
El tranvía en época de cambio

Mario Camarena

La ciudad de México en 1900 vivía intensamente: se puso en práctica el sistema métrico decimal, se instalaron los primeros postes de luz y con ellos los cables de energía eléctrica, se dio una nueva nomenclatura a las calles de la ciudad, que fueron, a su vez, adoquinadas con ladrillos vidriados, se concesionó el alumbrado de luz y de gas a empresas extranjeras y se continuaron las obras del drenaje, se autorizó la venta de medicina de patente y se inauguró el primer tranvía eléctrico, que iba a Tacubaya.¹

El tranvía se convirtió en el símbolo de la modernidad: sirvió para acortar las distancias entre los pueblos aledaños y la capital, reduciendo considerablemente el tiempo de los desplazamientos de sus habitantes; "...Así aquella vida llena de tranquilidad, en la que el tiempo alcanzaba para todo, no había sido alcanzada por el vértigo de la velocidad que a partir de ahora nos consume".²

El paisaje urbano se modificó. La ciudad se extendió como una gran mancha. El tranvía fue la palanca que ayudó a articular dos mundos distintos y en no pocas ocasiones contradictorios. Llegó a ciudades y pueblos, a fábricas y haciendas; transportó cómodamente a pasajeros distinguidos y a leperillos; pasó por las colonias más elegantes y las barriadas, por lugares de diversión y por panteones. Pronto la ciudad de México se vio cuadrículada por los "rápidos":

rara es la calle por donde no pasan... y no hay arrabal ni pueblito cercano donde no lleguen sus líneas, utilizándolo no sólo para el transporte de viajeros sino también para el de mercancías, y hasta para los entierros, pues existen por llamarlos así tranvías "mortuorios" con sus correspondientes carros fúnebres para el duelo y comitiva.³

El tranvía cambió la naturaleza de la ciudad y transformó sus espacios. El entorno rural también fue alcanzado por esta nueva expresión de la modernidad, alteró la ecología y la marcó con su presencia. Ruido, concentración de viviendas y crecimiento de la población corrieron a la par con la introducción de este sistema de transporte: "... el tranvía ayudó a transformar la ciudad de su aspecto de un pueblo grande por el de una ciudad europea".⁴

También influyó en la modificación de los patrones culturales de la época, alteró la concepción del tiempo, aceleró los ritmos cotidianos y cambió las normas peatonales. El "rápido" respondía a los intereses de los poderosos grupos de comerciantes y usureros de la ciudad que buscaban una forma fácil y económica para introducir los productos agrícolas e industriales de los pueblos aledaños. Integrar a éstos en la capital era

una de las cosas más urgentes para... la comunicación violenta y rápida con los pueblecitos que lo rodean y que aún permanecen aislados. Todos los grandes centros de población están enlazados con aldeas y villorrios cercanos que les sirven como complemento. A estos van a residir las gentes que buscan ciertas ventajas de higiene y de comodidad que son siempre muy costosos y a veces imposibles dentro de la metrópoli.⁵

El tranvía sirvió de enlace entre la ciudad y los centros comerciales, agrícolas y manufactureros de los alrededores, necesitados de fuerza de trabajo y de un ágil medio de transporte de los productos. Por ejemplo, en Tacubaya estaba el principal centro harinero que abastecía a la capital, una zona de molinos cuyo sistema de molienda abarataba los costos del pan beneficiando a las clases menesterosas de la ciudad. La necesidad de mano de obra para las minas que allí había fue un incentivo para la introducción de los "rápidos".

En 1856 se había inaugurado el primer tramo de la línea México-Villa de Guadalupe con una extensión de 6.7 kilómetros. En ese mismo año se autorizó a Jorge Luis Hammeken iniciar la construcción de "un camino de fierro que iría desde la plaza de Armas de esta capital hasta el punto que le convenga en la Villa de Tacubaya".⁶ Este camino tuvo una extensión de ocho kilómetros y no sufrió ninguna modificación hasta que, por decreto del 15 de diciembre de 1870, el gobierno autorizó a la empresa construir una doble vía en los puntos del trayecto que juzgó conveniente e introducir un ramal entre la avenida de los Hombres Ilustres y Popotla.⁷

El ferrocarril México-Coyoacán fue el primer tramo de la línea México-Coyoacán-Tlalpan-Chalco. Se empezó a construir a partir de la concesión dada el 26 de abril de 1861 a Abreu y socios. En 1867 se puso en servicio hasta San Angel y, al año siguiente llegó hasta Coyoacán, alcanzando una extensión de doce kilómetros. Para 1869 ya contaba con una longitud de más de 24 kilómetros y llegaba hasta Tlalpan; sin

embargo, no pudo terminarse hasta Chalco como se había planeado en un principio.

Años más tarde, en 1874, el ferrocarril a Toluca inaugura su ruta México-Tlalnepan-tla que partía de la calle Balvanera (hoy Uruguay) para llegar hasta la ex-hacienda de la Teja (hoy Insurgentes y Reforma); en este tramo el tren era tirado por mulitas, mientras que hacia el pueblo de Tlalnepan-tla lo guiaban máquinas de vapor. En 1877 fue inaugurada la línea Tacuba; dos años después, se le concedió permiso a Agustín López, representante de la empresa de los ferrocarriles del Distrito Federal para que construyera un tramo entre la estación de Tacuba y el pueblo de Azcapotzalco, así como otros 200 metros de doble vía entre Tlaxpana y Tacuba. En 1879 se otorgó también el permiso para construir la línea entre Chapultepec y el panteón municipal de Dolores.

En 1871 se celebró un contrato para la construcción del ferrocarril que salía de la garita de Peralvillo y que serviría de enlace entre los Reyes y el Irolo. La compañía se vio obligada a establecer un servicio de tracción animal entre Peralvillo y los baños del Peñón para evitar accidentes.⁸

Para 1882 quedaron integradas casi todas las municipalidades del valle: la Villa de Guadalupe, Tacubaya, Coyoacán, Mixcoac, San Angel, Tlalpan, Xochimilco, Cuajimalpa, Tacuba, Azcapotzalco, Iztapalapa. La red contaba en conjunto con unos 112 km de vías.

Por otra parte las concesiones para la construcción de tranvías dentro de la ciudad se empezaron a dar en 1876. Con ello se esperaba agilizar la actividad comercial. En el mismo año se autorizó la primer línea urbana de doble vía que iba desde San Fernando hasta Tlaxpana; de Empedradillo a Peralvillo; de Empedradillo hasta el Puente de Molinos; de Empedradillo a la plaza de toros y de Empedradillo hasta Santa Isabel.

En 1882 se extendieron los circuitos urbanos que a su vez se enlazaban con circuitos suburbanos que comunicaban a los pueblos y municipalidades cercanas con el Zócalo de la capital. Esto permitió una creciente integra-

ción entre los poblados del Valle de México. En 1896 un gran circuito comunicaba a todas estas localidades y varias líneas que no estaban originalmente destinadas para el espacio urbano, comenzaron a prestar servicio en la ciudad, con lo que la red llegó a tener 188 kilómetros de vías. De tal suerte que el ferrocarril de Guadalupe, fundado en 1857, pasó a ser el circuito Guadalupe que venía desde el Zócalo hasta la Basílica, atravesando la calle de Seminario; entre 1880 y 1899 amplió su recorrido a las colonias Violante, Valle Gómez, Maza y a la ampliación de la Guerrero. El tranvía de Tacubaya inaugurado en 1858, pasó a ser parte del ferrocarril del Valle y en un proceso similar al de la línea de Guadalupe se extendió por la colonia Hidalgo, Indianilla, Roma, Condesa y Escandón. La línea Tlalpan, que databa de 1861, se convirtió en el circuito Churubusco-Tlalpan y prestaba servicio a las colonias Cuartelito y la Viga, mientras que la de Tacuba, inaugurada en el mismo año, se dirigió a Popotla, Azcapotzalco y Tlalnepantla atravesando las colonias Santa María, San Rafael y de los Arquitectos.

Para la década de los años ochenta y noventa del siglo pasado toda la capital estaba atravesada por tranvías; poco a poco la red férrea se fue extendiendo sin por ello romper con su marcada tendencia centralista, como se muestra en la siguiente lista:

Líneas urbanas

Peralvillo-Belén
 Condesa-Zócalo
 Colonia-Zócalo
 Escuela de Tepo-Zócalo
 Guerrero-San Lázaro
 Hospital General-Zócalo
 Martínez de la Torre-Zócalo
 Penitenciaria-Niño Perdido
 Roma por Oaxaca-Zócalo
 Roma por La Piedad-Zócalo
 San Rafael-Zócalo
 Santa María-Zócalo
 Santa María cruzaba 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 Angel Churubusco
 Zócalo-Ixtapalapa
 Zócalo-Línea del Peñón
 Zócalo-La Piedad
 Zócalo-Guadalupe
 Zócalo-Tizapán
 Zócalo-San Angel
 Zócalo-Mixcoac
 Zócalo-Tacubaya
 Zócalo-Dolores
 Zócalo-Santa Fe
 Zócalo-Valle⁹

En 1896 se autorizó el uso del tranvía eléctrico que usaba el llamado Trolley System (cable aéreo) sobre algunas líneas ya existentes; cuatro años más tarde aparecieron las primeras líneas eléctricas:

15 de enero,	México-Tacubaya
8 de febrero,	México-Guadalupe
9 de abril,	Peralvillo-Belén
1 de mayo,	Tacubaya-Mixcoac
29 de octubre,	México-Tlalpan
1 de noviembre,	Chapultepec-Dolores

Para 1903 se construyeron:

15 de febrero,	Línea San Lázaro
9 de abril,	Zaragoza-Congreso
22 de junio,	Línea San Rafael ¹⁰

El tranvía de tracción eléctrica se convirtió en la columna vertebral de la ciudad; sustituyó

yó lentamente al transporte de tracción animal y de vapor. En los primeros años no era raro encontrarse en pleno Zócalo de la ciudad a los arrieros y sus bestias al lado de los modernos tranvías. Con el fin de evitar percances las autoridades se vieron en la necesidad de reglamentar el límite de velocidad de los trenes, ya que a muchos peatones y usuarios les causaba terror la marcha acelerada de estas "máquinas del diablo".

Las calles pasaron a ser terreno de las máquinas y los hombres quedaron confinados a las banquetas, pero la falta de costumbre provocaba frecuentes accidentes. Los usuarios tuvieron que adaptarse a los tranvías y a su veloz movimiento. 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. Las colonias Cuartelito y La Viga aparecieron en 1905 alrededor de la línea Churubusco-Tlalpan. El tranvía a Tacuba creó las colonias Barroso, de los Arquitectos, San Rafael, Santa Julia, Sheibe y Romero Rubio. La corrida La Villa contribuyó al establecimiento de la colonia Guerrero. Por último el circuito Calzada de la Teja dio vida a la colonia La Teja en 1882.¹¹ En esta forma se comenzó a romper con la vieja idea de que la ciudad era sólo el primer cuadro, para pensarla en términos del Valle de México.

Los vecinos de las estaciones vieron cómo de un día para otro las calles fueron invadidas por una multitud de comerciantes ambulantes y gente desconocida. Además, "A la población de esa época, los tranvías les proporcionaron algunas ventajas que supieron aprovechar... a nosotros nos interesa que haya muchas corridas porque nos hará llegar con prontitud a nuestra casa para comer y poder regresar con igual rapidez a nuestro trabajo".¹²

Este nuevo medio de transporte tuvo un papel muy importante en la realización de otras obras de infraestructura, ya que las compañías concesionarias se comprometían "a atender a la buena conservación de los pavimentos de las calles, avenidas y calzadas que recorra

o atraviere la vía...conservando asimismo en buen estado las atarjeas que existan en la longitud de su trayecto".¹³

Ello les obligó a levantar puentes, banquetas y a colaborar para evitar las inundaciones en algunas calles, con lo que se elevó el valor del suelo: "En 1873 en Tacubaya aumentó la población, se levantó el comercio, la propiedad aumentó su valor y ayudaron a incrementar la especulación".¹⁴

El tranvía hizo algo más que proporcionar transporte: cambió la mentalidad de los habitantes al permitir un febril traslado de hombres y mujeres a casi cualquier parte del Valle. De este modo la vida social y cultural en la zona empezó a cambiar lentamente. Los caminos de hierro dieron pie a nuevos sueños y aspiraciones en las postrimerías del siglo XIX; el hombre llano había tenido pocas oportunidades de salir de su pueblo. Poco a poco se fue despertando en él cierto deseo de conocer la ciudad o de ir en busca de empleo a lugares que nunca había visto.

La velocidad del tranvía facilitó la decisión de salir del hogar y viajar distancias inconcebibles hasta entonces, ya fuera para asistir a fiestas, buscar novias, o cualquier otro motivo. Era un mundo de vertiginosas transformaciones caracterizado por su intensa vida económica y por una movilidad creciente de los habitantes residentes en los municipios vecinos. El tranvía constituyó una conquista de la modernidad.

El número de viajes de pasajeros en el tranvía iba en aumento año tras año: en 1877 transporta cerca de 4 millones y medio; para 1908 ya movía a más de 70 millones en todo el Valle de México. Estas cifras nos muestran la vertiginosa movilidad de los habitantes del Valle y cómo se rompió el aislamiento al que estaban sujetos los pueblos aledaños.

El tranvía fue utilizado intensamente por la sociedad de la época: para ir al trabajo, hacer sus compras, lanzar piropos o simplemente para visitar a sus amistades. La imagen de grupos de personas que iban y venían a cualquier hora del día se fue haciendo familiar. También se convirtió en el vehículo predilecto para reunir-

se con los amigos y para asistir a los paseos dominicales. Chapultepec, la Villa de Guadalupe y San Angel fueron los lugares preferidos. Para las parejas el tranvía se convirtió en el paseo obligado.¹⁵ El nuevo sistema de transporte facilitó la propagación de chismes, noticias, ofertas y demandas de trabajo y de nuevas medicinas. Los pueblerinos iban en los "rápidos" a los mercados de la ciudad, donde podían comprar o vender a un mejor precio.

Los indios de los alrededores de México viven de la gran ciudad y son los que provisionan de todo lo referente a frutas, legumbres, flores, aves, pescados y se contratan como domésticos. La mayoría prefiere quedarse en el campo y vivir día con día. Desde la madrugada se les ve llegar en grupo a la capital. Traen sus costales y huacales en sus espaldas los productos que trata de vender... Después de vender sus productos y comprar lo que necesitan, regresan... a su lugar de origen.¹⁶

El tranvía pasó a ser una pieza clave en la organización del tiempo en la ciudad de México. Incrementó la precisión y la disciplina, y ello se fue reflejando en la sociedad en su conjunto; todos los demás transportes se organizaron alrededor de él. Para los comerciantes y prestadores de servicio representaba, más que la llegada de nuevos compradores, una forma de conseguir que sus empleados llegaran a tiempo al trabajo:

el servicio se implementó con el fin de que los empleados, hombres de negocios y personas que llevan una vida activa, se hallen en sus respectivas oficinas a la hora exacta en que sus labores empiezan. Los tranvías son benéficos para los patrones, que logran mediante la exacta puntualidad de sus empleados, el eficaz trabajo.¹⁷

La concepción del tiempo comienza a cambiar con el uso del "rápido", a cuyo horario deben ajustarse las actividades comerciales y laborales:

La empresa dará exacta noticia de la hora de salida y llegada de los trenes, número de viajes de pasajeros, y de la conducción de efectos, así como de los precios de coches y viajes extraordinarios; punto de partida y destino de los trenes y nombre de las estaciones, paraderos y expendios de boletos.¹⁸

El tranvía impuso nuevas pautas de conducta en las calles y en el transporte mismo. La población estaba acostumbrada a caminar al lado de burros y mulas, por ello la introducción de los tranvías eléctricos provocó muchos accidentes. Era común durante estos primeros años que las personas se electrocutaran al intentar tocar los cables, o que se quedaran dormidas sobre las vías y fueran atropelladas. Los animales que pastaban sobre las vías solían ocasionar mortales accidentes. Así sucedió con el tren que salió de San Antonio Abad a las cinco a.m. y que se descarriló en el kilómetro cinco, antes de llegar a la ladrillera, cuando se le atravesó en la vía una partida de ganado. En otra ocasión, un individuo salió corriendo por la calle de Gante y sin darse cuenta de que el tren estaba en movimiento, chocó sobre un costado y se produjo una lastimadura seria en la cabeza.¹⁹ Al ponerse de pie algunos pasajeros se iban de boca porque les resultaba difícil guardar el equilibrio. Eran situaciones nuevas, que por falta de costumbre, producían una gran cantidad de accidentes.

El 24 de enero de 1900 aparece oficialmente el reglamento para los ferrocarriles eléctricos, entre cuyas disposiciones destacaban la de limitar la velocidad para evitar más desgracias:

Los carros de tracción eléctrica caminarán en el interior de la Capital y de las demás poblaciones que atraviesen, con una velocidad que no exceda de la que corresponderá a razón de veinte kilómetros por hora; fuera de poblados no excederá de cuarenta kilómetros por hora.²⁰

Para tal efecto, la empresa tuvo que instalar en los vehículos un aditamento para limitar la velocidad:

Los motoristas reciben en Indianilla una llave de 5 puntos y otra de 10 puntos para el servicio de las corridas. Esto según se nos informa, es para graduar la velocidad de los tranvías, sólo para las corridas nocturnas y para los que van fuera de la ciudad y se les cambia en Indianilla por la 5 puntos al entrar en la ciudad. Es una disposición para evitar accidentes.²¹

En los cruceros y bocacalles se debía disminuir la velocidad y hacer sonar el timbre para anunciar que el carro se aproximaba. Además, se ordenó a la empresa que pusiera aventaderos en el frente de los carros de tracción eléctrica y rejillas de protección en las ventanillas, a fin de que el público tuviera todas las condiciones de seguridad que fueran posibles.²² Se prohibió, asimismo, que los carros se detuvieran en cualquier parte como lo habían hecho hasta entonces:

los tranvías tenían una costumbre muy arraigada: la de hacer paradas a media calle o donde se les venga en gana. Los habitantes de la ciudad de México sabían que al pasar el tranvía frente a su casa, nada más se asomaban por el balcón y le decían que les esperara. Pacientemente el pasa-

je tenía que esperar a que acabaran los retrasados de arreglar sus asuntos para abordar el tranvía y continuar su marcha. Y cuando se conocía al conductor se le solicitaba algunos encarguitos que serían entregados al regreso del recorrido. Y con los eléctricos querían hacer lo mismo.²³

Por ello las autoridades decidieron poner en orden las cosas con el nuevo reglamento: "los carros sólo se detendrán para tomar o dejar pasaje, en los lugares en que la compañía designe al efecto".²⁴

Disposiciones y reglamentos renovados exigieron a usuarios y conductores actuar de acuerdo a los nuevos lineamientos marcados por la modernidad. A los conductores se les recomendaba tratar al público con educación, "deteniendo el vehículo, sólo en las paradas establecidas... y anunciando el itinerario de la ruta".

Todas estas medidas significaron la imposición de una nueva forma de comportarse en la ciudad, ya que no faltó quien se opusiera a acatarlo, por lo que era sancionada por la autoridad. El tranvía fue un instrumento para la unificación del Valle de México, que transformó el espacio urbano, integró a los pueblos y las ciudades y creó nuevas pautas de comportamiento.

Notas

¹ Véase Archivo Histórico del Ex-Ayuntamiento de la Ciudad de México, en adelante AHEXACM, Fondo Tacubaya, Bandos, caja 26, exp. 23,26; caja 28, exp. 10,30,31.

² Gustavo Casasola, *Efemérides ilustradas del México de ayer*, México, Archivo Casasola, p. 291.

³ Hira de Gortari, "¿Un modelo de urbanización? La ciudad de México de fines del siglo XIX", en *Secuencias*, México, mayo/agosto 1987, p. 49.

⁴ Véase Casasola, *op. cit.*, p. 291.

⁵ AHEXACM, Fondo Tacubaya, caja 127, exp. 48.

⁶ Manuel Dublán y José María Lozano, *Legislación mexicana*, Ediciones oficiales, México 1876, tomo 8, p. 225.

⁷ *Idem*, tomo 11, p. 452.

⁸ AHEXACM, *Ferrocarriles*, caja 1038.

⁹ AGN, SCOP, exp. 3/864-1.

¹⁰ AGN, SCOP, exp. 3/864-1.

¹¹ Manuel Vidrio, "Sistema de transporte y expansión

urbana: los tranvías", Moreno Toscano, Alejandra *et al.*, *Ciudad de México; ensayo de construcción de una historia*, p. 215.

¹² AHEXACM, Fondo Tacubaya, caja 127, exp. 33.

¹³ Dublán y Lozano, *op. cit.*, tomo 13, p. 170.

¹⁴ *Idem*.

¹⁵ Véase Manuel Nájera Gutiérrez, "El paseo en tranvía", en *El Dominical*.

¹⁶ Véase Hira de Gortari, *op. cit.*

¹⁷ AGN, SCOP, 3/541-1.

¹⁸ AHEXACM, Fondo Tacubaya, Bandos, caja 26, exp. 14, 23 y 27; caja 28, exp. 10, 30 y 31.

¹⁹ AGN, SCOP, 3/375-1.

²⁰ Dublán, *op. cit.*, tomo 32, p. 92.

²¹ *El Universal*, 19 de enero de 1890.

²² Dublán, *op. cit.*, tomo 32, p. 93.

²³ Casasola, *op. cit.*, p. 35.

²⁴ Véase Dublán, *op. cit.*, tomo 32, p. 93.



Puente de Nonoalco.



Patio de una casa en Santa María la Rivera.