

Los tranvías de la ciudad de Campeche, caso exitoso de un medio de transporte público durante el Porfiriato y su impacto en la vida cotidiana (1883-1938)

Silvia Teresa Marcial Gutiérrez

El presente artículo nace del interés por divulgar y enfatizar el papel relevante que los tranvías, como medio de transporte público, tuvieron en la vida cotidiana de la ciudad de Campeche. Es el fruto de investigaciones que culminaron con mi tesis de licenciatura en el año de 1997 titulada “Los Tranvías: Un medio de transporte y su importancia social, económica, cultural y política para la ciudad de Campeche (1883-1938)”, la cual, en el año 2002 se convirtió en publicación universitaria por la Universidad Autónoma de Campeche.

Para conocer el origen de los tranvías, y como nos lo recuerda Ernesto Villar (1859:203), su nacimiento es el mismo que el de los ferrocarriles. La construcción de éste facilitó la entrada de otro medio de transporte conocido como tranvías o ferrocarriles urbanos.

Ante la pregunta de ¿Qué es un tranvía?, podemos remitirnos a su definición, la palabra parte de la adaptación de “tramway”, de “tram” que es riel plano y “way” que quiere decir vía (RAE). Son carruajes movidos en principio, por tracción animal (o tranvía de sangre), y posteriormente, de manera mecánica y eléctrica. Contaban con raíles que sobresalían de la calzada, permitiendo así, la circulación de otros vehículos. Podría decirse que son trenes de corto recorrido utilizados, en mayor medida, para el transporte público o de carga; era en las arterias del ferrocarril donde fluían materias primas, productos y habitantes.

Lógicamente, antes de la llegada de los tranvías ya existían otras maneras de transportarse; con la paulatina mejora en la construcción de caminos, las personas utilizaban carretas, caballos, burros... En la capital campechana existía un servicio de carruajes, desde 1846 el empresario catalán Miguel Barceló puso en funcionamiento un depósito de carruajes para el servicio público. Y en 1858, los señores Urbina y Medina establecieron otra cochera. De tal manera, para esta época se encontraban en pleno funcionamiento tres cocheras con más de diez calesas y dos ómnibus,¹ todos importados de Nueva York. Este servicio de transporte continuó hasta que los tranvías los dejaron en desuso.

1. «Sección Local. Los Ómnibus» (sic). En El Espíritu Público. 1 de septiembre de 1858:4.

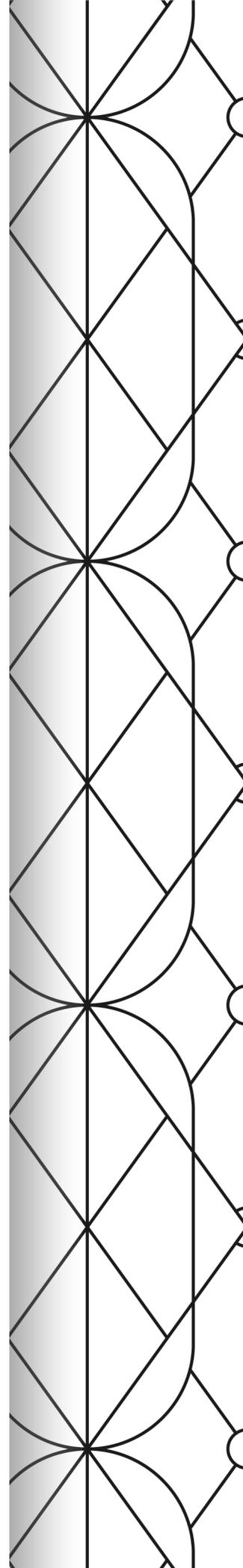




Foto 1. Instantánea donde se observa la circulación de calesas y tranvías. Acervo fotográfico de Silvia Teresa Marcial Gutiérrez.

Formación de empresas tranviarias

Para explicar los orígenes de las empresas tranviarias hay que mencionar la figura de José Méndez Estrada, empresario que para 1881 ya aparece como único propietario de la empresa que construía el ferrocarril de Campeche-Calkiní y quien concluye el primer ramal de uso tranviario, con extensión de 4 km, el cinco de mayo de 1882. Hubo varios intentos fallidos de otros empresarios y, finalmente, son dos las empresas tranviarias exitosas y afianzadas en la ciudad campechana; toca el turno de mencionar la primera:

a) El tranvía Dondé. Esta empresa era liderada por Salvador Dondé Preciat, quien en el año de 1883 solicitó establecer un tranvía de su propiedad, proyecto autorizado por el gobernador Arturo Shiels. Para construir la estación principal y depósito de carros, en el entonces campo de tiro del baluarte Santiago, se efectuó la compraventa entre el Gobierno Federal y Salvador Dondé el dos de abril de 1900.

Una vez construida, la estación principal contó con la siguiente descripción: Era de mampostería, vigas y galerones cubiertos de teja de zinc; medía 50 m de largo por ocho m de ancho y contaba con sus respectivos corrales, bebederos, veleta, tanques, etcétera.³ Durante la administración de Carrillo Zavala (1985-1991), el edificio se “derrumbó” a pesar que aparentaba tener un buen aspecto. Con el transcurrir de los años, este terreno albergó otras construcciones y usos; hoy día, es el Hotel Plaza Campeche.

2. Representante de la burguesía estatal, quien tuvo cargos políticos como: Diputado local, Gobernador interino en 1870, Senador y Jefe Político. En su faceta empresarial fue socio con Rafael Alcalá del Nuevo Circo Teatro Renacimiento; también era propietario de las fincas rústicas de San Pedro Nilchí y Santa Rita (ubicadas en Hampolol) y junto con su esposa Delfina Preciat de Dondé, compartían la titularidad de trece casas en el centro de la ciudad.

3. RPPCC. Libro de propiedad. T. 18, Ins. I, No. 5363, 2 enero de 1900:168.



Foto 2. Estación principal del Tranvía Dondé. Acervo fotográfico de Silvia Teresa Marcial Gutiérrez.

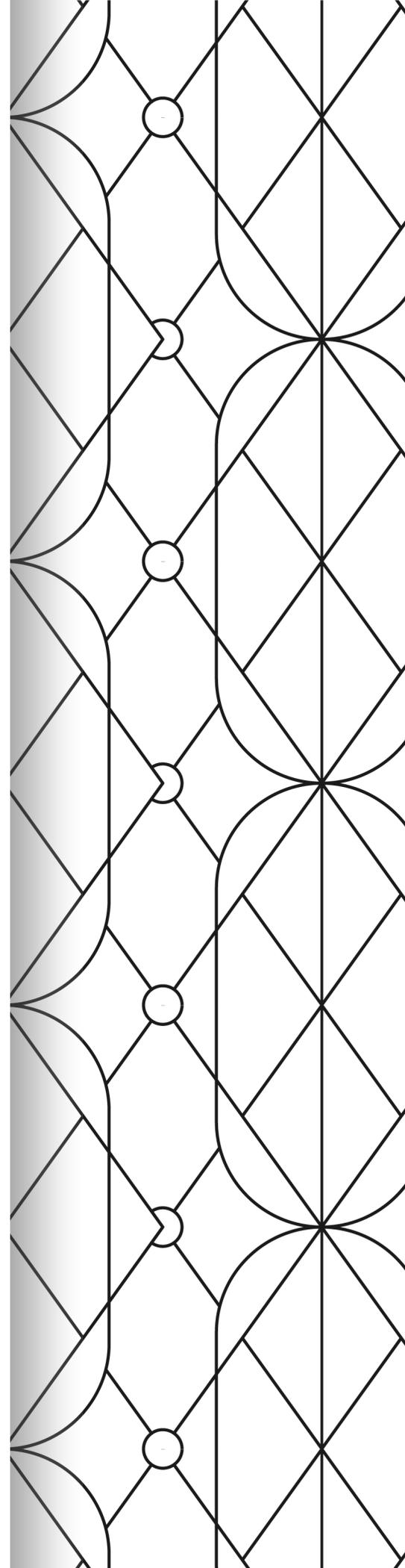
b) Empresa del Nuevo Tranvía Urbano de Campeche, Sociedad Anónima. Esta es la segunda compañía tranviaria instalada en la ciudad. Sus orígenes se remontan al 19 de agosto de 1896, cuando al señor Prudencio Pérez Rosado y Ocampo le es concedido el permiso para formarla. Posteriormente, esta concesión pasa a la sociedad, recién creada, del Nuevo Tranvía Urbano de Campeche Sociedad Anónima en 1898, en adelante nos referiremos a ella con las siguientes siglas: NTUC.

Oficina, depósitos y corrales de carros. La oficina estaba ubicada frente a la iglesia del Jesús; en 1907 la casa donde se localizaba se desplomó por antigüedad. En 1899 la señora María Dolores Lavalle de Ibarra vendió una porción de terreno de su finca Buenavista por 300 pesos a esta sociedad tranviaria. Allí se construyeron los depósitos y corrales de carros. Las paredes del edificio eran de material, láminas de zinc y midió 25 m con 70 cm de ancho por 25 m con 30 cm de largo.⁴



Foto 3. Depósito y corrales del Nuevo Tranvía Urbano de Campeche en 1910. Acervo fotográfico de Silvia Teresa Marcial Gutiérrez.

Ibid. No. 5359, 14 noviembre de 1899:135.



Afectaciones socioculturales.

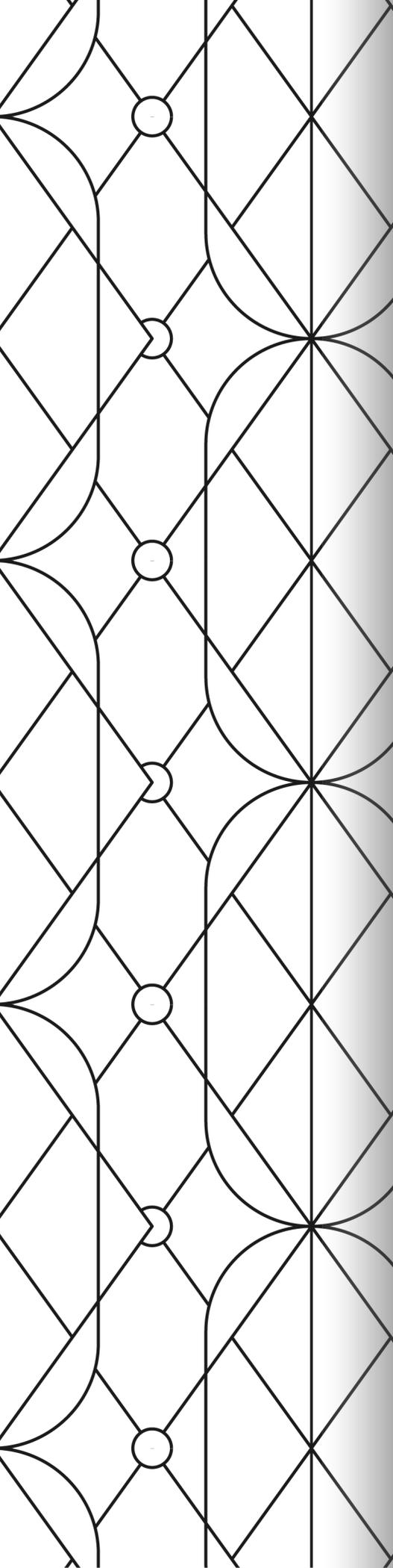
Los traslados de habitantes en los tranvías tenían como finalidad las visitas sociales y de ocio; la asistencia a servicios religiosos y cívicos en diferentes barrios y en el centro; intercambio de bienes, compras... También había corridas extras y viajes especiales que se habilitaban en festividades y a demanda. Cuestión que provoca un “acercamiento” entre los habitantes de la población intramuros y extramuros, además, reaviva el sentimiento de cierta pertenencia al centro de la ciudad. Comienza una apertura de otros teatros y salones, podemos referirnos al Salón Teatro La Kananga, que estaba al lado de la estación del Ferrocarril Peninsular (desde 1898 hasta 1905, cuando se trasladan a San Román). También, el Nuevo Circo Teatro Renacimiento fue reinaugurado en 1912 (después del trágico incendio que lo devastó) y con Salvador Dondé (dueño de la empresa Dondé) como nuevo socio de Rafael Alcalá. Se organizaban bailes populares, como el de la plaza de San Francisco, conocidos como “Los cantaritos del domingo”, los cuales eran convenientemente organizados por la compañía Dondé y Juan Escárrega. Así, al haber más diversificación de manifestaciones artísticas y culturales, se acentuaron las tradiciones populares.

También, al haber más facilidades en el transporte, hubo un gran incremento de las familias que acudían a sus casas de veraneo, o a las playas de Lerma o cercanías de Buenavista.



Foto 4. Estación del Ferrocarril Peninsular; al lado, el Salón Teatro La Kananga. Acervo fotográfico de Silvia Teresa Marcial Gutiérrez.

Como los tranvías eran movilizadas con tracción de sangre, las mulas y burros eran animales en constante renovación y era común leer anuncios de compra-venta de mulas siendo usual dejarlos como depósito de garantía.



Es característica de esta época, las grandes importaciones y el uso de la tecnología existente. Un cambio de mentalidad por otra “más progresista” donde se aceptaba o era bien visto la modernidad, la técnica y la inversión extranjera. Todas estas mejoras, transmitían a los moradores mejores expectativas en la calidad de vida. De la información consultada podemos notar que desde 1890 se realizaban grandes pedidos al extranjero: los carros de los tranvías eran de construcción, en su mayoría de Estados Unidos o de Francia, aunque eran armados y arreglados localmente; las plataformas eran de la marca Stephenson; los rieles venían de Inglaterra, Bélgica o Alemania; los tubos de hierro y alcantarillas también eran importados y los puentes de hierro eran traídos de Nueva York.

Repercusiones en la fisonomía urbana

Sin duda, éste es el apartado donde quedó patente la transformación que tuvieron los tranvías en la traza urbana.

a) Apertura de nuevas calles. Las calles podían tener su nomenclatura oficial, pero popularmente eran “bautizadas” de acuerdo al tranvía que por allí circulaba. Se abrieron nuevas calles (con grandes festejos) y se repararon las que estaban en mal estado.

b) Urbanización acelerada de la ciudad. Por falta de espacio, en el presente escrito no podemos mencionar a detalle todas las rutas tranviarias; para ello, es mejor consultar las obras de mi autoría. La máxima euforia tranviaria la podemos datar a partir de 1901, cuando las empresas tranviarias pasaron de explotar algo más de 5 km de vía, a más de 10 km (Empresa Dondé)⁵ y de 3 km a más de 15 km de vía (Empresa NTUC). Esto nos proporciona una idea de cómo el centro de la ciudad estaba perfectamente interconectado con los barrios de San Román, Santa Ana, Santa Lucía, San Francisco, la Ermita y con el ramal a Lerma, incluso, debido a lo estrecho de algunas calles, compartían vía las dos empresas, teniendo derecho de paso la de la concesión más antigua. También, se concedieron autorizaciones y ampliaciones para construir tranvías que conectaran las llamadas fincas rústicas con las poblaciones cercanas o con la estación del ferrocarril peninsular.

5. Para darnos una idea, la empresa Dondé tuvo el Circuito de la estación, Santa Ana, el gran circuito (con los barrios de San Francisco, la Ermita y Guadalupe), Muelle fiscal y seis ramales.

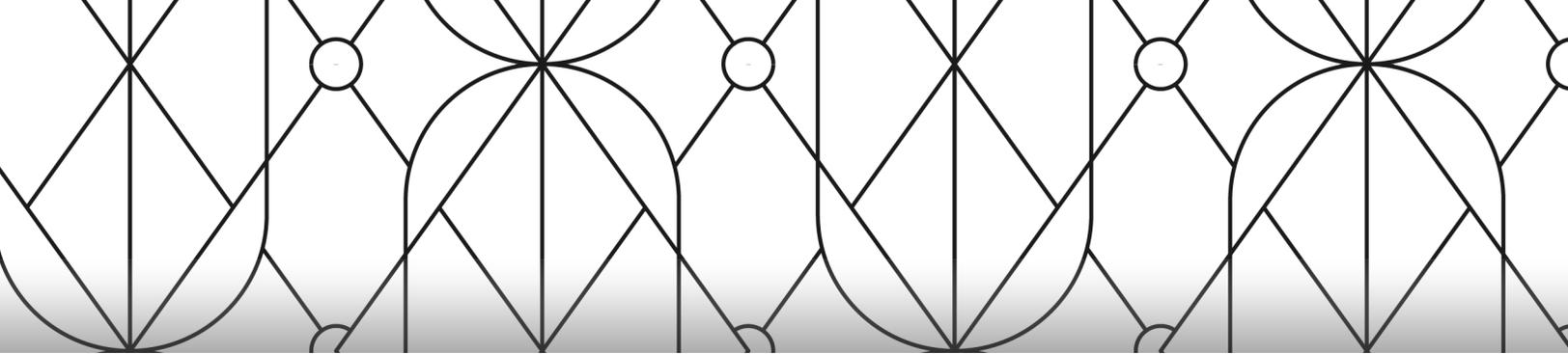
Para el siglo XIX, en la ciudad había seis puentes (tres en Santa Ana, uno en San Román, uno en Guadalupe y otro en San Francisco), que resultaron insuficientes para facilitar el paso de los tranvías y, por ende, las empresas tranviarias construyeron siete más. Como en el barrio de San Francisco, donde la empresa Dondé edificó el puente “Joaquín Gutiérrez de Estrada” sobre el estero (al lado del de San Francisco, propiedad del Gobierno), para conectar el centro con el barrio de la Ermita. Su construcción motivó litigios con el gobierno estatal de 1890 a 1891. La dirección del trabajo estuvo a cargo del ingeniero Santiago Góngora. El otro fue el puente colgante “Porfirio Díaz”, que facilitó el circuito completo de ida y vuelta a la estación de Ferrocarriles Unidos de Yucatán, inaugurado pomposamente el dos de abril de 1900.⁶



Foto 5. Foto del puente colgante Porfirio Díaz, con un tranvía en circulación. Acervo fotográfico de Silvia Teresa Marcial Gutiérrez.

Otra construcción fue en la desembocadura del barrio de Santa Lucía, llamado “Puente Consejo” de 1900, era de hierro con superficie de madera; en la Zanja de Guadalupe fue construido otro puente por el NTUC en julio de 1898, era de macizos de mampostería y suelo de madera. A la salida del barrio de Guadalupe se edificó otro travesaño de madera, continuamente señalado como peligroso.

6. Al paso de los años, estos dos puentes fueron derrocados por el gobierno, a causa de la renuncia de la concesión de la heredera de Salvador Dondé.



En el Parque IV Centenario, existió otro, también de madera. En el barrio de Santa Ana hubo otro viaducto, inaugurado en 1900, al lado del Puente de la Merced, era de mampostería.

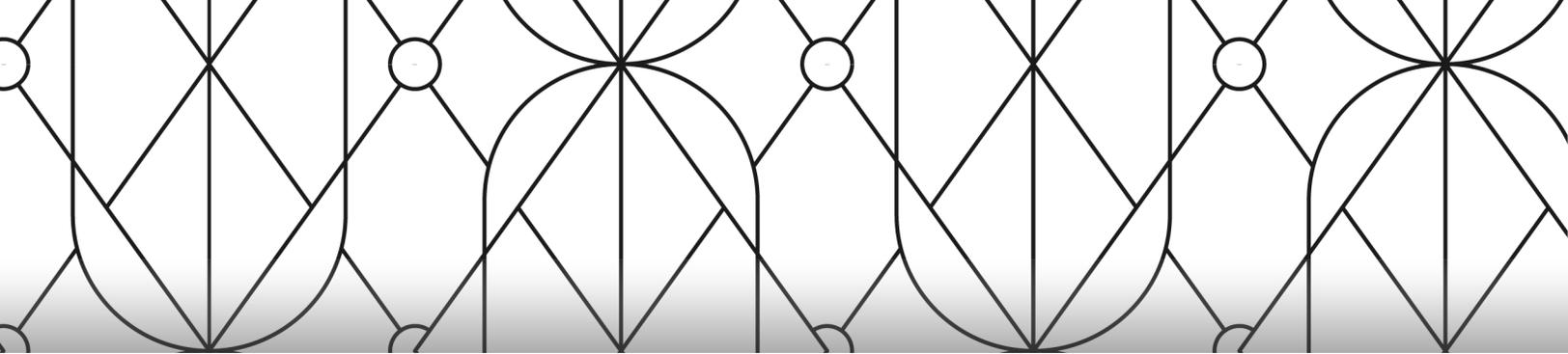
c) Aspectos negativos de los tranvías. Todo tiene sus ventajas y desventajas, y en el tema de los tranvías, también existieron factores negativos por su implementación y uso masivo. Para comenzar, está el derribo de gran parte de lienzos de murallas. Como ocurrió durante la instalación de los puentes, aquí también hubo litigios de por medio. Cabe destacar que, aunque las empresas tranviarias fueron las causantes, en mayor medida, de la destrucción de las murallas⁷, no fueron los primeros ni los últimos en hacerlo, gobiernos anteriores y posteriores a los tranvías, también contribuyeron a destruir este importante patrimonio. En 1902, se publicó un edicto federal que ordenaba al gobierno de Campeche la demolición total de sus murallas. Entre los argumentos que se esgrimieron para tales acciones estaba la de acabar con las desigualdades sociales que las murallas alentaban; por medidas higiénicas, para impedir los brotes de epidemias en calles oscuras y sin ventilar; romper con lo que representaba el régimen colonial y, como colofón, utilizar los “escombros” como ma-

teria prima para rellenar los rieles.

Otros puntos negativos a recalcar fueron la saturación de vías férreas en las calles; la ciudad ya era considerada ruidosa, surgieron protestas de la población por las trompetas y timbres de aviso que se usaban en los tranvías. A tal grado que las llamaban “trompetas del juicio” y tuvieron que sustituirlas por sonidos más agradables, además de restringir su uso para cuando existieran obstáculos en la vía. También, comenzaron las exigencias por una mejora en la puntualidad, en la organización del servicio, en el comportamiento con el pasajero e, incluso, con los uniformes de los trabajadores. Los conductores de tranvías (conocidos como tranviarios y retranqueros) usaban sombrero y filipina porque la gente solicitaba que su vestimenta fuese “decente”.

Al paso del tiempo, los rieles se levantaban en las esquinas y debían repararlos, más no siempre se hacía (aunque desde 1899 se efectuaban revisiones oficiales de los carros). Los accidentes estaban a la orden del día, ya fuera por imprudencias del conductor, por falta de precaución de los transeúntes (por circulación de menores de edad en los puentes y centros de concentración), o bien, por sobrepasar el límite de pasajeros.

7. En el siglo XX, a decir de Alcocer Bernés, sólo quedaban 415 m de murallas de los 2536 m de longitud. (Alcocer: Las Murallas de Campeche).



Sin embargo, como medio de transporte, los tranvías repercutieron positivamente en la ciudad y en sus habitantes.

Beneficios de los tranvías como medio de transporte

Se consagró como un servicio público democratizador porque reducía distancias a bajo precio. En las fiestas regionales y días festivos había viajes especiales, ampliación de horarios y la opción de transporte familiar.

Fueron un medio de locomoción más rápido, a comparación de los carruajes, y más cómodo, ya que los carros de pasajeros eran cerrados y, por tanto, salvaguardaban de la intemperie.

Durante un tiempo, la correspondencia tanto oficial como personal, llegaba de Calkiní a la capital en tranvías; el servicio de buzones en los carros fue un servicio valioso y permanente para la población. A nivel comercial, había conexión entre los principales almacenes de la aduana y las principales casas de comercio para que el servicio fuese rápido. Como había furgón para la carga en los tranvías, se podían transportar bultos y la cuota a pagar dependía de su peso.

Otro servicio importante fue la habilitación de carros para el servicio fúnebre. Servicio que se ofreció hasta 1931, cuando fue prohibido

para evitar el contagio de enfermedades. Continuamente se realizaban rifas mensuales entre los usuarios del transporte, los obsequios podían consistir en muñecas, relojes y, en tiempos de bonanza económica, regalar un torete.

Si anteriormente hablamos de las consecuencias negativas para la traza urbana, también lo haremos con la parte positiva porque existieron mejoras sustanciales en la infraestructura de la ciudad como el embellecimiento en las fachadas de las casas; mejoría en los servicios básicos de la luz eléctrica, el agua y la inauguración de calles e instalación de puentes que ayudaron a unir lugares de difícil tránsito peatonal... Acciones que revalorizaron a la alza las propiedades por donde transitaban los tranvías y se efectuaron compras de casas y solares para demolerlos y tender rieles.

También, se otorgaban pases libres para funcionarios hasta que comenzaron las dificultades por el aumento de solicitudes que iban en detrimento de las empresas, razón por la cual se tuvo que restringir su expedición.

Y, por último, mencionaremos que fueron una fuente de información para la prensa local, no sólo para los habitantes que expresaban su malestar o beneplácito con los tranvías, sino también por parte de los propietarios tranviarios. Tal es el caso de Salvador Dondé, quien so-

lía escribir en la prensa sus dificultades o querellas contra el gobierno en turno.

Postrimería tranviaria

Ahora nos referiremos, brevemente, a la postrimería tranviaria porque su fin fue posterior a la época del Porfiriato, temática a la que se circunscribe el presente artículo.

Los tranvías quedaron obsoletos por la suma de múltiples factores; uno de ellos fue el choque de intereses entre empresas tranviarias, que derivaba en numerosos juicios mercantiles; también se dieron los conflictos laborales verticales entre trabajadores y dueños de empresas tranviarias por una reivindicación de mejoras salariales y reducción a ocho horas de trabajo. Es cuando se forma la Liga de Tranviarios y Motoristas Gustavo Pacheco, protagonista de numerosas huelgas de trabajadores tranviarios.

La situación económica tampoco era favorable. Las empresas, ante la falta de solvencia económica, solicitaban exenciones de impuestos para poder substituir la tracción de sangre⁸ y las estaciones, removientes, carros, plataformas.... estaban sin mantenimiento. El factor decisivo para su ocaso fue el surgimiento de nuevos medios de transporte. La introducción de camiones con motor de gasolina, limitó la construcción de vías férreas e impulsó la construcción de carreteras, nuevo asunto primordial de los gobiernos.

En 1935, la Liga de Tranviarios y Motoristas Gustavo Pacheco se constituyó en cooperativa para establecer el nuevo servicio de camiones conocido como "Sociedad Cooperativa Esperanza S.C.L";

el camino a Lerma continuó como tranviario hasta 1938, fecha en que circuló el último tranvía y el Ferrocarril del Sureste lo substituyó.

Consideraciones finales

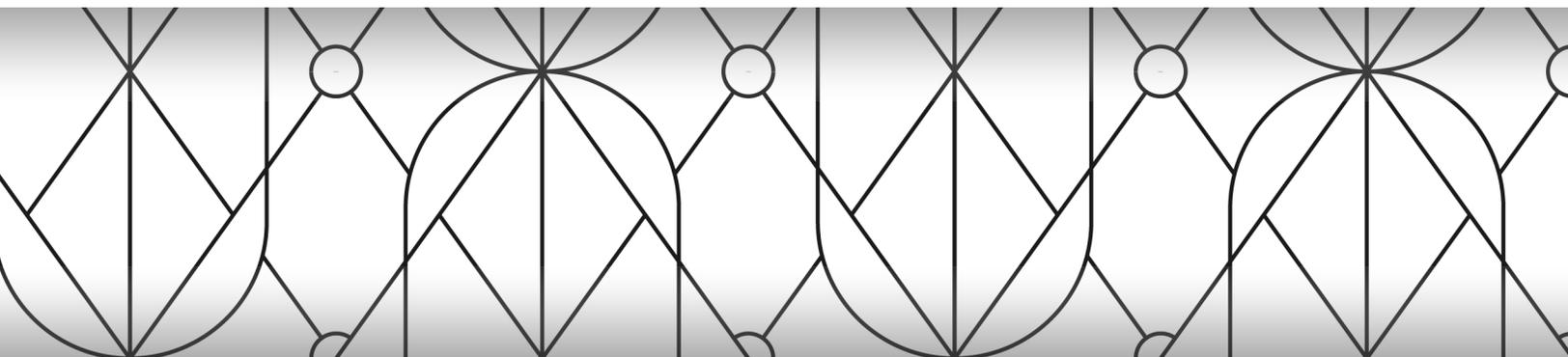
La política económica implementada durante la etapa porfirista (sobre todo durante los últimos diez y ocho años), fomentó en el país un gran apoyo a la infraestructura ferrocarrilera y, por ende, tranviaria.

Tanto el Ferrocarril Campechano como las empresas el Tranvía Dondé y el Nuevo Tranvía Urbano de Campeche S.A., se convirtieron en exitosos proyectos de transporte público, realizados por empresarios campechanos que, en su momento, gozaron de una gran aceptación popular.

Si el ferrocarril trajo consigo una fuerte inmigración jamaicana, canaria y árabe, los tranvías facilitaron una movilidad interna de habitantes, no sólo hacia el centro de la ciudad, sino también a los barrios aledaños y a Lerma.

También ayudaron a propagar

8. Entre 1924-1925 se da el cambio a tracción mecánica.



y diversificar la cultura porque ya había una facilidad en los traslados y cambiaron definitivamente la traza urbana de la ciudad campechana.

En el último período tranviario, su liga de trabajadores se constituyó como una de las más activas defensoras de los derechos de los trabajadores.

Así, es notoria la importancia de los tranvías, los cuales, juntamente con el ferrocarril, fueron el transporte estrella del Porfiriato. Transporte que estuvo inmerso en una época de transiciones, en las que se aspiraba a salir del “oscurantismo” colonial y que modificó la vida social, cultural, económica y política de los campechanos.

Referencias.

ALCOCER Bernés, José Manuel.

2012 “Piratas en Campeche/Las Murallas de Campeche”, en Relatos e historias en México. Diciembre, No. 52.

DE LA TORRE Villar, Ernesto.

1859 “La capital y sus primeros medios de transporte: Prehistoria de los Tranvías”, en Revista Mexicana, Vol. 9, Octubre-Diciembre. Colegio de México.

MARCIAL Gutiérrez, Silvia Teresa

1997 Los Tranvías: Un medio de transporte y su importancia social, económica, cultural y política para la ciudad de Campeche (1883-1938). Tesis de licenciatura, Universidad Autónoma de Campeche. Facultad de Humanidades. Campeche, México.

MARCIAL Gutiérrez, Silvia Teresa

2002 Los Tranvías: un medio de transporte y su importancia social, económica, cultural, política y en la traza urbana de la ciudad de Campeche (1883-1938). UAC, Campeche, México.

REGISTRO PÚBLICO DE LA PROPIEDAD Y DEL COMERCIO DE CAMPECHE:

Libro de propiedad. T. 18, Ins. I, No. 5363, 2 enero de 1900:168.

Libro de propiedad. T. 18, Ins. I, No. 5359, 14 noviembre de 1899:135.

“Sección Local. Los Ómnibus”.

1858 En El Espíritu Público. 1 de septiembre, 2a. Época. T. I. No. 19, Campeche, México.

