

La peregrinación en vías entre la ciudad de México y la Villa de Guadalupe, 1857-1979

Se abordan los modos de transporte sobre rieles que comunicaron a la ciudad de México con la Villa de Guadalupe, durante los siglos XIX y XX. Esta ruta fue primordial en varios sentidos. Primero, en ella se inauguraron —a nivel nacional— las sucesivas innovaciones de transporte: el ferrocarril, el tranvía de mulas y el *trolley* eléctrico, vinculando de esta manera el progreso tecnológico con el simbolismo nacional y religioso de esta ruta de peregrinación. Segundo, el desarrollo de los caminos a la Villa marcó la pauta de la expansión geográfica foránea del área metropolitana. Tercero, nos adentramos en las experiencias de viaje cotidianas de los pasajeros, quienes provinieron de diversas clases sociales, y vemos los impactos de las huelgas de los tranviarios. Finalmente ubicamos esta ruta como objeto predilecto de la producción artística, en la literatura, la pintura y la música.

Palabras clave: transporte público, ferrocarriles, tranvías, desarrollo urbano, identidad nacional, vida y conflictos sociales, producción artística.

“Peregrinación: Viaje por tierras extrañas.

Viaje a un santuario por devoción o voto.

La vida humana como paso para la eterna”.¹

La Villa de Guadalupe es el lugar *sine qua non* de la peregrinación en México. Mejor dicho, es su *destino*, ya que una peregrinación implica el acto de viajar hacia un santuario. En este artículo hablamos de uno de los principales e impactantes medios de peregrinación de los siglos XIX y XX: los trenes y tranvías. Estudiaremos una pequeña, pero muy significativa, ruta de peregrinación: el camino entre la ciudad de México y la Villa, entre la capital política y el centro económico por un lado y el centro religioso nacional por el otro.

Comenzaremos con una breve crónica del nacimiento respectivo de los tres “protagonistas” de nuestra historia: el ferrocarril, el tren de mulas y el tranvía eléctrico. Después

* Profesor-investigador del Departamento de Humanidades de la Universidad Autónoma Metropolitana-Cuajimalpa. Una versión previa de este trabajo se realizó como parte de un proyecto de investigación sobre la historia de la Delegación Gustavo A. Madero, que fue coordinado por María Eugenia Terrones y Mario Barbosa Cruz. Agradezco a ambos haberme involucrado en el proyecto y por su apoyo logístico durante el mismo. Gracias también a la anterior directora del Archivo Musical de la Basílica de Guadalupe, Lidia Guerberof Hahn, así como a Fernando Aguayo Hernández, Carlos Lira Vásquez, Héctor Lara Hernández y a Luis Alberto Martos López.

¹ *Diccionario Porrúa de la lengua española*, 24a. ed., México, Porrúa, 1985.

los ubicaremos en el contexto del transporte urbano, haciendo énfasis en las varias aplicaciones del servicio y en los tipos de usuarios del mismo. ¿Para qué y para quién servían las rutas de trenes entre la ciudad de México y la Villa de Guadalupe? También destacaremos el papel de este tramo como un eje del crecimiento de la zona metropolitana del valle de México. En la tercera parte saldremos de una perspectiva global, o urbana, para acercarnos, como con un *zoom* fotográfico, hacia los eventos que ocurrieron adentro y alrededor de los carros con rumbo a la Villa. Veremos el comportamiento de los pasajeros y ciertas “patologías sociales”, como los asaltos, los accidentes y las huelgas. En este ensayo viajaremos a la Villa por modos, tiempos y rutas distintos, pero siempre sobre vías que nos lleven a otro lugar y tiempo, en el sentido físico, imaginario y, tal vez, espiritual.

I

El transporte en rieles entre la ciudad de México y la Villa de Guadalupe pasó por tres etapas distintas: el ferrocarril de vapor —que apareció en 1857—, el tren de mulas —a partir de 1874— y el tranvía eléctrico —desde 1900—. Aunque los tres medios de transporte compartieron muchas características, como brindar traslado colectivo, operar con rutas y horarios fijos y, por supuesto, transitar sobre rieles, cada uno constituyó una nueva tecnología y apareció en un contexto histórico distinto.

La primera ruta ferrocarrilera entre la ciudad de México y la Villa de Guadalupe, inaugurada en 1857, adquirió una enorme carga simbólica, ya que no sólo estableció la primera comunicación en rieles entre la ciudad de México y la Villa, sino que fue uno de los primeros tramos de ferrocarriles en todo el país (la primera ruta ferroviaria entre Veracruz y el Paso de San Juan data de 1842).² Además, este

² Ernesto de la Torre Villar, “La capital y sus primeros medios

pequeño tramo fue el comienzo de una ruta que iba a comunicar la costa del Atlántico con la del Pacífico.³

Por lo pronto, las actividades de construcción se concentraron en un tramo más modesto: poco más de seis kilómetros entre la ciudad de México y la Villa (figura 1). En la ciudad, la ruta iniciaba en una terminal temporal construida al lado del depósito de la compañía en Santiago Tlatelolco, cerca de la iglesia de Tlatelolco (hoy Plaza de las Tres Culturas), en la parte norte de la ciudad. De allí seguía una larga curva hacia el nororiente para alcanzar la antigua Calzada de los Misterios, la cual había sido renovada recientemente.⁴ Los rieles invadieron el empedrado de este camino de gran tradición —era una de las tres rutas que comunicaban a Tenochtitlan con sus alrededores. Como los peregrinos viajando a pie o en carruajes, los pasajeros del ferrocarril pasaban por las representaciones de los misterios de Cristo que fueron erectas a lo largo de la calzada, pero desde la ventana del tren ya sólo podían echarles un ojo sin poder parar o rendirles homenaje.⁵ Entrando a la Villa, la vía férrea giraba hacia el oriente a unos cientos de metros al sur de la Basílica, y allí llegaba a su fin en la nueva estación de trenes de la Villa, una edificación de mampostería, ubicada hacia el suroriente del santuario. Dicha estación fue remplazada por una nueva en 1907, la cual todavía

de transporte: prehistoria de los tranvías”, en *Historia Mexicana*, núm. 9, octubre-diciembre de 1959, pp. 214-248, esp. p. 216; John Gresham Chapman, *La construcción del ferrocarril mexicano (1837-1880)*, México, SEP, 1975, p. 47; Francisco Garma Franco, *Railroads in Mexico. An Illustrated History*, vol. 1, Denver, Sundance Publications, 1985, pp. 9, 15.

³ Francisco José Díaz Casillas, “Las tendencias históricas del transporte público de pasajeros en la ciudad de México, en la construcción de su porvenir (De la administración pública de los transportes en la ciudad de México, 1790-2000)”, tesis doctoral, México, Facultad de Contaduría y Administración-UNAM, 2002, p. 158.

⁴ Entrevista con Héctor Lara Hernández, 11 de julio del 2003; Francisco Garma Franco, *op. cit.*, pp. 16-18.

⁵ Ernesto de la Torre Villar, *op. cit.*, p. 229; María del Carmen Soto Balderas, “La Calzada de los Misterios: una antigua vía llena de historia por recorrer”, en *Voz de Guadalupe*, año 2, núm. 12, diciembre de 1999, pp. 66-74; Francisco José Díaz Casillas, *op. cit.*, pp. 1-3.



Figura 1. "La red de tranvías en el Valle de México", Georg Leidenberger, *La historia viaja en tranvía. El transporte público y la cultura política de la ciudad de México*, México, INAH, 2011, pp. 22-23.

existe y está ubicada al lado de la actual estación del Metro "La Villa-Basílica"; estuvo abandonada por mucho tiempo, rodeada por rejas y vendedores ambulantes, y recientemente fue restaurada para albergar el Museo de los Ferrocarrileros (figura 2).

En un cuadro de 1859, el pintor Luis Coto plasmó la locomotora "Guadalupe" pasando con sus vagones

en medio de una escenografía pastoral (figura 3). Representa una escena de pasto y árboles, con niños, pastores y otras personas del pueblo, maravillados por el paso del tren. En el medio plano, detrás de las vías, se encuentra la majestuosa Basílica, iluminada por el sol y rodeada por un halo del cielo. En el fondo se vislumbra, ubicada encima de todo, apuntando



Figura 2. Estación de trenes “La Villa”.

al cielo, la capilla del Cerrito en el Tepeyac. En este cuadro (al igual que en el famoso cuadro *Citlaltépetl*, de José María Velasco), el ferrocarril se integra a un paisaje idílico, con su gente complaciente. De esta manera, Coto relacionó tierra y sociedad con dos de los símbolos más poderosos de la joven nación: el mito guadalupano, como su principal raíz religiosa, y el ferrocarril, el gran símbolo del progreso material. Lo que Coto representó pictóricamente —la posibilidad de que México fuera un país de fe y moralidad y de avance material, y que esto ocurriera en un contexto de armonía social—, también se refleja en los eventos de la gran ceremonia de inauguración.

Fue una celebración que es imprescindible describir con algo de detalle. En el depósito de la empresa en Tlatelolco se instaló un “pabellón nacional”, el cual, por cierto, se entrelazaba con otro de Estados Unidos. La fecha de la ceremonia inaugural, el 4 de julio de 1857, coincidió con el día de independencia del vecino país. Fue seleccionada con el fin de mejorar las relaciones diplomáticas, a 10 años de haberse iniciado la guerra entre los dos países. Esta fecha “patriótica” también reflejó la importancia de la ingeniería estadounidense en la construcción del tramo, ya que tanto la locomotora como el principal ingeniero de la obra provinieron de ese país.⁶

⁶ *El Monitor Republicano*, 5 de julio de 1857. Los rieles fueron



Figura 3. Luis Coto, “Guadalupe”. “El ferrocarril mexicano”, en *Artes de México*, núm. 156, 1972, p. 76.

A la una y media de la tarde esperaban en frente de los pabellones “cuatro comodísimos carros, á encadenarse con la brillante máquina de vapor que los arrastra”. Los invitados subieron al tren en bien definido orden ceremonial: en el primer carro de la primera clase entraron “numerosas señoras [...] cuyos hermosos trajes armonizaban con las galas que adornaban el sitio”; luego subieron el presidente, los miembros de su gabinete y los ministros extranjeros y algunos generales e individuos de prensa. Los dos carros de segunda clase, “muy compuestos y llenos de flores”, eran reservados para “numerosos caballeros, y [...] la música”. Viajando a velocidad reducida y conducida por el superintendente R. B. Gorsuch, el tren, al igual que en el cuadro de Coto, fue bienvenido por el pueblo: hubo “un inmenso gentío de todas las clases que [...] rebozaban placer con estrepitosos aplausos y palmoteos” a lo largo de todo el camino. Después de 26 minutos, el desfile ferroviario llegó a la estación de trenes de la Villa, donde se pronunciaron varios discursos y se disfrutó de un banquete.⁷ Según un observador, fue “uno de los espectáculos más deliciosos que la

importados de Inglaterra, aunque se hablaba de establecer una fábrica de rieles en la ciudad de México, en *El Monitor Republicano*, 1 de diciembre de 1857.

⁷ *El Monitor Republicano*, 5 de julio de 1857; Francisco Garma Franco, *op. cit.*, p. 18.



Figura 4. "Boleto inauguración". Fototeca "Constantino Reyes-Vale-rión", CNMHINAH.

civilización moderna puede ofrecer a los que aman el progreso"⁸ (figura 4).

Los temas de progreso material y avance moral también dominaron los discursos. Fue Manuel Payno, uno de los principales inversionistas en la construcción ferrocarrilera y Ministro de Hacienda, quien elogió el gran avance material que el ferrocarril traería a este país: "La imaginación se abisma —exclamó Payno— en la contemplación de los infinitos beneficios que procurará al mundo, y con especialidad á nuestra patria, esta obra superior á las más grandes obras romanas". Los seis kilómetros de vías entre México y la Villa serán el comienzo, aseguró Payno, de una ruta ferrocarrilera que comunicaría el puerto de Veracruz con "uno de los puertos del Pacífico y [...] esta poderosa arteria" colocaría a México como "la primera plaza de depósito del mundo [...], el [tránsito] más natural, el más seguro de cuantos se conocen para pasar del Atlántico al Pacífico".⁹ Asimismo, para el presidente Ignacio Comonfort el ferrocarril ayudaría a México a aprovechar "sus abundantes producciones [...] la benignidad de su clima y [...] su posición entre los dos Océanos". Si alguna vez la Villa de Guadalupe constituyó el centro no sólo del país sino del mundo, fue en ese momento.

⁸ *Ibidem*, p. 57.

⁹ *El Monitor Republicano*, 6 de julio de 1857.



Figura 5. Luis Hahn. Recuerdos de México "Villa de Guadalupe", Galop del Ferrocarril. Litografía coloreada. Fondo Ricardo Pérez Escamilla, Munal.

Si el ferrocarril condujera a los mexicanos a la riqueza material, también los llevaría hacia "una mejora moral". Fue el representante de la empresa, don Alejandro Arango y Escandón,¹⁰ quien hizo recordar que "el tramo que hemos recorrido termina cerca del recinto sagrado en que venera [sic] la imagen, delicia, consuelo y esperanza de nuestra patria". Y así se terminaron unos discursos repletos de visiones de progreso material con las siguientes palabras: "¡Bendiga el cielo nuestros esfuerzos!"¹¹ (figura 5 y anexo 1). Por cierto, la ceremonia de 1857 no fue el último acto simbólico de esta ruta ferrocarrilera, ya que el emperador Maximiliano hizo su entrada

¹⁰ Pariente de don Antonio Escandón, director de la empresa ferrocarrilera y miembro de una de las familias empresariales más importantes del país.

¹¹ *Idem*.



Figura 6. "La ciudad de Guadalupe-Hidalgo, plano levantado por los alumnos de la Escuela Nacional de Ingenieros", Roberto L. Mayer, *Poblaciones mexicanas, planos y panoramas. Siglos XVI al XIX*, México, Smurfit Carton y Papel de Mexico, 1998.

a la ciudad de México por medio del ferrocarril desde la Villa.¹²

A pesar de tantas alabanzas, la realidad del servicio era algo distinta. Para empezar, el mismo día de la inauguración se descompuso la caldera de la locomotora, de tal suerte que los dignatarios ya no pudieron regresar por este medio a la ciudad de México.¹³ Se necesitaron cinco días para reanudar el servicio, el cual fue suspendido nuevamente a partir del 15 de julio. Más allá de estas dificultades, no queda duda de la gran sensación que causó ni del impacto que tuvo esta innovación. Seis veces al día, aproximadamente cada hora y media, los capitalinos podían hacer el recorrido hasta la Villa y los residentes de ésta podían viajar a la capital. El tiempo del traslado alcanzó una velocidad que jamás se lograría posteriormente, ya que el viaje duraba entre ocho y 10 minutos, un tiempo inusitado para la época. En un principio el costo del pasaje era de cuatro reales, sin duda una tarifa elevada para la mayoría de las personas de extracción popular que visitaban el santuario. Sin embargo, esto no impidió que el servicio disfrutara de bastante

¹² Francisco Garma Franco, *op. cit.*, p. 18.

¹³ *El Monitor Republicano*, 5 de julio 1857.



Figura 7. Plaza. Revista *La Semana Ilustrada*, 23 de diciembre de 1910.

popularidad, en especial entre las capas altas de la sociedad. Como decía un periodista, "el ferrocarril es para nuestra capital una agradable novedad y un paseo de buen tono bastante favorecido por el bello sexo [...] El domingo último tomaron pasaje en el ferrocarril 4 622 personas".¹⁴

Según algunos cronistas, fue debido al éxito de la empresa que en febrero de 1858, a unos nueve meses de la inauguración, se reubicó la terminal de trenes en la Plaza de Villamil, hoy conocida como Plaza Aquiles Serdán, a un costado de la Plaza de Garibaldi; para tales fines se extendieron las vías desde la estación original de Tlatelolco hasta dicha plaza en un tramo de 1.75 kilómetros.¹⁵ De esta manera la ruta del ferrocarril fue mejor integrada a la zona céntrica de la ciudad, quedando su terminal a poco más de un kilómetro de distancia de la Plaza de Armas.

Si el ferrocarril constituyó la primera conexión en rieles en la ruta de nuestra consideración, fue el tren de mulas una innovación que, si bien técnicamente menos sofisticada que el tren de vapor, tuvo más impacto en el transporte suburbano hacia la Villa. Operaba sobre vías y era jalado por una o dos mulas. La

¹⁴ Ernesto de la Torre Villar, *op. cit.*, 1959; Francisco Garma Franco, *op. cit.*, p. 19.

¹⁵ Francisco Garma Franco, *op. cit.*, p. 18.

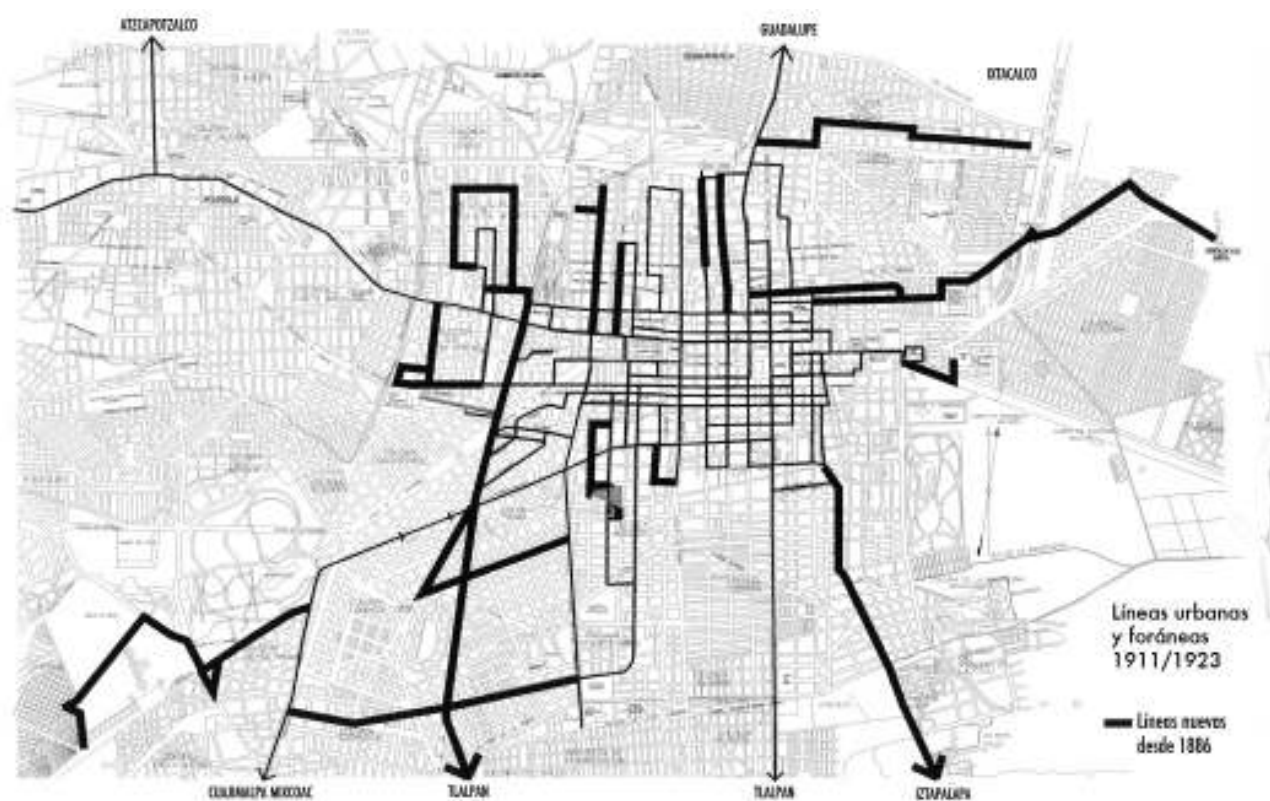


Figura 8. "Rutas urbanas", en Georg Leidenberger, *op. cit.*, p. 28.

primera ruta entre México y el Tepeyac fue establecida el 12 de octubre de 1874, casi 20 años después de la llegada del ferrocarril. Con los trenes de "mulitas" la gente obtuvo una forma de transporte directa entre el centro de la ciudad y la Basílica. Los trenes partían en intervalos de ocho a 30 minutos de la calle del Empedradillo, ubicada al lado poniente de la Catedral Metropolitana, seguían hacia el norte por la calle de Monte de Piedad, pasaban la Plaza de Santo Domingo y la garita de Peralvillo. De allí continuaban por la Calzada de Guadalupe, paralela a la Calzada de los Misterios, por donde iban los ferrocarriles, para llegar justo en frente de la Colegiata y del Mercado (figuras 6 y 7). Al igual que los trenes de vapor, los "ferrocarriles urbanos" ofrecieron servicio de primera y de segunda clase, y para el primero se usaban vagones "de última construcción, cómodos elegantes".¹⁶

¹⁶ *El Monitor Republicano*, 3 de diciembre de 1873, 22 de enero

A diferencia de la ruta ferroviaria que partía de un punto al norte de la ciudad, dicha ruta fue integrada a una amplia red urbana y suburbana de trenes de mulas, que se extendía por todo el valle de México, a partir de la década de los ochenta, y que fue operada por un virtual monopolio, la Compañía de Ferrocarriles del Distrito Federal (figura 8).¹⁷

de 1874 y 1 de diciembre de 1877; "Reseña sobre los principales ferrocarriles construidos en México, Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, 1892", en *Obras Públicas en México. Ferrocarriles de México. Documentos para su historia*, vol. 2, México, Secretaría de Obras Públicas, 1976, p. 180.

¹⁷ Ariel Rodríguez Kuri, "El Ayuntamiento y el servicio de tranvías, 1880-1914", en *La experiencia olvidada: el ayuntamiento de México: política y gobierno, 1876-1912*, México, UAM/El Colegio de México, 1996; Joel Álvarez de la Borda, "La Compañía de Tranvías de México, S.A.: una empresa de transporte urbano en la ciudad de México, 1907-1945", tesis de maestría, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2002, p. 21. La otra compañía, la cual intentó, sin éxito, de operar una ruta entre la Plazuela de Tequisuite y la Plaza de Guadalupe Hidalgo, era la Compañía de Tranvías con Correspondencia. Esta empre-

La aparición del servicio de trenes de mulas no hizo desaparecer la ruta ferrocarrilera México-La Villa, la cual seguía en operación. Debido a la nueva competencia de las mulitas y la creciente urbanización de la zona norte de la ciudad, se decidió mover la terminal de ferrocarriles nuevamente, más hacia el poniente de la ciudad, y en 1867 se construyó la estación de Buenavista. De allí saldrían los trenes de la empresa Ferrocarriles Mexicanos, vía La Villa, hacia Puebla (desde 1869) y hacia Veracruz (desde 1873).¹⁸ Sólo en los días de fiesta, cuando la demanda del transporte se incrementó de manera drástica, se ofrecían trenes con destino final a la Villa. En aquellas ocasiones se publicaban anuncios periodísticos que informaban: "Hoy correrá el tren de vapor entre Buenavista y la Villa de Guadalupe".¹⁹ Para las personas que optaran por este medio de transporte, existía un servicio "a [la estación de] Buenavista por los trenes del ferrocarril urbano [de mulas] que correrán cada media hora entre la estación y la plaza [el Zócalo]".²⁰ La complementariedad entre ambos servicios de transporte también es evidenciada por el hecho de que el salto más notable en el número de pasajeros de los ferrocarriles de vapor, de 173%, ocurrió entre 1873 a 1877, justo durante el periodo en que hizo su aparición el tren de mulas.²¹

Aproximadamente 25 años después llegó otra, la última, innovación de transporte urbano sobre rieles: el tren eléctrico o tranvía. Al igual que en 1857, la ruta México-Villa estuvo entre las primeras que dieron el

paso hacia esta modernización. En un principio se pretendió electrificar esta ruta al mismo tiempo que la de México-Tacubaya. La fecha elegida fue el 1 de enero de 1900, pero no pudo cumplirse este propósito por falta de rieles de hierro, de tal manera que la línea de Tacubaya fue inaugurada el 15 de enero, mientras que la de la Villa comenzó a dar servicio el 8 de febrero del año citado.²² Aunque la ruta del tranvía fue prácticamente idéntica a la de los mulitas, como ocurrió en casi toda la zona urbana, la electrificación del servicio requería de una serie de importantes obras. La electricidad provenía de estaciones generadoras, operadas primero por combustión de carbón y a partir de 1906 por la nueva y gigantesca presa de Necaxa. Distribuida por varias subestaciones eléctricas en el valle de México y por medio de hilos conductores que tuvieron que ser colocados encima de las vías, la fuerza eléctrica llegaba hasta los trenes mismos. Por su mayor tamaño y velocidad, los tranvías requerían de vías más anchas. Así, unos años antes del establecimiento del servicio comenzaron las obras de remplazamiento.²³ Otro aspecto notable de las obras de la electrificación consistió en plantar árboles por toda la Calzada de Guadalupe, en líneas paralelas a las vías, determinación que se tomó por igual en otras rutas suburbanas de tranvías.²⁴ Viajando en el tranvía, el pasajero llegó en poco menos de media hora desde el Zócalo hasta la Basílica.²⁵

II

Las sucesivas innovaciones tecnológicas en el transporte en vías a la Villa, y en la ciudad en general, fue-

sa utilizaba vías angostas, mientras la compañía principal usaba vías anchas; *El Monitor Republicano*, 13 de diciembre de 1878. Fernando Aguayo, "Los vehículos de la diversión: los trenes de mulitas en la ciudad de México", en Francisco Javier Vidal Olivares et al., *Siglo y medio del ferrocarril en España, 1848-1998. Economía, industria y sociedad*, Alicante, Instituto Alicantino Juan Gil-Albert, 1999.

¹⁸ Francisco Garma Franco, *op. cit.*, p. 20. Se abandonó el tramo entre Tlatelolco y Villamil, *idem*.

¹⁹ *El Monitor Republicano*, 1 de enero de 1879.

²⁰ *El Monitor Republicano*, 11 de octubre de 1874; Ernesto de la Torre Villar, *op. cit.*, pp. 217, 223-224. Este autor hace énfasis en la complementariedad de ambos medios de transporte urbano.

²¹ Ernesto de la Torre Villar, *op. cit.*, p. 241.

²² AGN, Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (SCOP), exp. 3/863-1. *El Imparcial*, 16 y 29 de diciembre de 1899 y 16 de enero de 1900.

²³ *El Imparcial*, 4 de diciembre de 1898.

²⁴ *El Imparcial*, 28 de diciembre de 1900.

²⁵ *Guía oficial del sistema de tranvías de México*, México, Compañía de Tranvías de México, 1921 (Biblioteca del Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora), s/p.

ron tanto causa como efecto de un gran crecimiento en la demanda y el uso de este servicio por parte de la población del valle de México. En las siguientes páginas hablaremos sobre el tipo de pasajeros que viajaba entre estas dos poblaciones, y especificaremos las distintas funciones y usos de esta ruta.

El ferrocarril de vapor parece haber sido un servicio relativamente restringido a un segmento privilegiado de la población, como indica el ya mencionado alto costo del viaje. Por cierto, la empresa de ferrocarriles rápidamente bajó su alta tarifa inicial de cuatro reales a dos reales (casi 25 centavos) en primera clase, y un real (12 centavos) en segunda.²⁶ Sin embargo, la ruta de ferrocarriles, aun antes de la llegada de las mulitas, nunca llegó a ser un gran éxito comercial, como sí sucedió con otra ruta suburbana, la de México-Tacubaya, que transportaba más del doble de pasajeros al año.²⁷

Sin embargo, fueron las “mulitas” y los tranvías los que bajaron drásticamente las tarifas, y de esta forma podían ofrecer un transporte accesible para un gran segmento de la población. En la década de 1870 el costo del viaje en un tren de mulas era de un cuarto real (tres centavos), es decir, una cuarta parte de la tarifa del servicio de segunda clase del ferrocarril. *El Monitor Republicano* estableció una directa relación entre la baja de tarifas y el volumen y el tipo de pasajeros:

[...][con la] baratura del pasaje [...] hasta los más infelices han podido tomar parte en aquella fiesta [llamada “fiesta natural”] [...] Los trenes que fueron á Guadalupe el citado día iban atestados, [...] para todas partes hubo gente de sobra [...] [y] la plaza de dicha población estaba inundada de indígenas.²⁸

²⁶ Ernesto de la Torre Villar, *op. cit.*; *El Siglo XX*, 1 de diciembre de 1867; *El Monitor Republicano*, 19 de julio de 1857.

²⁷ *El Monitor Republicano*, 9 de diciembre de 1877; John Gresham Chapman, *op. cit.*, p. 57.

²⁸ *El Monitor Republicano*, 26 de noviembre de 1878.

El pasaje del tranvía era casi equivalente al de los mulitas. Por ejemplo, la tarifa de los tranvías a la Villa en 1920 era de 10 centavos en segunda clase, lo cual en precios de 1870 equivaldría a 2.5 centavos.²⁹

Por lo menos respecto al servicio de tranvías, la ruta México-Villa fue una de las más exitosas de la red suburbana del valle de México. En 1923, la línea de Guadalupe obtuvo las más altas ganancias calculadas por carro-kilómetro entre todas las líneas foráneas, un hecho que se ve confirmado de nuevo en datos de 1945, cuando acumuló 6.5% de los ingresos totales de las rutas de la compañía.³⁰ También era uno de los tramos con mayor frecuencia de viajes. Por ejemplo, en 1952, entre todas las rutas de tranvías, la de la Villa tuvo el máximo número de corridas, con 57 diarias, 18% de todas las corridas diarias en el valle de México.³¹

Sin duda una de las principales funciones y usos del transporte en vías entre México y la Villa era la de llevar los peregrinos al santuario y a las fiestas que allí se celebraban. El ferrocarril de vapor fue especialmente orientado hacia el transporte de los fieles y fue sobre todo un servicio dominguero. Comparemos las corridas de los ferrocarriles de la ruta México-Villa con las de otra importante ruta suburbana, la de México y Tacubaya. Durante los días hábiles de 1867 salieron ocho trenes de la ciudad con rumbo a la Villa, mientras que 17 trenes partieron hacia Tacubaya, localidad foránea al poniente del valle. Sin embargo, en los domingos y días festivos la situación era al contrario. Hacia la Villa salían “los trenes sin interrupción, desde las ocho de la mañana hasta las

²⁹ *Guía oficial...*, ed. cit. Hubo planillas de seis boletos por 50 centavos. En primera clase el boleto era de 20 centavos, *idem*; “Índice de precios al mayoreo en la ciudad de México”, en *Estadísticas Históricas de México*, México, INEGI, 2000.

³⁰ “Suburban Lines. Comparison of 1st and 2nd Class Travel”, en *Sistema de Transportes Eléctricos*, Archivo Histórico STE, mayo de 1923; Edmundo Moto Porras, “Los transportes eléctricos en el Distrito Federal”, tesis de licenciatura, México, Facultad de Economía-UNAM, 1952, pp. 44, 70.

³¹ *Idem*.

seis de la tarde”, mientras el servicio hacia Tacubaya aumentaba sólo en un tren adicional.³²

Los trenes de mulas y los tranvías también ampliaron de manera considerable sus corridas en los días de fiesta. Por ejemplo, el 12 de diciembre de 1885 salieron trenes de mulas del Zócalo con frecuencia de 10 minutos, desde las cinco de la mañana hasta las 10 de la noche.³³ Tres años después, se estimó en 11 000 el número de peregrinos que llegaron a la Basílica por medio de los trenes.³⁴ Durante el siglo xx, en la época del tranvía, el 12 de diciembre por lo general era el día de tráfico más intenso del año. Otros días de alta demanda del servicio eran el “novenario” y la “octava”, a nueve días antes y a ocho días después del día de la Virgen, respectivamente, así como los días 12 de cada mes, y en general todos los domingos. Los trenes eran un elemento imprescindible en el paisaje de la peregrinación:

Desde los tres de la madrugada [del 12 de diciembre de 1923] comenzó el viaje, en todos los medios posibles de conducción, desde los tranvías eléctricos que parecían periqueras, hasta los destartados camiones, que iban dando tumbos con sus hacinamientos de carne humana [...] Observados desde lejos, los peregrinos, eran en el camino como una inacabable procesión de hormigas.³⁵

Ya fueran ferrocarriles, mulitas o tranvías, ningún medio de transporte podía satisfacer la demanda de transporte de los peregrinos alrededor del 12 de diciembre. Observaciones como ésta de 1899 aparecieron casi todos los años: “siendo insuficientes los wagones de los Ferrocarriles del Distrito, a

pesar de haber sido aumentados”.³⁶ Los trenes de mulas tuvieron especiales dificultades de enfrentar un gran volumen de pasajeros. Durante los días festivos de 1898, por ejemplo, los carros que salieron del Empedradillo con rumbo a la Villa ocupaban por lo menos 100 personas, y debido al enorme peso, a las mulas les llevaba hasta dos horas terminar el recorrido.³⁷ En 1905 la Compañía de Tranvías, ante la insuficiencia de carros de pasajeros, tomó una medida más drástica para satisfacer el alto volumen de peregrinos, al utilizar carros de carga, los que “se dedican al acarreo de piedra”. Este hecho fue severamente criticado por *El Imparcial*: “el aspecto de aquellas plataformas disfrazadas era ridículo é indigno de una ciudad de la importancia de la nuestra”.³⁸ El 12 de diciembre de 1927, desde las seis de la mañana “fue un constante desfilar de tranvías, en los que personas de todas las clases sociales, se apretujaban hasta más no poder”.³⁹

Si bien el peregrinaje fue el uso principal de los trenes entre la ciudad y la Villa, hubo otras razones por las cuales la gente los abordaba. La Villa, igual que otros “pueblos foráneos” de la ciudad, fue un importante centro de diversión. Los trenes de vapor no sólo llevaban la gente hacia un sitio religioso, sino “hasta el lugar del pulque y chito”, reconocía *El Monitor Republicano* en 1878, y agregó: “¡Qué buena va á estar la cosecha de borrachitos!”.⁴⁰ Sólo medio año después de la inauguración del ferrocarril en 1857 se abrió al público un teatro en la ciudad de Guadalupe, al cual iban a seguir muchos otros. La ubicación cercana de este lugar de diversión en cercanías de la estación del ferrocarril sería una garantía de su éxito, aseguraba el periodista.⁴¹ Las fiestas de la colonia española de

³² *El Siglo XIX*, 1 de diciembre de 1867.

³³ *El Monitor Republicano*, 11 de diciembre de 1885. Véase también *El Siglo XIX*, 2 de octubre de 1895. Para 1897 ya se ofrecían trenes cada seis minutos; *El Imparcial*, 10 de diciembre de 1897. También se ofrecieron trenes especiales, volviendo de la Villa a la una de la mañana. *Ibidem*, 12 de diciembre de 1899.

³⁴ *El Imparcial*, 17 de diciembre de 1898.

³⁵ *Ibidem*, 13 de diciembre de 1923.

³⁶ *Ibidem*, 31 de diciembre de 1899 y 12 de diciembre de 1913.

³⁷ *Ibidem*, 13 de diciembre de 1898.

³⁸ *Ibidem*, 13 de diciembre de 1905.

³⁹ *Ibidem*, 13 de diciembre de 1927.

⁴⁰ *El Monitor Republicano*, 19 de diciembre de 1878.

⁴¹ En 1900 se reportó la apertura de otro teatro, en la primera calle de Montiel; *El Universal*, 1 de febrero de 1900.

esta población también se volvieron famosas y muy comentadas. El 9 de enero de 1897, por ejemplo, se construyó en la plaza del Campo Santo una plaza de toros, en donde “se darán varias corridas de entrada gratis, jaripeos, carreras en sacos, en zancos y a pie”.⁴² Junto con los destinos de Chapultepec y San Ángel, la Villa de Guadalupe fue el lugar preferido de los paseos dominicales recreativos.⁴³ A principios del siglo xx, en todas estas rutas el promedio de pasajeros de la Compañía de Tranvías aumentaba en 50% del volumen de pasajeros en días hábiles.⁴⁴

La ruta de la Villa también servía para que los residentes de esta población llegaran diariamente a sus trabajos en la capital. Ya en 1870 un grupo de vecinos de la Villa pidió públicamente a la compañía de ferrocarriles que mantuviera el último viaje de trenes a las seis de la tarde, y no media hora antes. De lo contrario, insistió, los que “tenían sus ocupaciones diarias en la capital, se verían en la precisión de abandonarlas desde las cuatro de la tarde, para trasladarse oportunamente a la estación de Buenavista”.⁴⁵ La disponibilidad de un eficiente servicio de transporte a la Villa hizo de esta población un sitio de vivienda más atractivo.

Tal facilidad de ir y venir [entre la Villa y la ciudad de México] ha hecho que aquel lugar sea elegido por residencia favorita de los enfermos del estómago; multitud de familias están allí de temporada, buscando en las aguas termales, sulfurosas y alcalinas el remedio á sus crónicas dolencias.⁴⁶

Las compañías de transporte otorgaban descuentos a los viajes de los residentes en forma de

⁴² *Ibidem*, 30 de diciembre de 1897. Véase también *ibidem*, 12 de diciembre de 1913.

⁴³ Mario Camarena, “El tranvía en época de cambio”, en *Historias*, núm. 27, 1991/1992, pp. 141-146, esp. p. 145.

⁴⁴ “Estadística gráfica del movimiento de pasajeros, servicio fúnebre y productos”, 1909, AGN-SCOP, *op. cit.*

⁴⁵ *El Monitor Republicano*, 23 de diciembre de 1870.

⁴⁶ *Ibidem*, 19 de diciembre de 1880.

boletos mensuales. En el caso de los tranvías, en 1921 los vecinos de la Villa y de otras localidades foráneas podían comprar abonos mensuales (por 8.50 pesos en primera y por 5.60 pesos en segunda clase), siempre y cuando pudieran demostrar una constancia de vecindad por parte de la municipalidad.⁴⁷

Poblaciones foráneas como Guadalupe Hidalgo (igual que Azcapotzalco, Tacuba, Tacubaya, San Ángel, Tlalpan y Xochimilco, entre otros) se volvieron cada vez más importantes centros de distribución suburbanas de mercancías, las cuales llegaban a la ciudad por medio de los trenes (figura 6). Ya el ferrocarril “Guadalupe” reportó ingresos por “productos” de carga.⁴⁸ Igual, en los trenes de mulas o tranvías se transportaban flores, alimentos, pintura, grasa, ropa sucia, animales vivos o muertos. La práctica de llevar bultos a bordo del tren provocaba quejas sobre “la conducción [en los vagones de segunda clase] aun de los comestibles fáciles de descomponerse. [Los carros] [...] se ponen verdaderamente nauseabundos, estando siempre llenos de basura, é insectos asquerosos”.⁴⁹ Para evitar este problema, la Compañía de Tranvías agregaba carros designados exclusivamente a la carga, en donde los pasajeros podían depositar bultos estorbosos. En ellos se trasladaban también materiales industriales, desde madera y cemento hasta cascajo (anexo 2).

Al considerar los movimientos de personas y bienes de la ruta México-La Villa más allá del peregrinaje, vemos la gran importancia de esta ruta para el desarrollo urbano de la zona noreste del valle de México. Por medio de este eje sur-norte no sólo se reforzó la importancia misma de la ciudad de Guadalupe Hidalgo, sino de toda la región alrededor de la ruta. Ya desde la inauguración de la línea del fe-

⁴⁷ Archivo Histórico del Distrito Federal (AHDF), Fondo Guadalupe Hidalgo (GH), sección Tranvías, exp. 11, 1916-1917; *Guía oficial...*, *op. cit.*

⁴⁸ Ernesto de la Torre Villar, ed. cit., p. 241.

⁴⁹ *El Monitor Republicano*, 29 de diciembre de 1880.

rocarril aparecieron nuevas colonias residenciales y urbanas en sus cercanías. Pero fue la ruta del tren de mulas —la cual formó parte de una amplia red urbana y suburbana— la que dio mayor impulso al crecimiento de la zona noreste de la ciudad. Lo mismo ocurrió con otras rutas de mulitas, como las de Tacubaya, Tacuba y Tlalpan, ya que marcaron la pauta para la urbanización de las zonas poniente, norponiente y sur, respectivamente (figura 1).

Vemos la gradual aparición de nuevas colonias al lado de las vías de ferrocarriles, trenes de mulas y tranvías en las calzadas de los Misterios y de Guadalupe. Durante una primera fase de crecimiento, entre 1858 y 1883, surgieron las colonias Violante por la zona de Tepito y Guerrero, esta última también conocida como Buenavista, surgió en 1873 alrededor de la estación del mismo nombre, y fue una de las primeras colonias residenciales ubicadas fuera del lindero de la ciudad de México. Les siguieron, durante la década de 1880, varias colonias ubicadas al lado oriente del eje de transporte (las colonias La Bolsa y Díaz de León) y, al lado norte del Canal del Norte, las colonias Maza, Rastro y Valle Gómez. Finalmente, a comienzos del siglo xx surgió la colonia Peralvillo, ubicada al poniente de la Calzada de Guadalupe. Estas colonias residenciales generalmente fueron ocupadas por un segmento social más modesto que otros ejes de desarrollo, como el de la ruta de trenes Zócalo-Tacubaya, por donde se ubicaron colonias como la Roma y la Condesa. A diferencia de estas últimas, las zonas residenciales del norte surgieron con frecuencia alrededor de un establecimiento mercantil o industrial, como fue el caso con la colonia Del Rastro, la cual apareció alrededor del nuevo rastro de carnes.⁵⁰

⁵⁰ Mario Camarena, *op. cit.*, p. 143; María Dolores Morales, “La expansión de la ciudad de México en el siglo xix: el caso de los fraccionamientos”, en Alejandra Moreno Toscano (coord.), *Ciudad de México: ensayo de construcción de una historia*, México, INAH, 1976, pp. 191-195; Manuel Vidrio C., “Sistemas de transporte y expansión urbana: los tranvías”, en Alejandra Moreno

Como producto de esta urbanización ocurrieron varias alteraciones en la ruta de trenes entre el Zócalo y la Villa, las cuales tuvieron como consecuencia la ampliación de la ruta hasta las nuevas zonas urbanizadas. Para comunicar el rastro, ubicado a casi dos kilómetros del lado oriente de la Calzada de Guadalupe, a la altura del Canal del Norte, se construyó un ramal de trenes de mulas, el cual fue electrificado en 1905.⁵¹ Durante los últimos años del Porfiriato se empezaron a conectar las distintas rutas de la zona norte de la ciudad, de tal forma que quedaron comunicados el circuito de la Villa con las líneas del norponiente de la ciudad, como las de Don Toribio y Santiago.⁵²

III

Hasta ahora nuestro punto de vista ha sido de una visión de pájaro que observa los cambios de las rutas de trenes y el crecimiento de la traza urbana —todo lo cual es expresable en mapas—. Acercamos ahora nuestra perspectiva hacia los interiores y exteriores de los carros que viajaban con rumbo a la Villa, a considerar las ocurrencias y problemas que enfrentaban los usuarios y empleados dentro y alrededor de ellos. El tren de la Villa representaba la coexistencia de una nueva modernidad urbana con la tradición: constituía un nuevo y único espacio público de una ciudad en momentos de modernización, a la vez que afirmaba la gran tradición del peregrinaje.

Al llegar a la ciudad de México en la década de los cuarenta, el cineasta español Luis Buñuel quedó fascinado con una de sus instituciones: el tranvía. No fueron tanto sus aspectos funcionales (las rutas, los horarios, los modelos de carros) los que llamaron su atención, sino la forma en que las diversas capas so-

Toscano (coord.), *op. cit.*, p. 207.

⁵¹ AHDF, Fondo Ayuntamiento-Gobierno del D.F., Vehículos: tranvías eléctricos, vol. 1, exp. 33, 1905.

⁵² *Ibidem*, vol. 3, exp. 72, 1907.

ciales y culturales de los “ciudad-años” se juntaron e interactuaron dentro de él. Buñuel rodó la película *La ilusión viaja en tranvía* en 1953, en la cual ofrece una visión de la sociedad mexicana capitalina por medio de un recorrido de un tren eléctrico. Pasando por muchos rumbos de la ciudad, el carro se convierte en una especie de microcosmos de la sociedad mexicana, en donde conviven distintos personajes, grupos profesionales y clases sociales: un par de beatas, un catrín, unos matanceros del rastro cargando cabezas de puercos, así como alumnos y maestras de escuela, burócratas y “gringos”, todos llevados por un conductor y un motorista a punto de ser despedidos por la empresa.⁵³

La realidad de un tren con rumbo a la Villa no puede haber sido muy distinta a la ficticia que se presenta en la película de Buñuel. Saliendo del Zócalo, pasando por el barrio de Tepito, los barrios obreros del noreste y la nueva zona industrial de Peralvillo y Vallejo, para luego acercarse al máximo recinto espiritual de la nación, los carros de la Villa reunieron gente muy diversa. También, como vimos, eran personas que abordaron el tren por distintas razones, algunas vinculadas con la nueva modernidad (el comercio, la cultura, el trabajo industrial) y otras que tenían que ver con una de las grandes tradiciones, y raíces, de la nación (el culto a “la Patrona Excelsa de los Mexicanos”). Los trenes de la Villa sin duda encapsulaban la modernidad urbana, la parte movida, efímera, anónima, desconocida de la ciudad, y a la vez afirmaron una de sus grandes tradiciones: la peregrinación.

Los encuentros y desencuentros de esta sociedad capitalina dentro de los carros seguían unas reglas de comportamiento no escritas pero que siempre fueron enfatizadas por los comentarios de

⁵³ “La ilusión viaja en tranvía”, Luis Buñuel, director, Clasa Films Mundiales, México, 1953. Buñuel emigró a Estados Unidos durante la Guerra Civil en España, y radicó en México de 1946 a 1964, y durante ese periodo rodó 20 películas, entre ellas *Los olvidados* y *Simón del desierto*.

usuarios, periodistas y gobernantes. Según dichas reglas, la gente que se movía en los trenes y sus alrededores debería adherirse a una cierta civilidad, comportarse de una forma digna de un residente de una ciudad moderna.

Los reportes sobre conflictos personales dentro de los carros se enfocaron en el maltrato de las pasajeras. Una de las quejas frecuentes fue el comportamiento de los motoristas. Ya en la época de los ferrocarriles se lamentaba el “trato soez y descomedido de los empleados del tren [...] [con] las señoras sobre todo, hacen alarde de su falta de educación y de sus modales tabernarios”.⁵⁴ Los empleados de los trenes de mulas no tenían mejor fama: ellos, según un periodista, llegaron “a insultar sobre todo a las señoras porque éstas no llevan suelto el importe de pasaje”.⁵⁵ El hecho de que estas noticias se enfocaron en las “señoras” de los carros no es casuístico, sino que es reflejo de la función de la mujer como emblema de una visión de la civilidad domesticada. Idealmente se debería mantener el *decorum* de una casa de la burguesía, en la cual reinaba la mujer, en los espacios públicos.

El exceso de pasajeros viajando en un carro, un hecho especialmente notable durante los días de las fiestas guadalupanas, hacía imposible mantener estos estándares de civilidad.

En los wagones de 2ª clase de las diferentes vías [de la Villa] [...] hay un hacinamiento tal de personas que además de lo contrario que es a los reglamentos, da lugar á disgustos y faltas de consideración á multitud de señoras bien educadas.⁵⁶

La gente bien, que viajaba en primera, no era distinta: “los asientos [del tren de primera clase] se toman por asalto y se necesita que intervenga la

⁵⁴ *El Monitor Republicano*, 23 de diciembre de 1873.

⁵⁵ *El Imparcial*, 8 de diciembre de 1897.

⁵⁶ *El Monitor Republicano*, 29 de diciembre de 1880.



Figura 9. Pasajeros. "Peregrinaciones", Revista *El Mundo*.

policía para moderar el entusiasmo de los viajeros" (figura 9).⁵⁷

Algunos pasajeros tenían una idea completamente distinta del buen uso de un tren. Tenemos la descripción de un tren de mulas regresando a la una de la mañana de las fiestas Guadalupanas en 1899, la cual vale la pena leer por completo:

En los trenes especiales [...] se establecen borlotes que provocan verdaderos escándalos. Los que se constituyen en manteros levantan las rejillas de madera que forman el pavimento de wagón é improvisan con ellas las mesas que necesitan para el caso. El juego [de naipes] se prolonga desde aquella población hasta la Plaza de la Constitución ó otro punto céntrico. El cochero recibe una buena propina á fin

⁵⁷ Ernesto de la Torre Villar, *op. cit.*, p. 239.

de que no pare el tren en caso de que algún gendarme llegue á sospechar lo que ocurre en el interior del vehículo.⁵⁸

De forma menos espectacular se modificaron los usos de los cobertizos de la empresa en la Villa, los cuales se transformaron "en una especie de dormitorio público", lo cual —manifestó el prefecto político de Guadalupe Hidalgo— "constituye una amenaza constante".⁵⁹ Y nada mejor para un niño o adolescente que dejar aplastar una moneda o hacer explotar un cartucho en la vía al momento en que pasara el tren en la Calzada de Guadalupe.⁶⁰

Como cualquier espacio público, el interior de los trenes de la Villa se volvió escenario de una patología social que nos es más que familiar en la actualidad. En 1895 el "Sr. Augusto Villaseñor, al bajarse del wagón [de mulas] en la Garita de Peralvillo fue asaltado por tres bandidos que, exigiéndole el dinero que llevara, lo agredieron puñal en mano".⁶¹ A veces las víctimas no se quedaron indefensas. Cuando "un rata" intentó robar el reloj de una señora que viajaba, junto con su familia, en un tren hacia a la Villa, "lo descubrió la interesada y como es recia de carnes, también tiene el alma de temple y le ha propinado al ladrón como tres ó cuatro tremendas bofetadas", después de lo cual éste "se bajó del tren sin pronunciar palabra".⁶² Y un "ciudadano americano", cuando descubrió que un ladrón le había quitado su sombrero, decidió atraparlo, pero al intentar "salir por la ventanilla del tranvía" se quedó atorado de una pierna.⁶³ Por lo menos en estos

⁵⁸ *El Imparcial*, 12 de diciembre de 1899. Con este reportaje, el periódico quiso dar aviso "tanto á las autoridades de Guadalupe como á la policía de esta capital".

⁵⁹ AHDF, Fondo GH, *op. cit.*, sección Tranvías, exp. 8.

⁶⁰ *El Imparcial*, 18 de diciembre de 1897.

⁶¹ *El Monitor Republicano*, 4 de octubre de 1895.

⁶² *El Universal*, 5 de octubre de 1895.

⁶³ *El Imparcial*, 20 de diciembre de 1897.

tiempos todavía era posible reportar los asaltos con cierto sentido del humor.

Fue la gran frecuencia y gravedad de los accidentes de trenes que, más que ningún otro fenómeno, contradecían la promesa del ferrocarril o tranvía como vehículo del progreso y de la civilidad. Los accidentes de ferrocarriles de vapor eran muy comunes debido a que ellos, como vimos, atravesaban zonas urbanizadas de la ciudad y de las poblaciones, cuyos residentes no estaban acostumbrados a que veloces máquinas de fiero y humo corrieran por sus pastos, calles y calzadas. Reportes sobre accidentes ocasionados por el ferrocarril de la Guadalupe eran constantes y se leían como éste:

El domingo último, el tren de Guadalupe hizo pedazos [*sic*] cerca de esa villa á un infeliz indio. [Ni siquiera se daba cuenta del evento hasta] el día siguiente por la mañana fue recogido el cadáver que toda la noche quedó allí abandonado.⁶⁴

El problema no desapareció con el gradual desplazamiento de los ferrocarriles por los trenes de mulas, aunque uno supondría que un tren jalado por una mula constituía una amenaza menos grave que una máquina de vapor. Incluso, por reglamento, los vagones de mulitas fueron equipados con una “salvavidas”, especie de reja triangular puesta al frente del primer vagón con el fin de evitar mayores accidentes.⁶⁵ Sin embargo, no carecemos de frecuentes reportes de choques de trenes de mulas, muchas veces con consecuencias fatales:

Uno de los dos hijos de Mariano Vargas y Francisca García, entre 7 a 8 años de edad, en el camino á buscar aceite y pulque fue atropellado por el wagón número 268 de segunda clase [...] causándole horribles lesiones que le produjeron la muerte instantánea.⁶⁶

⁶⁴ *El Monitor Republicano*, 6 de diciembre de 1871.

⁶⁵ *El Monitor Republicano*, 1 de diciembre de 1877.

⁶⁶ *El Siglo XIX*, 28 de septiembre de 1895. Véase también Manuel Vidrio C., *op. cit.*, pp. 207, 213.

De esta manera, lo que iba a ser una peregrinación contemplativa se convirtió en una especie de castigo divino:

Cuando las mulas de un tren se cayeron “en un hoyance” en la calzada de Guadalupe, el cochero quiso encarrilar el wagón sin que bajaran los pasajeros, el vehículo saltó el obstáculo y se volcó [...] Los pasajeros cayeron amontonados unos sobre otro y daban gritos, creyendo que aquello era el juicio final.⁶⁷

Con la introducción del tranvía eléctrico los accidentes se volvieron todavía más graves. El hecho de que el tranvía viajaba a una velocidad más alta y por medio de una fuerza silenciosa, lo convirtió en un verdadero misil para los transeúntes desprevenidos. Por ejemplo, sólo en el mes de julio de 1906, a seis años de la introducción del tranvía, resultaron heridas unas 352 personas en la ciudad.⁶⁸ Todavía durante el año de 1924 murieron 82 personas y fueron heridas más de un millar por causa de un accidente tranviario.⁶⁹ Durante los días de fiesta del 12 de diciembre casi siempre aumentaba drásticamente el número de víctimas.⁷⁰

Con tales estadísticas, no sorprende que los contemporáneos de los trenes de la Villa, y de toda la ciudad, se los imaginaban, no sin cierta morbosidad, como máquinas de horror, en la que se “atropellan”, “lesionan”, “despedazan”, “trituran” y “atraviesan” cualquier parte del cuerpo humano.⁷¹ Algunos pasajeros literalmente huyeron de ellos:

[...] un indígena, después que hubo pasado el cho- que bajó del tren y emprendió vertiginosa carrera,

⁶⁷ *El Imparcial*, 17 de diciembre de 1899.

⁶⁸ AGN-SCOP, *op. cit.*, exp. 3/858-1.

⁶⁹ *Ibidem*, exp. 3/415-1.

⁷⁰ Véase, por ejemplo, el reporte de tres muertos y 40 heridos debido a atropellamientos con tranvías, hecho ocurrido el 12 de diciembre de 1923; *El Universal*, 13 de diciembre de 1923.

⁷¹ Por ejemplo, noticias en *El Imparcial*, 10 de diciembre de 1899 y *El Monitor Republicano*, 15 de diciembre de 1887.

y mientras más lo llamaban diciéndole que ya no había peligro de ningún género, con más velocidad corría, jurando no volver a ocupar los eléctricos.⁷²

La mayoría de la gente no llegó a tal extremo, pero mantuvieron un cierto nerviosismo y humor negro respecto a “la guillotina eventual”, como denominó Salvador Novo al tranvía.⁷³

Igual que en los casos de los roces entre pasajeros, los accidentes fueron entendidos en términos de una falta de civilidad por parte del público, por lo menos durante el Porfiriato. “Si la gente cruzara las calles como se acostumbra en las grandes poblaciones de Europa y Estados Unidos, en el extremo de las calles [...] los accidentes disminuirían”, comentó un investigador del gobierno.⁷⁴ A diferencia de “los pueblos civilizados”, observó un periodista, en México la gente en la calle se comportaba sin prudencia y en desobediencia de las reglas.⁷⁵

Sin duda ciertos accidentes fueron producto de problemas de conducta. Así ocurrió en el caso de un soldado, quien tenía “la provisión indispensable de pulque en el estómago”. Viajando “en un wagón que volvía a la capital [desde la Villa] [éste] [...] venía colgado de uno de los hierros de la plataforma delantera”, y con los empujes de “un pesado racimo de gente” cayó sobre los rieles y fue atravesado por las ruedas, “muriendo a poco de haber sido levantado de la vía”.⁷⁶ Pero también se reconocían otras causas de los accidentes, como el “pésimo estado” de la vía férrea en la Calzada de Guadalupe, o el hecho de que

los motoristas de los trenes trabajaban un exceso de horas.⁷⁷

Los gobernantes intentaron moldear estas conductas y en general tomaron distintas medidas para evitar los accidentes de trenes. A la inauguración del ferrocarril en 1857 siguió un nuevo reglamento del gobernador del Distrito que “prohibía el paso sobre los rieles salvo en los cruceros de calles y caminos, y el tránsito ya a pie, ya a caballo o en carruajes, a lo largo de las vías”. Además se recomendaba no dejar animales sueltos en las vías.⁷⁸ En la época de los tranvías las autoridades evaluaron y muchas veces negaron peticiones de cambios de ruta por parte de la empresa de tranvías, haciendo referencia al potencial de peligro que implicaba para el público.⁷⁹ Por ejemplo, en 1904 se negó a la empresa una extensión de su ruta dentro de Guadalupe Hidalgo con el argumento de que el uso de tranvías eléctricos era demasiado peligroso, dada la “aglomeración de gente en esos lugares”.⁸⁰ Desde la década de los veinte se cambió la parada final de los tranvías, de tal forma que durante los días de fiesta no maniobraban en medio de las grandes multitudes en la plaza de la Basílica (figura 10).⁸¹ La Compañía de Tranvías también tomó la iniciativa, por ejemplo, al solicitar a la municipalidad de Guadalupe Hidalgo mayor vigilancia para evitar “el tránsito de peatones por las vías de esta Compañía dentro de su cerca de alambrado” durante los días del 12 de diciembre.⁸² Sin embargo, la conducta del público era difícil de

⁷² *El Universal*, 6 de abril de 1900.

⁷³ Salvador Novo, “El Joven”, en *La novela mexicana*, t. 1, México, 1928, p. 5.

⁷⁴ 19 de abril de 1907, en AGN-SCOP, *op. cit.*, exp. 3/858-1.

⁷⁵ *El Imparcial*, 15 de diciembre de 1900.

⁷⁶ *El Monitor Republicano*, 15 de diciembre de 1887.

⁷⁷ *El Universal*, 1 de enero de 1901; 19 de abril de 1907, en AGN-SCOP, *op. cit.*, exp. 3/858-1.

⁷⁸ *Apud* Ernesto de la Torre Villar, *op. cit.*, p. 240.

⁷⁹ Véase, por ejemplo, autorización para una curva entre la ruta de la Villa con la calle de Sto. Domingo, en AHDF, Fondo VTE, *op. cit.*, vol. 2, exp. 45; y autorización de la electrificación del ramal del Rastro en *ibidem*, vol. 1, exp. 33.

⁸⁰ *Ibidem*, vol. 1, exp. 32.

⁸¹ AHDF, Fondo GH, *op. cit.*, sección Tranvías, exp. 17, 1927. Véase también una petición en el mismo sentido, con fecha 1 de noviembre de 1927, en *idem*.

⁸² *Ibidem*, exp. 18.



THE COLLEGIATE CHURCH, WITH THE CHAPEL ON THE HILL IN THE BACKGROUND.
 Figura 10. Plaza 2. "The collegiate church, with the chapel on the hill in the background", ca. 1918, cortesía del antropólogo Héctor Lara.

modificar: todavía en 1951 se reportaba que los miles de romeros que pasaban por la Calzada de Guadalupe invadieron las vías de los trenes.⁸³

Desde principios de la Revolución surgió otra problemática respecto al transporte en rieles: la del conflicto laboral. Durante el siglo XIX y el Porfiriato, los empleados de los trenes carecían de organización colectiva. Pero a partir de 1911 los motoristas, conductores y otros empleados de la Compañía de Tranvías, los llamados "tranviarios", realizaron una serie de paros exigiendo el derecho de organización sindical, así como mejoras en sus condiciones de trabajo. En 1921, todavía durante una época de intensa actividad sindical, los tranviarios declararon una huelga general justo la noche antes del 12 de diciembre, ya que sabían que era el día con el más alto uso del servicio.⁸⁴ Si la prensa criticaba a los huelguistas por su falta de respeto a los peregrinos, los obreros por su lado también afirmaban su lealtad a la Virgen. La Alianza de los Tranviarios —el sindicato oficial de la empresa desde 1925— declaró el 15 de enero, fecha de la inauguración de la primera ruta de tranvías en la ciudad de México, el día del tranviario, y en ese día rendía homenaje a la Virgen de Guadalupe. En parte por medio de este ritual los

⁸³ *El Universal*, 13 de diciembre de 1956.

⁸⁴ *Ibidem*, 12 de diciembre de 1921.

obreros subrayaban su papel fundamental en hacer posible el transporte de peregrinos a la Villa (anexos 3 y 4).⁸⁵

Un hecho relacionado con la huelga de tranviarios de 1921 es sugerente de un parteaguas en la historia del transporte. El intento por parte de los obreros de exhortar a la compañía fracasó debido a la existencia de una nueva alternativa de transporte: el camión. Con la disponibilidad de éste, "los fieles guadalupanos no han menester de los carros de la Cía. [...] Habrá camiones, automóviles, coches y carros [...]".⁸⁶ La introducción del transporte por combustible, primero en forma de primitivas remodelaciones de "camiones" Ford Modelo T, seguido por autobuses convencionales, señaló el comienzo de un gradual declive en la importancia del transporte urbano en rieles. Por lo general, los camiones fueron medios de transporte público más adaptables al rápido crecimiento de la ciudad en las décadas subsiguientes. El establecimiento de una ruta de autobuses requería una inversión mucho menor de capital que una vía tranviaria. Mientras la red de tranvías no incrementó de manera sustancial su tamaño a partir de 1912, los autobuses alcanzaron en 1935 el triple kilometraje de rutas respecto a los tranvías.⁸⁷ En la zona norte de la ciudad los camiones alcanzaron con rapidez las nuevas zonas residenciales que surgieron a partir de 1920. Las primeras rutas de camiones a la Villa —la línea "Villa de Guadalupe" y "Gustavo A. Madero"— da-

⁸⁵ El sindicalismo de los tranviarios fue clave en las gestiones para la nacionalización de la empresa de tranvías en 1947 y la fundación de la empresa estatal, Sistemas de Transportes Eléctricos del Distrito Federal. Georg Leidenberger, "La nacionalización de los tranvías de la ciudad de México", en *La historia viaja en tranvía. El transporte público y la cultura política de la ciudad de México*, México, UAM, 2011.

⁸⁶ *El Universal*, 12 de diciembre de 1921.

⁸⁷ Moisés T. de la Peña, *El servicio de autobuses en el D.F.*, México, DDF, 1943, p. 17.

tan de entre 1918 y 1923.⁸⁸ También se empezó a pavimentar calles, como la Avenida Nacional, por donde hacían su recorrido los camiones de México-Guadalupe.⁸⁹

Sin embargo, para que desapareciera el tranvía de la Villa faltaba mucho. La Compañía de Tranvías y su seguidora estatal desde 1947, Sistemas de Transportes Eléctricos del Distrito Federal, seguían operando tranvías a la Villa. Reaccionando ante la fuerte competencia con los camiones, la Compañía de Tranvías se veía forzada a bajar sus tarifas (a pesar de constantes aumentos en sus gastos, en forma de sueldos, materiales y electricidad). En 1926 redujo el pasaje de primera clase de 20 a 15 centavos, y un año después cobró a los “Villanos” la tarifa urbana (ya no suburbana) de 10 centavos, ahora en clase única.⁹⁰ La empresa efectuó frecuentes estudios de tráfico para conseguir datos acerca de las preferencias de los pasajeros. En parte debido a estas medidas, la ruta tranviaria de la Villa se mantuvo como una de las más exitosas de las rutas de la empresa, en términos de ganancias y número de corridas. En 1952 todavía salieron trenes del Zócalo, con rumbo a la Villa, desde las 3:15 de la mañana hasta las 3:02 de la mañana siguiente. Seguían prácticamente la misma ruta que se había establecido para los trenes de mulas en 1874.⁹¹

Nuestra historia del transporte en rieles a la Villa de Guadalupe comenzó el 4 de julio de 1857 y llegará a su fin el 19 de mayo de 1979. Este día, según un anuncio de *El Universal* del día previo, “dejarán de prestar servicio las rutas de tranvías Villa-Zócalo, Villa-Lucas Alamán y Azcapotzalco-

Plomo”.⁹² Los trenes ya no utilizados se incorporaron a unas de las pocas rutas todavía en existencia: las de Xochimilco y Tlalpan, mientras la ruta de la Villa de ahora en adelante fue operada por trolebuses. Aunque esta decisión estaba prevista, fue la necesidad de “agilizar las obras del eje vial 5, que va por la calle de Alzate”, la que incitó la decisión final.⁹³

Hoy en día el tranvía solo sigue viajando en nuestra memoria. Aún existen algunos restos de vías en las calles aledañas a la Basílica, hoy atravesadas por un sinnúmero de coches, taxis y colectivos; también el camellón de la Calzada de Guadalupe nos recuerda por dónde andaban los trenes. A los que anhelan una ciudad diferente —signifique esto lo que sea— el tranvía de la Villa se ha convertido en una reliquia. La ciudad, cuyo crecimiento impulsó, lo llegó a devorar, pero sus rutas siguen marcando los ejes de movimiento de los peregrinos y residentes de esta capital.

Anexos

1. “Galop del Ferro Carril-obra musical de Luis Hahn”

No sorprende que esta ruta ferrocarrilera inspirara un compositor y científico alemán, itinerante en México, Luis Hahn, a escribir una pieza para piano, “Villa de Guadalupe-Galop del Ferro Carril”. Compuesto como parte de una serie de obras paisajísticas con el título “Recuerdos de México”, la partitura de esta pieza consiste en pequeñas secciones que narran detalladamente la cronología del viaje entre la ciudad de México y la Villa: “Anuncia de salida (0:00), la campana del vapor (0.01), alborozo de los pasajeros (0:11), el silbido de la locomotora (0:30),

⁸⁸ *Ibidem*, p. 29.

⁸⁹ Armando Cisneros Sota, *La ciudad que construimos: registro de la expansión de la ciudad de México, 1920-1976*, México, UAM-Iztapalapa, 1993, p. 59.

⁹⁰ AHDF-GH, *op. cit.*, exp. 14, 1927; Moto Porras, *op. cit.*, p. 60.

⁹¹ “Horas de salida de las terminales del primero y último viaje”, 16 de julio de 1952, Archivo STE, *op. cit.*

⁹² *El Universal*, 18 de mayo de 1979.

⁹³ *Idem*.

Tabla 1

Clasificación	Pasajes en 2a. clase
Aparador fino	6
Id. corriente.....	4
Arroz, tercio de 110 a 120 kilos	2
Barril Jerez, Catalán, Tinto, etc.	3
Bicicleta grande.....	3
Id.chica para niños	2
Bote leche hasta 25 litros capacidad.....	½
Buró fino.....	2
Buró corriente	1
Caja mortuoria fina (grande).....	8
Id. id. entrefina (grande).....	7
Id. id. corriente id.....	6
Id. id. muy id.	5
Id. mortuoria (mediana)	4
Carnero vivo.....	2
Carnero muerto	1
Cerdo vivo (grande).....	4
Cochesito de niño	2
Contrabajo, instrumento música.....	3
Cuero pulque (grande).....	2
Id. id. (mediano)	1
Cristalero	6
Haba, un tercio 70k	2
Huacales para aves de corral, vacíos devueltos	1
Jaula con pájaros o loros (grandes)	2
Máquina de coser	3
Papel desperdicio balón grande.....	5
Perros sueltos.....	2
Piano vertical ó armónium	25
Res muerta	5
Tambor de alambre ó resorte (grande)	3
Tambor de alambre ó resorte (mediano).....	2
Timbales (instrumento música) con tripiés, por cada uno	1
Tina grande	4
Trinchador ó Tcador con espejo biselado y mármol.....	8

112 |

movimiento gradualmente acelerado (0:36), movimiento veloz pero igual y ondulatorio a lo largo del viaje (0:50), estación (1:53) ... llegada a la estación con nuevo alborozo de los pasajeros del viaje (3:23), impulso retrógrado (4:02) y término del viaje (4:09).⁹⁴ La obra duró sólo un poco menos que el viaje real, el cual era de ocho a diez minutos. (Otra obra en conmemoración de la inauguración del tra-

⁹⁴ Ricardo Miranda, "Notas de disco", en *Ecos de México. Música para piano del siglo XIX: pasiones líricas y páginas sonoras*, México, Conaculta/INBA, 1998.

mo fue la polca "El ferrocarril", escrita por don Eusebio Delgado y estrenada en el Teatro Nacional de la ciudad de México, el día 14 de febrero de 1858.)⁹⁵

2. "Lista de precios de materiales de carga, 1912"⁹⁶

Este anexo muestra la amplia variedad de mercancías que se transportaba en los tranvías. Señala un

⁹⁵ "El ferrocarril mexicano", en *Artes de México*, núm. 156, 1972, p. 76.

⁹⁶ AGN-SCOP, *op. cit.*, exp. 3/864-1.

aspecto olvidado del transporte tranviario que es el del movimiento de la carga. Los precios especificados son factores del pasaje de personas en segunda clase, el cual entre México a la Villa de Guadalupe era de 7 centavos (tabla 1).

3. "El himno de los tranviarios"⁹⁷

El himno guadalupano "¡Adelante tranviarios!" fue comisionado por el sindicato la Alianza de los Empleados y Obreros del Sistema de Transporte Eléctricos del D.F. en 1957.

El compositor de la obra era Alfonso Vudoyra Zamora, el cual también ilustró la portada de las notas musicales. Ésta demuestra un grupo de conductores, motoristas y mecánicos de taller, todos uniformados, y junto con sus familiares adulando una imagen de la Virgen de Guadalupe con las insignias "1900 QUINCE DE ENERO 1957". Esta fecha se refiere a la inauguración de la primera ruta de tranvías entre la Plaza de la Constitución y Tacubaya. Esta escena principal es rodeada por unas fábricas, el valle de México con los volcanes y la Basílica en frente del Tepeyac. La base de la ilustración forman los tres vehículos operados por los tranviarios

en 1957, de izquierda a la derecha, un trolebús, un tranvía (del más reciente modelo 'PCC') y un autobús.

4. "Descripción de los conductores de ferrocarriles y tranvías, por Salvador Novo"⁹⁸

[...] Y poco a poco fuese creando el tipo de los ferrocarrileros de modo tal que hoy cualquiera los reconoce; de anchas espaldas, con zapatos de tropezón, pantalones anchos y sacos extremadamente barrocos en su fantasía. Lo que más los distingue es el sombrero, de alas cortas, puesto muy arriba y muy adelante de una cabeza castaña, aderezada con tesón y que lleva cuatro pedradas. A nivel de los ojos, como quien empuña un barquillo, hacen en su sombrero, al ponérselo, un pico, el último en la historia de los sombreros.

Muy semejantes a los ferrocarrileros fueron resultando los conductores de tranvías. El mismo aspecto. Y la propia tarea de rendir cuentas y de checar los boletos numerados. Hace algún tiempo, sin embargo, aún tenían el privilegio de arrollar de cuando en cuando, en su guillotina eventual, a una que otra María Antonieta con apellido y que iba a la plaza. Hoy resultan tan lentos que ni los suicidas los prefieren.



⁹⁷ Archivo musical de la biblioteca de la Basílica de Guadalupe, México, D. F.

⁹⁸ Salvador Novo, *op. cit.*, p. 5.