

EL TRANVÍA: DE LAS MULITAS A LA ELECTRICIDAD

Diana Guadalupe Pérez Moncada*

LA CIUDAD

El siglo XIX representa en la historia de nuestro país un periodo de batallas y reacomodo social y político. Tras conseguir la independencia en 1827, México estuvo convulso entre reorganizarse y ponerse a la altura de los países modernos europeos, objetivo que tuvo mayor auge al estar en la presidencia Porfirio Díaz. Es bien sabido que durante su largo periodo de gobierno, Díaz se empeñó en convertir a la nación en una "réplica" de la vida europea, particularmente la francesa.

La capital de la nación mexicana de mediados del siglo XIX vivía rodeada de un paisaje típicamente provinciano; a pesar de ser el centro de poder y comercio, aglutinador de manifestaciones artísticas, ideológicas y políticas, la ciudad era apacible —si nos atrevemos a compararla con la actual, que dicho

está de paso, no tiene punto de comparación, sino explicaciones que aclaran esas diferencias. Aquellas mañanas deliciosas, de blancas y vaporosas nubes que describía Payno, pronto iban a ser trastocadas por la implementación del ferrocarril.

Para empezar, debemos señalar que la ciudad de México de entonces tenía distintos límites territoriales. La constitución jurisdiccional de la ciudad en el año de 1853 estaba delimitada de la siguiente manera: "El círculo que forma el distrito federal está rodeado por los terrenos del Estado de México: en una hermosa y fértil llanura interrumpida alguna vez por pequeñas colinas y rematando al Norte por los cerros de Guadalupe, y al S.O. por las lomas de Tacubaya. Superficie de doce y media leguas cuadradas. El distrito comprende 2 ciudades, 2 villas, 29 pueblos, 89 barrios, 16 haciendas, 22 ranchos, 8

huertas, 2 molinos y el fuerte de Chapultepec¹.

Y para finales de siglo "limitaba al norte con las calles de Carpio y la Plaza de Santiago Tlatelolco, al sur con el barrio de la Romita y las plazas de San Lucas y Santo Tomás, al oriente se encontraba el barrio de La Candelaria y la estación de San Lázaro, y al poniente el Monumento a Cuauhtémoc y la calle de La Industria (hoy Serapio Rendón)"².

La diferencia es notoria y amplia, sin embargo, sigue sin tener punto de comparación con la actual. Empero, la jurisdicción política cambió y para 1903 la mayoría de las que hoy conocemos como delegaciones formaban parte de los municipios del Distrito Federal.

La relación de la ciudad con aquellos municipios que resultaban alejados, y muchas veces eran considerados lugares de recreo —como San Ángel,

Tacubaya, Mixcoac, Coyoacán y Tlalpan, entre otros—, pronto dejaron de representar viajes extensos y exhaustivos. Las propias relaciones comerciales y sociales se modificaron.

Gran parte de estos cambios se debió a la implementación del tranvía, contemplado en los planes y proyectos gubernamentales de desarrollo y crecimiento a los que se vio sujeto el país desde el logro de la Independencia y, en general, durante todo el siglo xix.

ANTECEDENTES. LOS CAMINOS DE FIERRO

La idea de sobrepasar fronteras y llegar a sitios cada vez más lejanos, que favorecía la entrada de diversos productos y un intercambio comercial más fluido, dio como resultado la creación de nuevas herramientas que lo facilitasen.

¹ *Diccionario universal de historia y geografía*, México, Tipografía de Rafael y Librería Andrade, 1853, t. II, pp. 84-86, en Hira de Gortari Rabelela, "Política y administración. Del Distrito Federal a la creación del Departamento del Distrito Federal. Una perspectiva actual", en Isabel Tovar de Arechederra y Magdalena Mas, comp., *Ensayos sobre la ciudad de México. Macrópolis mexicana*, México, ocr-Universidad Iberoamericana-UNIA, 1994, vol. II, pp. 91-93.

² Laura Pérez Rosales, "La organización de una gran capital: el gobierno de la ciudad de México entre 1824 y 1928", en Isabel Tovar de Arechederra y Magdalena Mas, comp., *Ensayos sobre la ciudad de México. El corazón de una nación independiente*, México, ocr-Universidad Iberoamericana-UNIA, 1994, vol. III, pp. 102-103.



Tanto en Europa como en América, los animales de tiro fueron el elemento ideal y fundamental del transporte, sin embargo, los rieles, el vapor y más tarde la electricidad modificaron y agilizaron su uso.

El deseo de llevar al país a la modernidad respondió a los nuevos implementos tecnológicos, específicamente al ferrocarril.

Evidentemente, el ferrocarril y el tranvía son transportes distintos; el ferrocarril era movido por vapor, y el tranvía, típicamente, por mulitas o caballos;

sin embargo, en algunos casos, el vapor también fue la fuerza motriz de los tranvías. Podemos decir que el objetivo e idea fundamental de ellos es el mismo, y aunque más tarde "tranvía y ferrocarriles van a irse separando poco a poco hasta constituir dos medios de comunicación paralelos,"³ se pueden relacionar con un mismo origen y función, a pesar de las diferencias, de tal modo que no podemos hablar del tranvía sin conectarlo con el ferrocarril.

En 1758, el parlamento británico otorgó permiso a Charles Branding

³ De la Torre Villar, Ernesto, "La capital y sus primeros medios de transporte: prehistoria de los tranvías", en *Historia Mexicana*, El Colegio de México, oct-dic. 1959, vol. IX, núm. 10, p. 223.

para construir una vía para vagones impulsados por vapor, la más antigua de este tipo. Algunos años después, en 1790, se empezaron a utilizar los rieles de hierro.⁴ Las consecuencias positivas de este implemento fueron muchas. En México, dado que se deseaba alcanzar los niveles de vida europeos, pronto se manifestó la inquietud de adquirir e introducir este transporte.

La ruta principal deseaba unir las ciudades de México y Veracruz –vía primordial y de mayor afluencia–; desde 1825, hasta su conclusión en 1873, varias personas adineradas quisieron adquirir la concesión para construir esta vía. Nombres como Francisco de Arrillaga, Antonio Garay, Lorenzo Carrera, Manuel y Antonio Escandón figuran entre los principales concesionarios para ese gran proyecto.

Con los proyectos del ferrocarril, pronto surgieron los de los tranvías, algunos, provenientes de la mente de aquellos mismos hombres. Si bien los primeros servían como transporte para largas distancias, los segundos eran usados como transporte "urbano",⁵ y sirvieron de enlace con los municipios aledaños, dando paso a la conformación de lo que hoy se conoce, territorialmente, como ciudad de México y área metropolitana.

El paisaje en el que las diligencias, los guayines, los carruajes y las calandrias predominaban, comenzó a modificarse. La traza cambió y las líneas de comunicación se extendieron. En la ciudad comenzó a tejerse la red de los caminos de hierro.⁶ La ciudad de México fue tomada como modelo a seguir en las provincias nacionales y, aunque

⁴ Meade de Angulo, Mercedes, *El ferrocarril mexicano*, Puebla, México, Gobierno del Estado de Puebla-Secretaría de Cultura-Comisión Puebla V Centenario (Lecturas Históricas de Puebla, 43), p. 3.

⁵ El término urbano está siendo empleado en este trabajo para señalar el territorio que, años más tarde de la introducción del tranvía, conformaría a la creciente ciudad, es decir, el territorio que comprende los municipios cercanos, como Tacubaya, Mixcoac, Coyacacán, San Ángel, Villa de Guadalupe y otros más, los cuales se comunicaron a través del tranvía.

⁶ El término "caminos de hierro" fue designado inicialmente para las rutas ferrocarrileras, sin embargo, y como se ha dicho, ferrocarril y tranvía tienen un origen y desarrollo paralelos, así como un funcionamiento similar, de manera que ambos fueron designados con este término; incluso, el tranvía era nombrado como "ferrocarril" de Tacubaya, de Guadalupe o del nombre de la ruta específica; o bien eran designados como "ferrocarriles urbanos".

en diversos sitios se trató de introducir el tranvía, cada uno tiene su propia historia debido a su particular geografía y condiciones políticas y sociales.

LÍNEAS TRANVIARIAS

Así, dentro de un plan de gobierno "modernizador", que se inició en el periodo denominado de "restauración", los proyectos sobre transportes comenzaron a crecer y desarrollarse. Desde antes de ser concluida la totalidad de la ruta ferrocarrilera a Veracruz, se abrieron los caminos trazados a sitios importantes como la Villa de Guadalupe y, quizá por la relevancia y lo corto de la distancia —en comparación con la veracruzana—, pronto quedaron concluidas algunas.

El promotor del establecimiento del sistema tranviario fue José Gómez de la Cortina, conde de la Cortina y de Castro, quien en un intento por lograr una ruta más rápida a San Agustín de las Cuevas, hoy Tlalpan, inició una red de comunicación que permitió un acceso más fácil, cómodo y eficiente a los poblados cercanos. Lamentablemente,

su propuesta del año de 1838 no fue concluida y hasta el año de 1852, por orden del presidente Mariano Arista, se le concedió la construcción de la línea que comunicaría, además, con los pueblos de Churubusco, Mixcoac, San Ángel y Coyoacán. Esta línea, del centro de la ciudad a Tlalpan, logró concluirse en 1869, aunque la idea era llegar a Chalco, lo que no se consiguió.

Se ha mencionado a Fernando de Arrillaga, quien vivió en Veracruz y concibió la idea de acortar la distancia entre esa ciudad y la de México. Dentro de su proyecto, quedó suscrita la localidad de la Villa de Guadalupe como sitio de paso a la metrópoli, proyecto que se consolidó años más tarde. Sin embargo, la idea de llegar a la Villa de Guadalupe fue el paso inicial que retomaron los hermanos Mosso al otorgárseles la concesión en el año de 1855, que abandonaron por razones económicas y lo rescató don Antonio Escandón, de quien también se ha hecho mención y del que cabe señalar que fue uno de los mayores impulsores del desarrollo en el país debido a sus inquietudes, apoyo y aportaciones en el



ámbito industrial y empresarial, incluyendo las comunicaciones.

La ruta hacia la Villa de Guadalupe fue concluida en 1857, y a pesar de que no fue trazada inicialmente como tal, puede considerarse la primera línea de transporte suburbano.

Poco después del término de la línea al recinto guadalupano, en 1858, se inauguró la línea a Tacubaya, a cargo de José Luis Hammeken,⁷ de la que hay que resaltar su doble sistema de tracción, pues del paseo de Bucareli a Tacubaya empleaba vapor y de Tacubaya al Centro utilizaba la fuerza de los caballos.

Posteriormente, el crecimiento de las líneas tranviarias fue incontenible:

el ferrocarril que iba a Toluca inauguró la ruta México-Tlalnepantla en 1874, en 1877 se inauguró la línea a Tacuba y dos años después la de Azcapotzalco. Además, las líneas "internas" de la ciudad, es decir, las de su primer cuadro y las más cercanas, comenzaron también a otorgarse en concesión, partiendo rutas desde el Centro a Peralvillo, puente Molinos y la plaza de toros, entre muchas otras.⁸

Para 1882, el territorio que actualmente comprende nuestra ciudad estaba conectado por las líneas tranviarias, conformando un solo espacio entre la propia ciudad y los poblados circunvecinos de entonces. En ese año las rutas eran:

⁷ Inicialmente, Antonio Escandón solicitó en 1838 la concesión para establecer esta ruta tranviaria, sin embargo, no pudo concretarla, y es hasta este año que pudo realizarse el proyecto.

⁸ Camarena, Marió, "El tranvía en época de cambio", en *Historias México*, INAH, oct.-mar. 1992, núm. 27, p. 142.

Líneas urbanas

Peralvillo-Belem
 Condesa-Zócalo
 Escuela de Tepo-Zócalo
 Guerrero-San Lázaro
 Hospital General-Zócalo
 Martínez de la Torre-Zócalo
 Penitenciaría-Niño Perdido
 Roma por Oaxaca-Zócalo
 Roma por La Piedad-Zócalo
 San Rafael-Zócalo
 Santa María-Zócalo
 Santa María-Alameda-Rastro-Zócalo
 Zaragoza-Zócalo
 Don Toribio-Santiago
 Juárez-Loreto circuito 1
 Juárez -Loreto circuito 2

Líneas suburbanas

Zócalo-Tlalnepantla
 Zócalo-Azcapotzalco
 Zócalo-Tacuba
 Zócalo-Panteón Español
 Zócalo-Xochimilco
 Zócalo-Tlalpan
 Zócalo-San Ángel-Churubusco
 Zócalo-Iztapalapa
 Zócalo-Línea del Peñón
 Zócalo-La Piedad
 Zócalo-Guadalupe
 Zócalo-Tizapán
 Zócalo-San Ángel
 Zócalo-Mixcoac
 Zócalo-Tacubaya
 Zócalo-Dolores
 Zócalo-Santa Fe
 Zócalo-Valle⁹

PRIMERAS COMPAÑÍAS

Los hombres que promovieron la introducción del tranvía pronto conformaron compañías que tuvieron una injerencia importante dentro de la economía mexicana. Las primeras compañías que se

conformaron fueron la Compañía del Ferrocarril a Tacubaya y la Compañía de Ferrocarril de México a Tlalpan y Chalco (es decir, las primeras rutas que se concretaron) y años más tarde, por la década de los 80, ambas conformarían la Compañía de Ferrocarriles del Distrito

⁹ Archivo General de la Nación, SCOP, exp. 3/864-1, citado en *ibid.*, p. 143.

Federal, organizada por Ramón Guzmán, Ángel Lerdo de Tejada y Francisco P. de Castillo, dedicadas al transporte de pasajeros y mercancía. Poco después, la Compañía de Ferrocarriles del Distrito Federal adquirió también la Compañía de Tranvías por Correspondencia, el Ferrocarril de México a Iztacalco y la Compañía del Ferrocarril del Valle de México, con lo cual conformó, en 1882, una sociedad anónima denominada Compañía Limitada de Ferrocarriles del Distrito Federal, considerada la más importante en aquella época, convirtiendo al sistema de transporte tranviario, urbano y suburbano en un monopolio.¹⁰

Pronto, gracias a los tranvías, la ciudad comenzó a moverse en una dinámica distinta empujada por la modernidad; cada vez se hizo más necesario el uso del tranvía para realizar las diversas actividades que requerían los habitantes. Fue necesario el capital extranjero y en 1896 la Compañía Limitada de Ferrocarriles del Distrito Federal fue vendida

a empresarios ingleses, quienes la nombraron Compañía de Ferrocarriles del Distrito Federal de México, S.A. Cuatro años después se traspasó, en calidad de arrendamiento, a la Mexican Electric Tramways Limited, quien a su vez la subarrendó a la Mexican Electric Tramways.

ELECTRIFICACIÓN

El nuevo ritmo de vida que adquirió la ciudad a través del uso del tranvía, que parecía cada vez más insuficiente, llevó a la idea de introducir un elemento que revolucionó, nuevamente, el transporte en el mundo: la electricidad.

Los planes de electrificación, no sólo de los tranvías, sino de la ciudad entera, enmarcado en las obras públicas del proyecto de desarrollo porfiriano, inundaron las grandes ciudades.

En 1900 se instalaron los primeros postes de luz¹¹ y pronto se empleó esta fuerza motriz en los tranvías.

¹⁰ Una explicación de las compañías tranviarias y sus concesiones puede verse en Álvarez de la Borda, Joel, y Javier Lazarín Guillén, *La Compañía de Tranvías en México, S.A. (The Mexico Tramways Company), 1907-1910*, México, Universidad Autónoma Metropolitana-Iztapalapa, tesis para obtener el grado de licenciatura, marzo de 2000.

¹¹ Ya desde el año de 1881 la compañía Siemens y Halske había instalado cuarenta lámparas eléc-

La inversión extranjera se convirtió en la principal fuente de ingreso para transformar y modernizar este sistema de transporte. Gran Bretaña y Canadá fueron dos de los países con mayor inversión en México en el sistema tranviario. Desde 1870, debido a la apertura generada por Porfirio Díaz y su plan económico, el capital externo se internó en nuestro país y participó activamente en la reactivación de la economía. Los británicos comenzaron a invertir en México en diversas ramas económicas, como la minería, la industria y, por supuesto, en los servicios públicos.

Tomando en cuenta que el desarrollo industrial y empresarial de países como Gran Bretaña, Francia, Alemania y Estados Unidos se dio años antes que en México, la fortaleza económica que adquirieron les permitió expandirse e invertir en países exteriores. Las dos últimas décadas del siglo XIX representan "la edad de oro de las inversiones

extranjeras en México",¹² de ahí que pronto nuestro país estuvo invadido por estos extranjeros que vieron en él muchas posibilidades de obtener cuantiosos y valiosos resultados.

En 1891 quedó autorizado el empleo de la energía eléctrica en los tranvías:

El Presidente de la República se ha servido dirigir el decreto que sigue: "Porfirio D. Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, a sus habitantes, sabed. "Que el Congreso de la Unión ha tenido a bien decretar lo que sigue:

"El Congreso de los Estados Unidos Mexicanos, decreta:

"Artículo Único. Se aprueba el contrato celebrado en 9 de Diciembre de 1890 entre el C. General Carlos Pacheco, Secretario de Estado y del Despacho de Fomento, en representación del Ejecutivo, y el Sr. Samuel Lesem, para el establecimiento de vías férreas en el Dis-

tricas en una avenida de la ciudad, pero es en 1900 cuando se establecen propiamente como postes de luz.

¹² Marichal, Carlos, coord., *Las inversiones extranjeras en América Latina, 1850-1930. Nuevos debates y problemas en historia económica comparada*, México, ICS-El Colegio de México, 1995, p. 13.

trito Federal, y aplicación de la electricidad como fuerza motriz.

"J.I. Limantour, diputado presidente. F. Ibarra, senador presidente.- Rosendo Pineda, diputado secretario.- Ignacio T. Chávez, senador secretario.

"Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le de el debido cumplimiento.

"Dado en el Palacio de Poder Ejecutivo de la Unión, en México, a diez y ocho de Mayo de mil ochocientos noventa y uno.- Porfirio Díaz.- Al C. Manuel Fernández, Oficial Mayor Encargado de la Secretaría de Estado y del Despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio."

Y lo comunico a usted para su conocimiento y demás fines.

Libertad y constitución.¹³

Julius Werhner y Alfred Beit fueron los empresarios ingleses que ad-

quirieron, en 1896, los derechos de propiedad de la Compañía Limitada de Ferrocarriles del Distrito Federal y comenzaron a elaborar los proyectos de electrificación y nuevas rutas, ya bajo el nombre de la mencionada Compañía de Ferrocarriles del Distrito Federal de México, S.A.

En ese mismo año se autorizó en los tranvías eléctricos el sistema *trolley system*, donde el cableado sería aéreo;¹⁴ además, antes de la inauguración "oficial" del primer tranvía eléctrico, "existía un tramo de 2 km que era usado en forma exclusiva por el señor Guillermo Landa Escandón, presidente del Ayuntamiento".¹⁵

Tras la autorización de uso de energía eléctrica, dio inicio la construcción de la obra de electrificación en la ruta que iba a Tacubaya. Esta obra estuvo a cargo del ingeniero Worwik desde 1898, y por fin fue inaugurada el 15 de

¹³ Archivo Histórico de la Ciudad de México, Ramo Ferrocarriles, Concesiones para diversos estados, 1891-1899, t. II, vol. 1054, exp. 1, 18 de mayo de 1891.

¹⁴ Vidrio, Manuel, "Sistemas de transporte y expansión urbana: los tranvías", en Alejandra Moreno Toscano, coord., *La ciudad de México. Ensayo de construcción de una historia*, México, SEP-UNAM, 1978, Seminario de Historia Urbana, Departamento de Investigaciones Históricas (Colección Científica, 61), p. 208.

¹⁵ *Ibidem*, p. 210.



enero de 1900; al mes siguiente, la línea eléctrica a la Villa de Guadalupe también quedó en uso. "Los nuevos tranvías tenían el triple de espacio que los de mulitas y eran, dentro de la ciudad, 2 veces más rápidos, pero podían ser, en las afueras de la ciudad, hasta 5 o 6 veces más veloces."¹⁶

Obviamente, el uso del tranvía y el aumento de las rutas derivaron en una complejidad del sistema que requirió la elaboración de reglamentos. El "Reglamento para los Ferrocarriles Eléctricos, Prevenciones Generales", declaraba:

1.- Los carros de tracción eléctrica caminarán en el interior de esta capital y de las demás poblaciones que atraviesen, con una velocidad que no exceda de la que correspondería razón de 20 km por hora; y fuera de poblado no excederá de lo que correspondería a razón de 40 km por hora.¹⁷

Con el servicio eléctrico, las mulitas quedaron atrás, la red tranviaria creció aún más proyectando nuevas rutas. Paulatinamente, las mulitas fueron desplazadas y el último tranvía de este tipo dejó de funcionar en 1932.

¹⁶ *Ibid.*

¹⁷ Archivo Histórico de la Ciudad de México, Ramo Gobernación, Obras Públicas, Eléctricos tranvías, t. 1, 1903-1904, vol. 4287, exp. 1, 24 de febrero de 1900.

Como se ha mencionado, la red tranviaria se expandió. Para 1912, las líneas existentes eran:

<i>Líneas urbanas</i>	<i>Líneas suburbanas</i>
Peralvillo-Belem	Azcapotzalco*
Condesa*	Dolores
Colonia*	Guadalupe*
Escuela de Tiro*	Iztapalapa*
Guerrero-San Lázaro	Mixcoac*
Hospital General*	Panteón Español*
Martínez de la Torre*	Peñón*
Penitenciaria-Niño Perdido	La Piedad*
Roma por Oaxaca y Jalisco*	San Ángel*
Roma por Calzada Piedad*	San Ángel por Churubusco*
San Rafael*	Santa Fe*
Santa María-La Rosa	Tacuba*
Santa María-Alameda	Tacubaya*
Rastro-Viga	Tizapán (desde calle Embarcadero)
Zaragoza*	Tlalnepantla*
Don Toribio-Santiago	Tlalpan*
Juárez-Loreto (circuito no. 1)	Xochimilco*
Juárez-Loreto (circuito no. 2)	Valle* ¹⁸

* Tranvías que parten del Zócalo.

¹⁸ Archivo General de la Nación, scop, 3/423-1, Compañía de Tranvías, citado en Álvarez de la Borda, Joel, y Javier Lazarín, *op. cit.*, pp. 60-61.

Si comparamos este segundo cuadro con el primero, en realidad parecería que el aumento no fue demasiado, sin embargo, la diferencia radica en el número de salidas (más frecuentes) y en la rapidez con que se realizaban los viajes en el tranvía eléctrico. A esto hay que agregar que el capital invertido se incrementó de manera considerable, pues la electrificación del sistema tranviario requirió de vías férreas apropiadas, talleres, bodegas y diversos materiales y mano de obra especializada.

Si bien la introducción de la electricidad agilizó el sistema de comunicaciones, también desató una serie de problemas técnicos que no se habían previsto. La líneas, aunque inicialmente causaron furor, pronto fueron desdeñadas por las consecuencias que trajeron, principalmente accidentes, con lo cual las ganancias planeadas disminuyeron y ya no se pudo sostener dicha empresa. En relación con la introducción del tranvía de mulitas, se puede decir que el crecimiento fue lento. A pesar de los beneficios que podía aportar la electricidad, los problemas los sobrepasaron y el sistema tranviario se vio en crisis.

Esta coyuntura del sistema tranviario fue aprovechada por Frederick Stark Pearson, empresario norteamericano y especialista en la electrificación de servicios públicos, quien concibió la idea de crear en México una planta hidroeléctrica. En 1903, el río Necaxa, en el estado de Puebla, fue el lugar donde se estableció dicha planta; tras su construcción, un monopolio eléctrico tendría lugar, pues la Mexican Light and Power absorbió a la Mexican Light and Power Company.

La visión de Pearson fue más allá y concibió la manera de expandirse más aún: volteó sus ojos hacia la Mexican Electric Tramways para formar una empresa completa, de grandes ganancias y amplio dominio.

Esta inyección de capital reactivó a los tranvías; la fusión de estas dos empresas representó la conformación de un monopolio en generación de energía eléctrica y de servicio de tranvías que ofreció un mejor servicio en el transporte colectivo.

Con altibajos, nuevos reglamentos, creación de nuevas rutas y solución de problemas, el siglo xx comenzó con una

de las mayores innovaciones tecnológicas: el tranvía eléctrico.

REVOLUCIÓN Y POSREVOLUCIÓN

Así pues, el sistema tranviario se perfeccionó y expandió y se convirtió en el transporte urbano, masivo, más importante.

Durante las siguientes décadas el tranvía ya es totalmente parte de la vida de los ciudadanos, sin embargo, no presentó un mayor desarrollo pues, además de los problemas que tenía en su funcionamiento, el surgimiento de una nueva forma de transportarse lo puso en competencia: la aparición de los autobuses, a quienes también pensó en absorber, cosa que nunca se logró.

La creación de este sistema conformó un nuevo gremio. Se fundó el sindicato de tranviarios y con ello la complejidad del sistema y su organización.

En la época revolucionaria, el gremio de los tranviarios se unió a la Casa del Obrero Mundial y "se enfrentaron a las fuerzas federales y a trabajadores

que se habían aliado a los federales". Esto desembocó en un enfrentamiento entre estos dos grupos tras la huelga que realizaron los primeros en 1923. La batalla tuvo un saldo de varios muertos y heridos, que han pasado a la historia como "mártires de Uruguay". Dos años después, los tranviarios adquirieron mayor fuerza cuando se unieron los sindicatos de diferentes departamentos y formaron la Alianza de Tranviarios.¹⁹

En los años 30, el monopolio tranviario se fragmentó al separarse la Compañía de Luz de los tranvías. En los años 40, el presidente Manuel Ávila Camacho expropió la Compañía de Tranvías de México, "organizándose una empresa pública descentralizada que luego pasaría a depender del Departamento del Distrito Federal"²⁰ bajo el nombre de Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal.

En cuanto a innovaciones tecnológicas, después de introducida la electricidad, el sistema tranviario no tuvo mayores cambios; no es sino hasta el año de 1951 cuando se introdujo el

¹⁹ Vidrio, *op. cit.*, p. 212.

²⁰ *Ibidem*.



trolebús, movido aún por electricidad, pero con mayor facilidad de movimiento "por el uso de ruedas de caucho y con una dirección propia, sin tener que rodar por rieles como los tranvías".²¹

CAUSAS, USOS Y CONSECUENCIAS

El establecimiento de las líneas tranviarias respondió a diversas causas. En primer lugar, al ritmo del desarrollo tecnológico proveniente de Europa que se deseaba emular. El interés por acortar las distancias y llegar a los lugares de veraneo como Tlalpan, Coyoacán o

San Ángel, que fue motor en los primeros intentos, pasó a segundo término cuando industriales y comerciantes vislumbraron el beneficio económico inevitable que ello traería. Ese acortamiento de distancias se reflejaría en el costo-beneficio de los empresarios que apoyaron y usaron el sistema tranviario. Es evidente que esto repercutió en un desarrollo distinto del empleo y de la forma de vida.

Manuel Escandón, hombre visionario, dedicado a los negocios, impulsor del ferrocarril, nos deja al descubierto, al solicitar la concesión de la construc-

²¹ *Ibid.*, p. 210.



ción de la ruta del tranvía hacia Tacubaya en el año de 1838, su idea sobre los beneficios que el tranvía traería consigo, que es, además, una muestra clara del pensamiento "modernizador" de la época:

...deseoso de contribuir a la prosperidad general de la nación por medio del fomento a la industria... con el fin de presentar al público un modelo o primer ensayo de este nuevo género de comunicaciones interiores al cual de-

ben su principal riqueza las naciones más florecientes de ambos mundos... solicito...²²

De igual forma, la solicitud de Carlos J. Arnaux en febrero de 1865:

...la concesión que solicito... tiende a la introducción de una mejora en la ciudad, que ha sido planteada con el más feliz éxito en la mayor parte de los Estados Unidos; facilitar los medios de comunicación en el interior de la ciu-

²² Archivo Histórico de la Ciudad de México, Rama Ferrocarriles, vol. 1038, expediente 1, octubre de 1838.

dad... hacer que los habitantes de los suburbios de la ciudad se aproximen al centro, acortando la distancia...²³

Evidentemente, los empresarios obtendrían un beneficio mayor al tener la concesión; el país alcanzaría los niveles de desarrollo del primer mundo; las fuentes de trabajo se abrirían al contar con este medio de comunicación, tanto para crear nuevas fuentes de trabajo en el propio sistema tranviario, como para acercar a los trabajadores a fuentes de empleo antes impensables por las distancias. Sin embargo, ni los empresarios, ni el país ni los trabajadores contaron con el panorama ideal.

Los empresarios sólo tuvieron las concesiones por un periodo determinado de tiempo, además, tenían que realizar obras públicas y enfrentarse a los imprevistos y trastornos que ocasionó el uso de este transporte, sobre todo accidentes. El país se perfiló a la modernidad y se creó un fluido económico y comercial mayor, pero se enfrentó a varios problemas, como el crecimiento

demográfico desmedido, que a su vez alteró la traza urbana.

De cualquier modo, la introducción del tranvía revolucionó la vida de aquel entonces. Se puso de moda y se convirtió en parte fundamental de la vida de los habitantes de la ciudad, y sus alrededores.

La urbe se transformó: la red de transportes que la comunicaba con los suburbios quedó unida a través de los caminos de fierro; paralelamente a las líneas se construyeron casas, acortando cada vez más la distancia. Surgió un nuevo gremio: los tranviarios, del que se desprendería un movimiento social.

El servicio que otorgaban era diverso; carga y pasaje eran los fundamentales, pero también contaba con otros servicios, como el turístico, el escolar, funerario, familiar y de días festivos. El servicio de pasajeros estaba clasificado en primera, segunda y tercera clases. "Circulaban en parejas más o menos a una cuadra de distancia unos de otros, el mejor carro siempre iba primero. Las tarifas oscilaban [en 1912] entre los

²³ *Idem.*, exp. 7, abril de 1865.

cinco y veinticinco centavos, de acuerdo a la distancia del viaje".²⁴

La institución de los tranvías trajo consigo también varios inconvenientes y no siempre fue fácil su instauración. Por un lado, los concesionarios tenían la obligación de poner el orden en las calles por donde pasaran las líneas; sin embargo, no siempre era así; la seguridad de los caminos no era la adecuada ni se respetaban los usos, de ahí que se estableciera un reglamento. Las quejas de los vecinos eran una constante en las alcaldías, debido a los constantes accidentes y destrozos que ocasionaban. Por ejemplo, a tan sólo diez años de construida, la ruta a Tlalpan provocó descontentos y se pidió que no pasara por algunos sitios e incluso que se quitara.²⁵ Sin embargo, los defensores de la modernidad opinaban distinto:

...la experiencia pues, enseña este axioma: los ferrocarriles urbanos no perjudican las ciudades y si proporcio-

nan comodidad y ventaja a sus habitantes...²⁶

Los juicios que se hicieron respecto del establecimiento del tranvía estaban divididos, y no podemos negar ni los beneficios ni los perjuicios que trajo consigo.

Ciertamente, el desarrollo económico tuvo un gran impulso. Los hombres que lo vislumbraron no se equivocaron. La dinámica económica, no sólo en el interior, sino en el exterior, fue más ágil. Los ferrocarriles suburbanos abrieron nuevas líneas de comercio que ampliaron el mercado; la relación con los poblados cercanos se estrechó y se fomentó un intercambio de productos más amplio. Los comerciantes ya no sólo se limitaron a un comercio local, añadieron a éste la ciudad de México, donde ya se tenía un mercado, sin embargo, la afluencia se incrementó.

Por su parte, los ciudadanos pudieron transportar más fácilmente sus mer-

²⁴ Álvarez de la Borda, *op. cit.*, p. 50.

²⁵ Archivo Histórico de la Ciudad de México, Ramo Ferrocarriles, vol. 1038, expediente 20, 1870.

²⁶ *Idem.*, vol. 1038, exp. 55, octubre de 1877.

caneías y hacerlas llegar en mayor cantidad a los poblados vecinos, así como salir de paseo a esos sitios. Suena simple y lógico, empero, esta lógica simplista tiene grandes repercusiones y provocó cambios sustanciales en la forma de vida y organización de la ciudad.

Muy ligada a esta idea de acortar las distancias y permitir una mayor fluidez comercial, está la del incremento poblacional y la traza urbana, que a su vez desembocó en cambios de comportamiento de los pobladores, pues sus usos y costumbres se modificaron y, a la par, se remarcaron las diferencias sociales debido a los distintos tipos de tranvías que existían.

Que el tranvía permitiera inicialmente un mayor movimiento de la población, ya fuera por intereses comerciales, desembocó en un movimiento migratorio intenso; si la ciudad ya era el centro de comercio principal, con el tranvía y sus servicios de carga y pasajes creció; la población agrícola, rural,

de los alrededores, advirtió una mayor posibilidad de sobrevivencia en la urbe. El porcentaje de incremento poblacional en la ciudad de México es muy amplio en relación con el resto de la República. En la parte final del siglo xix, el aumento no es drástico, sin embargo, entrado el siglo xx los números se elevan. En relación con la explosión demográfica nacional, la de la ciudad es mayor: "si en el país la población disminuye en un 6% entre 1910 y 1921, en cambio su capital ve crecer su población un 26%. En la tercera década, el aumento nacional es de un 16% mientras que el del Distrito Federal es de 35%".²⁷

Este crecimiento demográfico representó un cambio en la estructura de la ciudad, lo que modificó aún más el paisaje urbano; las calles se vieron infestadas de vías y cables. La ciudad "absorbió municipios, haciendas, ranchos y barrios indígenas, produjo cambios radicales en el uso del suelo; terrenos de explotación agrícola se vieron convertidos en fraccionamientos".²⁸

²⁷ Rodríguez, Miguel, *Los tranvías y el anarquismo en México 1920-1925*, Puebla, México, Universidad Autónoma de Puebla, 1980, p. 74.

²⁸ Vidrio, *ibid.*, p. 212.



"Las calles pasaron a ser terreno de las máquinas y los hombres quedaron confinados a las banquetas... Ello motivó una serie de cambios en el uso de los espacios: donde antes había maíz, ahora se veían casas; donde antes era un campo, ahora estaba una colonia; sobre los antiguos caminos de brecha, ahora corrían tranvías."²⁹

Como se ha dicho, nuevas colonias fueron creadas y a la vez las rutas se

ampliaron en función de este crecimiento, aunque en realidad muchas otras fueron creadas en las cercanías de las rutas, por lo que podemos decir que ambos factores están unidos, uno es consecuencia del otro, y viceversa; es decir, la introducción del tranvía propició la afluencia a la ciudad, por lo que se crearon nuevas colonias, pero éstas no siempre se ubicaron en caminos de fierro delimitados. Las compa-

²⁹ Camarena, Mario, "El tranvía en época de cambio", en *Historias, México*, INAH, oct. 1991-mar. 1992, p. 144.

ñías proyectaron muchas veces nuevas rutas para satisfacer a la población establecida. Un ejemplo es la petición que se hace para establecer una línea de tracción eléctrica que:

...partirá de la Estación de Córdoba para llegar a la Plaza Gómez Farías de Mixcoac y seguir por las calles de San Juan en dicha población, Plaza Jáuregui y Calle de la Campana, terminando en la estación actual de la línea eléctrica a San Ángel. El objetivo de dicho ramal es el mejorar el servicio en esa parte de Mixcoac donde existen bastantes habitantes.³⁰

Con el crecimiento de la ciudad surgieron nuevas necesidades, las obras públicas se hicieron indispensables para una ciudad que requería una infraestructura nueva —alumbrado, avenidas—; ya mencionamos los talleres, estaciones, banquetas, oficinas, etcétera, pero además se requirieron calles funcionales para ese transporte.

Los empresarios eran quienes se tenían que encargar de mantener en buen estado los sitios por donde pasaran los tranvías. Los accidentes provocados por y en los tranvías fueron una constante, a pesar de ser un servicio que proporcionaba un beneficio; las frecuentes quejas algunas veces eran ocasionadas por los conductores o el mal estado de las rutas, sin embargo, los pobladores muchas veces fueron también culpables de estos incidentes. Algunos se debieron a que no se conocía bien al tranvía y a lo desconcertante que pudo resultar dejarlo entrar en sus vidas; en otros casos, la inconciencia fue el factor determinante. Como fuera, la evidencia de las constantes quejas es innegable tanto en el siglo xix como en el xx:

Honorable Ayuntamiento:

Teniendo presente el suscrito la frecuencia de los accidentes ocasionados en los Ferrocarriles por la imprudencia de las personas que los ocupan, cree de su

³⁰ Archivo Histórico de la Ciudad de México, Ramo Gobernación, Obras Públicas, Eléctricos Tranvías, t. i, 1903-1904, vol. 4287, exp. 4, 28 de julio de 1903.

deber hacer presente a la H. Corporación para que sirva probarla si le parece conducente, la siguiente proposición:

Consúltese a la Superioridad las penas que podrá imponer la Presidencia ya sean estas de multa o arresto pues a su juicio, la simple amonestación que previene el artículo 137, del Reglamento especial de Ferrocarriles para los infractores, no es bastantemente eficaz para los que infringen una de las disposiciones del artículo 133, que a la letra dice "entrar o salir a los coches á no ser en las estaciones y cuando el tren se halle completamente parado"

Una vez obtenida la respectiva autorización, hagase saber al público que toda persona que intentare subir ó bajar de un tren puesto en movimiento, será detenida por la policía, y con el parte respectivo, el C. Regidor en turno le aplicara la pena de multa o arresto que merezca.

Sala de Comisiones, San Ángel,
Junio 8 de 1892.³¹

Treinta años después, la situación no había cambiado mucho:

Siendo ya numerosas las quejas que este departamento ha recibido con motivo de que tanto los tranvías como automóviles en general, hacen manifestaciones ruidosas y ensordecedoras en los cruceros y calles del primer cuadro de la ciudad, haciendo uso de sus claxons y silbatos, así como la gritería que arman los cobradores de los camiones, no obstante las disposiciones en contrario, que este Departamento ha dictado con autoridad; el C. Gobernador ha tenido a bien acordar que en lo sucesivo o a contar de la fecha, proceda la sección de circulación e infracciones de este Departamento a levantar infracciones a todos los que no cumplan con estas disposiciones, así como los camiones que no lleven el correspondiente rótulo que indique la ruta a que pertenece a fin de evitar que los cobradores vayan gritando constantemente.

³¹ Archivo Histórico de la Ciudad de México, Fondo San Ángel, Ramo Ferrocarriles, inventario 93, exp. 1, foja 6.



El Jefe del departamento Ingeniero Mariano Alcérrecas.³²

Como fuera, el tranvía trastocó la vida de los habitantes de la ciudad de México y sus alrededores. Las actividades que realizaban también se modificaron. Los habitantes de los alrededores pudieron ir más fácilmente a la ciudad a trabajar y los ciudadanos pudieron emplearse en las fábricas de los poblados cercanos; es decir, se generaron nuevos ritmos y fuentes de empleo. El

tranvía permitió un "acceso fácil y rápido a las villas, fincas y lugares de recreo que existían en las cercanías... y para ayudar a la producción industrial, transportando mano de obra de lugares más distantes..."³³

Así pues, el tranvía unió a la ciudad y su periferia, amplió las relaciones entre éstos y provocó una nueva dinámica que modificó no sólo la apariencia de la ciudad, sino también sus conductas, actividades y modos de vida.

³² *Idem.*, Fondo San Ángel, Ramo Vehículos-Transportes, inventario 304, expediente 1, foja 3. Boletín núm. 38 del Gobierno del D.F., Depto. de Tráfico, Servicio de Propaganda, México, D.F., 6 de agosto de 1923.

³³ Vidrio, *op. cit.*, p. 213.

* Investigadora, Archivo Histórico del Distrito Federal.

