metros, sigue al Oriente hasta desagua en el canal de la Viga, recorriendo una longitud de 2,225 metros. Su anchura media es de 7 metros 20 centímetros. (282) "En la glorieta de Cuauhtemotzín se unen las siguientes zanjas: por la calzada de la Reforma llegan dos zanjas paralelas que recorren los lados (N.E.) y (S.E.) de dicha calzada; se une: la (N.E.) a la zanja que se desprende de la calzada de la Verónica y atraviesa los terrenos de la Hacienda de la Teja; la (S.E.) se une a la que sigue al rumbo al (S.O.) hasta la calzada por donde pasan las vías de los Ferrocarriles del Distrito. La otra zanja, que es paralela a la anterior, sigue igualmente desde Cuauhtemotzín hasta la antes dicha calzada y de ahí cambia al Oriente hasta la ex garita de Belem. (283)"

por una avenida que cruza de poniente a oriente y que sigue el trayecto de las actuales avenidas Tacuba, San Cosme, Hidalgo, 5 de Mayo hasta llegar a San Lázaro. Al norte de esta línea o larga avenida quedaron los cuarteles nones: I, III, V y VII; al sur los pares: II, IV, VI Y VIII. Al mismo tiempo los cuarteles quedaron separados por avenidas o líneas imaginarias que iban en dirección de norte a sur. "La que separa los cuarteles 1 y 2 de los 3 y 4 parte de la calzada que conduce a Guadalupe Hidalgo, sigue por las calles de La Plaza (Jesús Carranza) y las que están delante de éstas en la misma dirección hasta terminar en la garita de San Antonio Abad, llamada hoy de Zaragoza. La segunda línea se tira desde la garita de Vallejo, o Lerdo de Tejada, por la calle de Manuel González; con una ligera desviación hacia el Oriente, toma las del 15 de Mayo de 1868 y siguientes, hasta la garita de Niño Perdido, dedicada a Ocampo. Dicha línea separa los cuarteles cinco y seis; éstos tienen por límite y separación de los que siguen, que son el siete y el ocho, una línea tirada desde la calzada de Nonoalco hasta el punto en donde la calzada de la Piedad es cortada por la de las Flores (Baja California) que va a la hacienda de la Condesa)" (López, 1976: 189) Cabe mencionar que los cuarteles reflejan características distintas: de poblamiento, de inversión, de crecimiento, de infraestructura, lo que los hace más o menos atractivos, a los inversionistas y los coloca en una posición distinta de prioridad para la instrumentación de las obras urbanas.

Por otro lado, si se analiza con detalle se observará que, el Plano Oficial de la Ciudad de México 1900, tiene dos tipos de nomenclatura una que se denominaba numérica y otra nominal. Ambas recibieron críticas fuertes en su momento por parte de las comisiones o de los involucrados en el tema encargados de definir el sistema a adoptar. El primer análisis sobre la nomenclatura de la ciudad de México lo hace José Yves Limantour en su calidad de regidor del Ayuntamiento, en su momento -1881- planteó que el problema de denominación de calles y numeración de casas al que se enfrentaba la ciudad es la ausencia de una norma específica y "no encontrándose sujeta a ninguna regla, tiene por lo común para cada sección de calles acotada por una transversal, un nombre distinto, caprichoso y no pocas veces ridículo, contradictorio o repetido; o bien calles continuadas con el mismo nombre y numeradas, más de ordinario arbitraria e irregularmente, interponiéndose no pocas veces calles de nombres distintos, numerándose las casas en orden progresivo, a partir generalmente de la esquina próxima hacia el centro, desarrollándose la numeración por toda una acera, para pasar, al terminar una calle, a la acera opuesta, y volver a la extremidad que sirvió de punto de partida." (AHCM, Documentos..., 1904: 63), situación que genera confusión tanto a los propios habitantes como a los turistas, y que debe corregirse inmediatamente. Limantour hizo una primera propuesta que consistía en dividir a la ciudad en cuadrantes: Plate-

ros hacia el Poniente, Moneda hacia el Oriente, Empedradillo hacia el Norte, Flamenco al Sur. El trabajo de designación de los nombres a las calles iba a realizarse a través de una comisión que tendría como propósito analizar los nombres para conservarlos o cambiarlos. La numeración de las casas se designaría a cada 20 metros o fracción de diez metros de fachada. Junto con esta labor se fijan las reglas para formar padrones “a fin de establecer el cambio domiciliario de la propiedad y poder identificarla en todo tiempo” (AHCM, Documentos, 1904: 64-65) El proyecto se aprobó el 13 de diciembre de 1881. Sin embargo, en 1886 la expansión de la ciudad y la construcción de nuevos edificios planteó la necesidad de realizar otro. La Comisión de Obras Públicas turnó al Ingeniero Roberto Gayol la realización de un nuevo proyecto que, el 5 de septiembre de ese mismo año presentó la propuesta de una nomenclatura numérica.

La nomenclatura numérica fue adoptada porque a decir de Roberto Gayol la actual –la de 1886– no obedece a ningún principio racional. Para tal efecto, menciona que dentro de una misma línea de calles se pueden encontrar “veinte o más distintos nombre caprichosos y aún ridículos” (AHCM, Documentos, 1904: 14), por ejemplo existen nombres tan “pomposos” como Mil Maravillas o tan ridículos como el de Tumbaburros o Ratas. Igualmente señala que hay designaciones que han perdido su significado porque las calles que llevaban nombres de un puente o una ige-

sia que no existen ya carece de sentido llamarlas así. Otro problema importante que genera la nomenclatura nominal es que a la luz de la mirada extranjera tal situación resulta confusa y deviene en una falta de orientación para quien visita la capital. Y añade que la nomenclatura nominal es útil para una ciudad pequeña, cuando se “vivía en familia”. La ciudad bajo esta perspectiva es confusa, nombres y números parecen el resultado del libre albedrío y no del trabajo sistemático de la razón. Para alguien que no haya visitado la ciudad, sostiene Gayol, necesitará de un guía que conozca la ciudad a la perfección para orientarlo o que lo lleve al lugar deseado. (AHCM, Documentos, 1904: 14-15) Así en diciembre de 1887 la nomenclatura de la ciudad queda definida de la siguiente manera:

“1º La ciudad se dividirá por la nomenclatura de las calles y numeración de sus casas, en cuatro partes por medio de dos ejes, uno de Norte a Sur y otro de Oriente a Poniente. El primero pasará por las calles de Santa Isabel y Puente de la Mariscala y sus respectivas prolongaciones al Sur y al Norte. El segundo pasará por las calles de la Mariscala y San Andrés y sus respectivas prolongaciones al Oeste y al Este. 2º Todas las calles que se dirigen de oriente á Poniente llevarán el nombre de Avenidas, y las que se dirigen de Norte a Sur de calles. 3º Las calles y avenidas que corresponden a los ejes, se designarán en toda su longitud con el nombre del rumbo hacia donde se dirigen, á partir del punto de intersección de dichos

ejes, así por ejemplo: se llamará calle del Norte desde la esquina del Puente de la Mariscala hasta su terminación al norte de la ciudad; avenida Oriente, desde la esquina de Santa Isabel hacia el Sur, y avenida del Poniente desde la esquina de la Mariscala hacia el Poniente. 4º Todas las avenidas situadas al Norte y las calles al Oriente de sus respectivos ejes, se distinguirán entre sí por los números de orden impares. Las avenidas al Sur y calles al Poniente de sus respectivos ejes, se designarán por los números de orden pares, llevando todas las demás el nombre del rumbo hacia donde se dirigen a partir del eje, que les sea perpendicular. 5º La numeración de las casas se hará dividiendo cada cuadra en fracciones de cinco metros, a partir de su esquina más próxima al eje y a cada fracción se le dedicará un número de orden, impar a la derecha y par a la izquierda. 6º De estos números se usarán sólo aquellos que sean necesarios para distinguir alguna puerta, los demás se reservarán para cuando sea necesario emplearlos porque se subdivide la propiedad. (sic) 7º Al pasar de una cuadra a otra se cambiará siempre la centena, y ésta será la cifra que en unidades represente el número de la calle más próxima al eje y perpendicular a aquella cuyas casas se trata de enumerar. 8º En caso de que se interponga una o varias calles cerradas en sus dos extremidades, se les designará por su orden con las letras del alfabeto, y para localizarlas se les pondrá el número de la calle abierta próxima y más separada del eje.” (AHCM, Documentos,

1904: 8-9) La aplicación de tal propuesta no estuvo exenta de visciditudes, entre ellas la falta de presupuesto. Se propuso que en el cambio de nomenclatura se colocaran placas con los números de cada una de las calles en cada esquina. Sin embargo el dinero asignado no alcanzó para llevar a cabo todas las modificaciones, además con el cambio de gestión en 1888 se dio un revés y el proyecto de la nueva nomenclatura quedó inconcluso. Entre 1892 y 1893 las pugnas en el Cabildo por hacer prevalecer cualquiera de las dos nomenclaturas produjo la coexistencia de ambas y la indefinición.

Para 1900, según la nomenclatura oficial es la numérica, aunque en los hechos coexisten las dos: “La ciudad se divide en cuatro partes, por medio de dos ejes, uno de Norte a Sur y otro de Oriente á Poniente. El primero pasa por las calles de Santa Isabel y Puente de la Mariscala y sus respectivas prolongaciones al Sur y al Norte. El segundo pasa por las calles de la Mariscala y San Andrés y sus respectivas prolongaciones al Oeste y al Este. Todas las calles que se dirigen de Oriente á Poniente llevan el nombre de AVENIDAS, y la que se dirigen de Norte á Sur el de CALLES.” (Nomenclatura, 1900: 68) Un sistema como este da cuenta del control escrupuloso de los nombres de las calles y avenidas. Además se ofrece una imagen homogénea no sólo del espacio sino de la nomenclatura, ésta comienza a definirse claramente hasta el año de 1907 en que decide adoptarse la nominal. (Memorias 1905 y 1909)

La ciudad entre líneas

El *Plano Oficial de la Ciudad de México 1900* muestra un núcleo urbano consolidado con tendencias de crecimiento claramente definidas, fragmentado en cuarteles, atravesado por líneas de comunicación dentro de la traza misma, y con vastos terrenos para extenderse. Todo lo relativo al desarrollo que coloca al territorio como una ciudad moderna (diversidad en el equipamiento y redes de comunicación).

Sin duda, el porfiriato produjo un repunte económico sin precedentes en el último tercio del siglo XIX, pero paralelo a una gran desigualdad que se traduce en una dinámica de segregación y de carencias en la aplicación de los servicios urbanos fundamentales para mantener un orden urbano básico. El plano refleja un aspecto aparentemente *neutro*, sin embargo, los proyectos de transformación urbana están orientados a dar servicios a todo el núcleo, pero, los tiempos y las prioridades marcan diferencias. El impacto de la expansión desarticulada genera fuertes deficiencias y desdibuja la imagen de una ciudad moderna y progresista en la realidad cotidiana.

El crecimiento dirigido hacia el poniente fue el más cotizado y el preferido de los desarrolladores inmobiliarios. Esta zona de la ciudad estaba conformado por terrenos de mayor altura muy poco proclives a las inundaciones, además contaba con una vegetación más diversa. Las posibilidades en el diseño y la construcción de casas

era más enriquecedora para las clases altas. Sin embargo, el oriente cerca del Canal de Desagüe, en los terrenos salitrosos del antiguo Lago de Texcoco, expuestos a los vientos y a los miasmas, hacían de esta zona un sitio poco atractivo para las grandes inversiones. Además las posibilidades de comunicación eran muy reducidas. (Morales, 1978)

El Plano Oficial describe la traza urbana, hidráulica, ferroviaria y tranviaria, muestra el grado de desarrollo de la ciudad, y apreciado sin ninguna información que dé cuenta de los servicios urbanos la ciudad es un territorio moderno acorde con el principio de progreso. Sin embargo como ya ha sido analizado ampliamente (Morales y Berra), muchas de las colonias nuevas autorizadas o no, particularmente las dirigidas a los sectores populares carecía de los servicios básicos:

“Antiguamente, los dueños de terrenos poco o nada cuidaban de consultar a las autoridades respectivas si podía llevar a cabo la traza de las calles, la venta de lotes y la construcción de casas; y menos aún se preocupan de contar con servicios de infraestructura como los de provisión de agua potable, desagües, alumbrado, etc. De estas omisiones verdaderamente graves y de esta absoluta falta de previsión, han resultado sitios insalubres sin pavimentos, sin atarjeas, sin condiciones de vida que llevan el indebido título de colonias, y que no poseen de éstas sino el nombre, pero ninguna de sus condiciones. La autoridad municipal se encontró frente a un problema: por diversos

rumbo de la Capital se establecieron varias de esas llamadas colonias, sin que para ello se hubiera recabado la aprobación de la propia autoridad; pero al mismo tiempo las casas construidas en esos lugares iban habitándose, constituyéndose focos de insalubridad o guaridas de bandidos que, bajo las sombras de la noche, por falta de alumbrado público, se lanzaban a la consumación de numerosos delitos. En tales circunstancias, o se rechazaba de plano la colonia y quedaba ésta siempre en condiciones imposibles, o bien se proveía para llevar a cabo en ella los más indispensables servicios de urbanización.” (AHCM, Tomo 520, exp. 371-2)

Para comprender las condiciones en que se encuentra la ciudad es necesario observar los planos que describen las obras realizadas sobre la misma, éstos sintetizan visualmente cómo se va dando el tránsito de lo rural a lo urbano, cómo se van realizando los avances en las obras de infraestructura (agua, atarjeas, pavimentación, alumbrado). Connolly sostiene que “... la densidad y extensión de obras construidas significan el grado de desarrollo alcanzado en un lugar determinado o su subdesarrollo. Al mismo tiempo, manifiestan un necesario desarrollo desigual: desigualdad acumulada entre los distintos barrios, ciudades, entre la ciudad y el campo, entre los diferentes países y regiones del mundo. Las obras construidas son causa y a la vez efecto de la modernización desigual. El desarrollo se califica según la distribución de las obras construidas.” (Connolly,

1997:22)¹⁷ Cuando se observa el Plano Oficial se ve un conjunto urbano homogéneo, sin embargo, en la realidad cotidiana la ciudad muestra sus desigualdades en la aplicación de las políticas urbanas. Las políticas urbanas están dirigidas a la ciudad entera, más el orden de instrumentación hace la diferencia entre un barrio y otro.

Conclusiones

La ciudad de México en los planos configura el ideal de ciudad moderna y en mejora progresiva. La representación del trazo de vías de comunicación: líneas férreas y tranviarias encarnan la imagen del progreso tecnológico y la posibilidad de conexión con otros territorios al interior del Distrito Federal como fuera de este mismo. La ciudad se representa como una totalidad donde los proyectos de urbanización se contemplan para todo el conjunto urbano, lo que varía son los tiempos y las prioridades de aplicación.

Además, muestra una ciudad con un gran potencial de urbanización a partir del fraccionamiento de las áreas rurales que circundaban a la ciudad, es de alguna manera el ofrecimiento a los nuevos capitalistas inmobiliarios

¹⁷ Juan Bribiesca en las Memorias, del Ayuntamiento señala que las obras públicas son relevantes “porque en esto consisten los progresos de los pueblos actuales, y son los que más a la vista del público se encuentran y los que más se justifican a los ojos del pueblo, los gastos que en estas obras de invierten.” (Memorias 1902:44)

tanto nacionales como extranjeros. Estos deseos se materializan iconográficamente con el trazado de colonias que aún son proyecto como El Cuartelito.

Este es un plano exento de elemento artísticos o históricos, más bien el territorio de la ciudad de México se muestra como dividido en cuadrícula anclada a un estudio científico dentro de una “red de paralelos y meridianos abstracta y temporal” (Craib, 2000: 133).

El propósito de este plano es ofrecer un panorama de la situación urbana de la ciudad de México hasta 1899, año en que se definen las últimas actualizaciones, según hemos revisado más arriba. El acceso a este documento cartográfico está circunscrito al Ayuntamiento y a las publicaciones de circulación comercial (como el folleto de la Nomenclatura, el Directorio de Domenech). Es decir, está dirigido a especialistas (ingenieros, dibujantes) o turistas (nacionales o extranjeros) o habitantes de la ciudad que sepan leer. Será utilizado para dar cuenta de los avances en materia urbana. El plano muestra una ciudad de contrastes si se tiene claro el contexto social y de segregación, de otro modo la visión de la ciudad de México muestra una mancha urbana relativamente homogénea. Así el plano a los ojos de los extranjeros deja ver una ciudad atractiva para la inversión o el recorrido lúdico. Finalmente, el plano de 1900 ofrece la *visión oficial* de la ciudad anhelada, esto es, la que corresponde a un territorio ordenado (con una traza con espacios

claramente definidos), comunicado (a través de vialidades que se ramifican por todo el territorio del Distrito Federal) y próspero (no sólo por el equipamiento distribuido sobre el territorio sino por las potencialidades que ofrecen por la cantidad de tierras para la urbanización).

Archivos

Archivo General de la Nación. *Memorias de Fomento de 1899* (1900), Caja 48, n° F. 1166, [Rubro Distrito Federal].

Memoria documentada de los trabajos municipales de 1891, México 1892, Francisco Díaz de León. (AHCM)

Memoria documentada de los trabajos municipales de 1899, México 1900, La Europea. (AHCM)

Memoria documentada de los trabajos municipales de 1900, México 1901, La Europea. (AHCM)

Memoria documentada de los trabajos municipales de 1901, México 1902, La Europea. (AHCM)

Memoria del ayuntamiento 1905, México 1906, La Europea. (AHCM)

Mapoteca Orozco y Berra (MOyB) [archivos digitalizados de planos].

Archivo Histórico de la Ciudad de México (AHCM) [archivos de planos digitalizados y documentos].

AHCM, Ayuntamiento Constitucional de Méxi-

co, exp. 37. Tomo 520. “Las colonias de la Municipalidad de México y en el Distrito Federal”, México. Tip. De la Viuda de Francisco Díaz de León, 1906.

AHCM Gobernación. Obras Públicas, calles, nomenclatura. 1904-1913. Expedientes de 37. Tomo 1191.

AHCM Gobernación. Obras Públicas, calles, nomenclatura. 1904-1913. Tomo 1191. *Documentos relativos á la nomenclatura de calles y numeración de casas de la ciudad de México*.

H. Ayuntamiento Constitucional de México [autor], México, 1904, Tip. y Lit. “La Europea” de Juan Aguilar Vera y Compañía, S. en C. Calle Santa Clara núm. 15.

AHCM Gobernación. Obras Públicas, calles, nomenclatura. 1904-1913. Tomo 1191. Dictamen de la 2ª Comisión especial de Consejales nombrada a fin de cumplir con el acuerdo del señor Presidente de la República, en el que recomienda a la corporación Municipal de México nombre una Comisión de su seno, con objeto de estudiar y proponer un sistema de nomenclatura de calles y numeración de casas de la Capital, en vista de los inconvenientes que tiene el sistema antiguo y en virtud de las dificultades con que se tropieza para difundir en el público el conocimiento y uso del sistema aprobado en 1887.

AHCM, Fondo Ayuntamiento, sección Planos del Distrito Federal, volumen 3616, expediente 47, año 1899.

AHCM, Fondo Ayuntamiento del Distrito Federal. Sección Desagüe, volumen 744, expediente 135.

AHCM, Ayuntamiento Constitucional de México, exp. 37. Tomo 520. “*Las colonias de la Municipalidad de México y en el Distrito Federal*”, México. Tip. De la Viuda de Francisco Díaz de León, 1906.

Bibliografía

Aguirre, Carlos (1992) *Las representaciones de la ciudad*, en Historias, núm. 27, octubre 1991-marzo 1992, pp. 47-55.

BERRA Stoppa, Erica (1982), *La expansión de la Ciudad de México y los conflictos urbanos 1900-1930*, Tesis de doctorado, volumen 1 y 2, Colegio de México.

Blanco Martínez Mireya y José Omar Maya Moncada (2011) *El Ministerio de Fomento, impulsor del estudio y el reconocimiento del territorio mexicano (1877-1898)* en Investigaciones Geográficas. Boletín del Instituto de Geografía, México: UNAM, Núm. 74, PP. 74-91.

Ceballos, Ciro B., (2006) *Panorama mexicano 1890-1910 : (memorias)*; estudio introductorio y edición crítica, Luz América Viveros Anaya, México : UNAM, Coordinación de Humanidades, Programa Editorial, 2006

Contreras Servín, Carlos (1995), *Geografía histórica del Distrito Federal: paisaje natural y*

- cambio ambiental, siglo XIX*, México: tesis de maestría, UNAM-FFyL-División de Estudios de Posgrado, Departamento de Geografía.
- Connolly, Priscilla (2008), *¿El mapa es la ciudad? Nuevas miradas a la Forma y Levantado de la Ciudad de México de Juan Gómez de Trasmonte* en Investigaciones Geográficas, Boletín del Instituto de Geografía, México: UNAM, pp. 116-134.
- Craib, Raymond B. (2000) *El discurso cartográfico en el México del Porfiriato* en Mendoza Vargas, Héctor (2000), *México a través de los mapas (I.1.2)*, México: UNAM, Instituto de Geografía, Plaza y Valdés Editores.
- De Gortari Rabiela, Hira y Regina Hernández Franyuti (1988), *Memoria y encuentros: la ciudad de México y el Distrito Federal (1824-1928)*, México: Departamento del Distrito Federal – Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, tomos I, II y III.
- Eguiarte, Ma. Estela (1986) *Espacios públicos en la ciudad de México: paseos, plazas y jardines, 1861-1877*, en Historias, núm. 12, enero-marzo 1986, pp. 91-101.
- Eguiarte, Ma. Estela, *Los jardines en México y la idea de ciudad decimonónica*, en Historias, núm. 27, octubre 1991- marzo, pp. 129-138.
- Fernández Christlieb, Federico (2000) *Europa y el urbanismo neoclásico en la ciudad de México: antecedentes y esplendores (I.1.1)*, Mexico, D.F.: UNAM, Instituto de Geografía, Plaza y Valdés Editores.
- Figueroa Domenech (1899) *Guía general descriptiva de la República Mexicana Historia, Geografía, Estadística, etc. con triple directorio del comercio y la industria, autoridades, oficinas públicas, abogados, médicos, hacendados, correos, telégrafos y ferrocarriles*, México: Barcelona, Ramón de Araluze.
- Espinosa López, Enrique (1991), *Ciudad de México. Compendio cronológico de su desarrollo urbano, 1521-1980*, México: edición personal.
- García Cubas, Antonio (1868) *Curso de dibujo topográfico y geográfico*, México : Imp. del Gobierno, 1868
- García Cubas, Antonio (1892) *Geografía e historia del Distrito Federal*, México: Ant. Impr. de Murguía, 1892
- García Rojas, Irma Beatriz (2009) *Historia de la visión territorial del Estado Mexicano. Representaciones político-culturales del territorio*, México: Universidad de Guadalajara, UNAM.
- García Rojas, Irma Beatriz (2006) *Poder y territorio en México* en Viejas y nuevas alianzas entre América Latina y España: XII Encuentro de Latinoamericanistas españoles, Santander, 21 al 23 de septiembre de 2006, ISBN 84-89743-44-4.
- García Rojas, Irma Beatriz (2010) *Cartografía urbana mexicana 1880-1910: Guadalajara, México, Puebla y Veracruz* en Araucaria: Revista Iberoamericana de filosofía, polí-

tica y humanidades disponible en: <http://redalyc.uaemex.mx/src/inicio/ArtPdfRed.jsp?iCve=28214786010>, ISSN 1575-6823, N° 24, 2010 , pp. 197-217

- Gómez Escobar, María del Consuelo (2004), *Métodos y técnicas de la Cartografía temática*, (III.4), México: UNAM, Instituto de Geografía, Plaza y Valdés Editores.
- Galindo y Villa, Jesús (1901) *Reseña histórico-descriptiva de la Ciudad de México*, México: Imprenta Francisco Díaz de León.
- Garza, Gustavo (1985), *El proceso de industrialización. Ciudad de México 1821-1970*, México: El Colegio de México, Centro de Estudios Demográficos y de Desarrollo Urbano.
- Harley, J. B. (2005), *La nueva naturaleza de los mapas. Ensayos sobre la historia de la Cartografía*, México: FCE
- Leidenberger, Georg (2011), *La historia viaja en tranvía. El transporte público y la cultura política de la ciudad de México*, México: UAM.
- Lombardo de Ruiz, Sonia (et. al.) (2009), *Territorio y demarcación en los censos de población. Ciudad de México 1753, 1790, 1848 y 1882*, México: INAH, UACM, ADABM, CIGG.
- Lombardo de Ruiz, Sonia (1974), *Influencia del medio físico en el crecimiento de la ciudad de México hasta el siglo XIX* en Moreno Toscano, Alejandra (et. al.), Investigaciones sobre

la ciudad de México I. Cuadernos de trabajo del Departamento de Investigaciones Históricas, México: INAH-Seminario de Historia Urbana.

- Lombardo de Ruiz, Sonia (1996) *Atlas histórico de la Ciudad de Mexico* (con la colaboración de Yolanda Teran Trillo); México: Mario de la Torre, Mexico: Smurfit Carton y Papel - Consejo Nacional para la Cultura y las Artes- INAH. Tomo I y II.
- López Rosado, Diego (1976), *Los Servicios Públicos de la Ciudad de México*, México: Porrúa.
- Orozco y Berra, Manuel (1867) *Memoria para el plano de la Ciudad de México, formada de órdenes del Ministerio de Fomento*, México: Impr. de Santiago White, 1867
- Mendoza Vargas, Héctor y Carla Lois (2009) *Historias de la Cartografía de Iberoamérica. Nuevos caminos, viejos problemas*, México: Instituto de Geografía, INEGI, UNAM. Colección: Geografía para el siglo XXI, serie: Libros de Investigación, núm. 4.
- MENDOZA Vargas, Héctor (2000) *Las opciones geográficas al inicio del México independiente* en Mendoza Vargas, Héctor (2000), *México a través de los mapas (I.1.2)*, México: UNAM, Instituto de Geografía, Plaza y Valdés Editores.
- MENDOZA Vargas, Héctor (2000) *Los mapas y el siglo XX mexicano* en Mendoza Vargas, Héctor (2000), *México a través de los mapas (I.1.2)*, México: UNAM, Instituto de Geografía, Pla-

- za y Valdés Editores.
- Moncada Maya, José Omar (2003) *El nacimiento de una disciplina: la Geografía en México (siglos XVI a XIX)*, (I.1.6) México: UNAM-Instituto de Geografía
- Morales, María Dolores (2000), *Expansión urbana entre 1858 y 1910*, en: Garza, Gustavo (2000), *La ciudad de México en el fin del segundo milenio*, México: Gobierno del Distrito Federal – El Colegio de México, pp. 116-123.
- Morales, María Dolores (1998) *Cambios en la traza de la estructura vial de la ciudad de México 1770-1855* en *La ciudad de México en la primera mitad del siglo XIX*, Regina Hernández Franyuti (compiladora), México: Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, Tomo I.
- Morales, María Dolores (1996) *Espacio, propiedad y órganos de poder en la ciudad de México en el siglo XIX*, Illades, Carlos y Ariel Rodríguez Kuri (1996) (coordinadores), Ciudad de México. Instituciones, actores sociales y conflicto político, 1774-1931, México: El Colegio de Michoacán, Universidad Autónoma Metropolitana.
- Morales, María Dolores (1986) *Viajeros extranjeros y descripciones de la ciudad de México, 1800-1920*, en *Historias*, núm. 14, julio-septiembre pp. 105-143.
- Morales, María Dolores (1978), *La expansión de la ciudad de México en el siglo XIX: el caso de los fraccionamientos* en Moreno Toscano, Alejandra (coordinadora) Ciudad de México. Ensayo de construcción de una historia. Seminario de Historia Urbana, SEP-INAH, Colección Científica 61, pp. 189-200.
- Riguzzi, Paolo, (1988) *México próspero: las dimensiones de la imagen nacional en el Porfiriato* en *Historias*, núm. 20, abril-septiembre, pp. 137-157.
- Rodríguez Kuri, Ariel (1996) *La experiencia olvidada: el Ayuntamiento de México: política y gobierno, 1876-1912*, México: El Colegio de México, Centro de Estudios Históricos: UAM, Unidad Azcapotzalco.
- Ribera Carbó, Eulalia, Héctor Mendoza Vargas y Pere Sunyer Martín (coordinadores) (2007) *La integración del territorio en una idea de Estado. México y Brasil, 1821-1946*, México: UNAM, Instituto de Geografía e Instituto Mora.
- Tenorio Trillo, Mauricio (1998) *Artilugio de la nación moderna. México en las exposiciones universales 1880-1930*, México: Fondo de Cultura Económica.