

El tranvía de San Ángel, su impacto social

Diana Guadalupe Pérez Moncada
INEHRM

Resumen

El trabajo es un acercamiento y revisión al conocimiento sobre el desarrollo de los tranvías, en aquel primer momento en que la modernidad, plasmada en este caso en el tranvía, penetró en la vida de los pobladores ciudadanos y sanangelinos. Se pretenden rescatar aquellas actividades que fueron alteradas o modificadas por la introducción de este transporte.

La introducción de los tranvías en la Ciudad de México y sus alrededores tuvo grandes repercusiones que transformaron de diversas formas la estructura social y económica hasta ese entonces establecida. Son obvias las aseveraciones que sobre el tema se hacen al referirse, y entenderse, que al implementar un nuevo sistema de transporte, muchas actividades se generaron y/o transformaron. Resulta simple pensar que cuando el tranvía comenzó a funcionar, a mediados del siglo XIX, éste repercutió en la vida de los pobladores, sin embargo; la relevancia del tema radica en la magnitud de sus efectos.

El presente trabajo es un acercamiento y revisión al conocimiento sobre el desarrollo de los tranvías, en aquel primer momento en que la modernidad, plasmada en este caso en el tranvía, penetró en la vida de los pobladores ciudadanos. De la misma manera, pretende señalar los ámbitos y las formas en que este nuevo medio de transportación se involucró en la vida de los pobladores en el momento de su introducción, específicamente en el caso de los que habitaban el

barrio de San Ángel, destacando las posturas, beneficios y perjuicios que trajo consigo, según los propios pobladores y todos los involucrados en ello; se intenta así rescatar la idea de modernidad de la época.

De esta forma, dado por entendido que la introducción de un nuevo sistema de transporte implica una transformación en el ya establecido, y yendo un poco más allá del hecho de que el desarrollo económico en diversas áreas fue uno de los aspectos que se vieron impulsados por los transportes ferroviarios, el cuestionamiento que aquí se analiza está encaminado al sector social; es decir, al campo humano y cotidiano de los usuarios; de qué manera, en los diferentes sectores de impacto —que mayoritariamente fueron económicos—, la población percibió este transporte y de qué manera modificó su vida. Así, al descubrir las áreas y las maneras en que se reflejaron ciertos cambios, podremos entender mejor la relevancia que tuvo la introducción del tranvía.

El siglo XIX, además de ser escenario de uno de los momentos políticos más conflictivos debido a las constantes fricciones entre conservadores y liberales en su lucha por lograr el establecimiento de un gobierno sólido, fue testigo de uno de los implementos más relevantes que dieron paso al desarrollo económico y social de nuestro país: el tranvía.

Recién independizada la nación, los intentos en primer lugar por establecer la paz y, en segundo, por alcanzar un nivel de desarrollo que nos igualara a los países europeos y al vecino del norte, repercutieron en una serie de proyectos e intentos por mejorar, entre muchos otros aspectos, la red de comunicaciones. Los transportes fueron de los avances tecnológicos en ser considerados para su establecimiento, ya que eran sustanciales en cualquier nación moderna o que

intentaba guiarse rumbo al progreso. De ello da constancia el siguiente fragmento documental que hace referencia a una solicitud de parte del Conde de la Cortina y Manuel Escandón, en 1838, en la que se solicita la concesión para realizar la obra de una línea tranviaria hacia Tacubaya:

deseosos de contribuir a la prosperidad general de la Nación por medio del fomento de la industria que es el fundamento principal de aquella, han formado el proyecto de establecer un camino de hierro desde esta Capital hasta el Pueblo de Tacubaya unicamente con el fin de presentar al público un modelo o primer ensayo de este nuevo género de Comunicaciones interiores al cual deben su principal riqueza las naciones más florecientes de ambos mundos.¹

Una primera causa de la introducción del tranvía en México obedeció a ese patrón ideológico marcado por países como Inglaterra y Estados Unidos, modernos y progresistas, en quienes los resultados, principalmente pecuniarios, fueron sobresalientes, de tal modo que los adelantos tecnológicos, como lo era el tranvía, se volvieron parte de los planes para la modernización.

Esto a su vez generó una segunda causa: al lograr establecer este sistema moderno de transporte, e igualarse así a las naciones más prósperas, se conseguiría el reconocimiento de México en el contexto internacional, lugar por el que luchaba desde los inicios de su independencia.

Un tercer elemento, unido y de repercusión ineludible de los anteriores, fue el incentivo que generaban las expectativas referentes a las ganancias y desarrollo económico que con él vendrían; los frutos que se esperaban alentaban y mantenían la esperanza de que el país comenzaría a tener una economía en crecimiento.

Un último factor, específico del caso de San Ángel y de los pueblos similares a él, como Tlalpan, Tacubaya y Coyoacán, por mencionar algunos, fue el interés principal de la alta sociedad capitalina, la cual prefería estos sitios para ir a descansar y designaba estos lugares para sus vacaciones veraniegas o de fin de semana.

Todos estos elementos se amalgamaron en una sola idea: hacer que funcionara, creciera y se desarrollara la nación mexicana, con la finalidad de entrar en la misma dinámica de los países desarrollados, y con esto, a la vez, enfilarse rumbo a la modernidad.

De tal suerte, en los diversos gobiernos que tuvo el país tras lograr su independencia, hubo inquietudes, proyectos y propuestas que apoyaban el establecimiento de caminos de hierro. Es bien sabido que durante el gobierno de Porfirio Díaz, siguiendo la política de “orden y progreso”, ésta y otras obras públicas, específicamente las que a transportes se refieren, tuvieron un apoyo significativo, y los ferrocarriles, junto con los tranvías, ampliaron su red de comunicación. Sin embargo, es importante rescatar la labor de los anteriores gobiernos en los que se cimentaron las bases para lograr, finalmente, su auge en el periodo porfiriano.

Así, desde el mencionado año de 1838, se iniciaron los proyectos y solicitudes de concesión para el establecimiento de rutas; pero no fue sino hasta 1852 cuando el entonces presidente Mariano Arista autorizó la construcción de la línea que llegaría a Tlalpan; a ésta le siguieron la de Tacubaya y la que llegaba a la Villa de Guadalupe. Esta última fue la primera en inaugurarse —en 1857— debido a que

formaba parte del proyecto ferrocarrilero que pretendía llegar de la Ciudad de México al puerto de Veracruz.

A estas rutas siguieron muchas más, unas que cubrían lo que era propiamente la ciudad, es decir, de carácter urbano, y otras que llegaban a los poblados aledaños, conocidas como suburbanas.

Durante el Segundo Imperio, Maximiliano de Habsburgo, de ideología totalmente liberal, contempló en su plan de gobierno el desarrollo de las vías de comunicación, de tal suerte que “en atención a las ventajas que proporciona a la Capital del Imperio la mejora material del establecimiento en sus calles de ferrocarriles, con trenes tirados por mulas o caballos”,ⁱⁱ autorizó varias concesiones al respecto.

Así, en 1866, se inauguró oficialmente, bajo su mandato y con su apoyo, la línea que llegaba a San Ángel a cargo de los concesionarios Francisco Arbeu y Socios. La inauguración fue todo un acontecimiento que coincidió con el aniversario de la emperatriz Carlota, de manera que la celebración tuvo doble motivo y se celebró con suntuosidad. El 6 de junio de ese año, con gran expectativa y emoción, según los diarios de la época, los sanangelinos presenciaron el primer viaje del tranvía a ese lugar, guiado por una máquina de vapor.

Ya vimos que el establecimiento de la red tranviaria en nuestro país respondió a intereses nacionales, relacionados con el crecimiento económico y con la idea de modernidad, pero ¿por qué una línea que llegara a San Ángel? En el caso específico de este lugar, su establecimiento respondió, además de las causas generales mencionadas, a otras necesidades particulares. Retomando la idea de

Manuel Vidrio, el establecimiento de estas líneas suburbanas obedeció a tres causas principales: 1. acercar a la clase aristocrática a sus sitios favoritos de descanso y recreo; 2. acercar la fuerza de trabajo a sus sitios laborales; 3. acortar las distancias entre los centros de producción y los lugares de venta.

De esta manera, el tranvía agilizó las relaciones económicas propias de San Ángel, a la vez que generó una nueva forma de conducta en los pobladores y en su relación con la Ciudad de México. Así, inicialmente obedeció a intereses particulares que poco a poco fueron transformándose en necesidades generales.

Para percibir las diferencias que existieron antes y después de estar en funcionamiento el tranvía, es preciso hacer una breve descripción del San Ángel de mediados del siglo XIX.

En aquellos años, comprendía un amplio terreno de haciendas y poblados que se abastecían de los frutos de los huertos, principalmente el del Convento del Carmen. Los habitantes se dedicaban sobre todo a la agricultura y otros más a la ganadería. El servicio doméstico también formaba parte de las actividades económicas. San Ángel, con sus jardines y huertas, era uno de los más importantes productores de frutas, además de que se levantaban en sus haciendas “grandes cosechas de maíz, trigo, cebada, arvejón y haba...”.ⁱⁱⁱ La fertilidad de su tierra permitió a los sanangelinos obtener beneficios de la venta de sus árboles y sus frutos. De igual modo, echaban mano de diversos ganados, ya fuera para labores agrícolas o para el propio sustento; caballos, mulas, cabras, gallinas, guajolotes y palomas formaban parte de la vida de los habitantes de San Ángel.

Siendo un lugar de veraneo a donde acudía la clase aristocrática de la Ciudad de México, los días de visita estaban repletos de “vendedores de ambos sexos [que] ofrecían tamales, elotes, cacahuates, buñuelos, agua fresca, tepache y las sabrosas peras provenientes de las huertas cercanas, entre ellas las del convento del Carmen”.^{iv}

La generalidad de los vecinos se ocupan sirviendo en las haciendas: algunos se dedican al cultivo de la huerta, á la cría de cabras para aprovechar la leche haciendo requesones y quesos para venderlo allí ó en México, otros al cultivo y raspa de los magueyes, y otros sirven en las fábricas de Contreras y Santa Teresa.^v

La labor en las fábricas fue una de las actividades sustanciales de los sanangelinos; la oferta de trabajo que ahí encontraban provocaba que no sólo los habitantes de poblados aledaños trabajaran ahí, sino también gente de la ciudad, de manera que cada día debían transportarse hacia las fábricas a través de difíciles y sinuosos caminos que hacían todavía más lento el trayecto.

De esta forma así se encontraba, *grosso modo*, el San Ángel de mediados del siglo XIX. Ahora corresponde señalar las consecuencias del establecimiento y uso del tranvía en este lugar.

En principio, la línea hacia San Ángel, que originalmente estaba proyectada hasta Chalco —obra que por cierto no se concluyó—, tuvo grandes problemas técnicos. Como se ha dicho, este tranvía estaba movido por locomotora, lo cual provocó grandes pérdidas económicas a los concesionarios, pues el mantenimiento resultaba muy costo y no siempre pudieron conservarlo en condiciones óptimas, lo

que a su vez repercutió en un bajo uso por parte de los habitantes, quienes preferían emplear otras líneas, como la de Tacubaya.

A pesar de la ayuda que el propio gobierno otorgó a los concesionarios, la línea tardó en consolidarse y en tener ingresos favorables.^{vi} Aunado a esto, había personas que estaban en desacuerdo con su establecimiento, quizá no tanto por oponerse al avance tecnológico en esta materia, sino debido a las incomodidades que las obras les ocasionaban. Existen varios documentos que dan cuenta de las quejas que ponían los vecinos ante el Ayuntamiento por verse afectadas, ya fuera porque sus casas se veían dañadas por las obras o porque invadían parte de las calles e impedían el libre paso a los peatones. Los accidentes, que bien pronto ocurrieron, fueron otro factor para que algunas personas se opusieran al libre establecimiento de la línea.

Sin embargo, y a pesar de sus quejas, el tranvía favoreció el traslado de sus habitantes a la ciudad y viceversa. De esta manera, la oferta laboral de las fábricas se cubrió en gran parte por habitantes de la ciudad, que más fácilmente se transportaron a su lugar de trabajo. Asimismo, los capitalinos que iban a vacacionar no sólo provenían de la clase aristocrática, muchas veces con medios de transporte propios, sino también de otros estratos sociales pudieron acudir a los famosos paseos del Cabrío, o a la tan conocida y visitada Feria de las Flores.

Los vendedores “ambulantes” también vieron incrementadas sus ganancias, al tener un número más alto de visitantes, y ya no sólo en fin de semana o en el periodo vacacional, sino de manera cotidiana.

La conducta también se modificó. Los habitantes tuvieron que aprender a conducirse de manera distinta por las calles, aun con los señalamientos quejosos

que emitieron; los peatones tuvieron que aprender una cultura peatonal hasta ese entonces no tan desarrollada; semáforos, estaciones terminales, horarios de salidas, etc., fueron concibiéndose en el subconsciente de los usuarios.

Por su parte, empresarios y gobierno siempre vieron al tranvía como un vehículo que conduciría a la modernidad y de ello dan prueba, por ejemplo, las muchas solicitudes de concesión y el discurso de Maximiliano al inaugurar la línea a San Ángel. Una de las concesiones, que deja de manera clara la idea empresarial sobre este ramo, es la hecha por Carlos J. Arnaux en 1865 para establecer líneas tranviarias en la ciudad:

La concesión que solicito de S.M tiende a la introducción de una mejora en la ciudad, que ha sido planteada con el más feliz éxito en la mayor parte de las poblaciones de los Estados Unidos; facilitar los medios de comunicación en el interior de la ciudad, cruzando esta por ferrocarriles en todas sus direcciones, hacer que los habitantes de los suburbios de la ciudad se aproximen al centro, acortando las distancias mediante una cuota insignificante; tal es el fin que me propongo alcanzar, tales las ventajas que la población reportará y que atendiendo al carácter nacional son de real importancia. La ejecución de la obra no puede acarrear perjuicio ninguno que lo hiciese inadmisibile, tirados los carruajes por fuerza de sangre y obligados a caminar a un paso lento y permitirle a los transeúntes subir y bajar a ellos; no existe el riesgo que ofrece por ejemplo, el Ferro Carril de Tacubaya, que aunque tirado por mulas, obligado como está a caminar a un paso veloz para llegar a la estación a hora dada, ha causado ya algunas desgracias; si la ejecución de la empresa no causa males, si producirá grandes manifiestas ventajas: la facilidad de comunicación, particularmente en el tiempo de aguas, aunque las más de las calles se ponen intransitables...^{vii}

Por su parte, el emperador Maximiliano señaló en su discurso inaugural de la línea de San Ángel, el 7 de junio de 1866:

Con particular gusto presido esta fiesta en un día tan simpático a mi corazón pues cada legua de ferrocarril que estrenamos es un paso más hacia la prosperidad y grandeza de la nación y

cada hecho consumado de esta manera feliz y pacífica vale más que lisonjeras utopías y vanas palabras...^{viii}

Siendo al principio objeto de cierta discusión, al poco tiempo se volvió indispensable, aun ante el hecho de que esto implicaba una alteración a la calma del lugar. Sea como fuere, la introducción del tranvía fue controversial y objeto de crítica. Hubo notas periodísticas que ensalsaban la aparición del tranvía, pero también muchas otras que lo criticaban de manera negativa. Poemas, pequeñas notas y artículos lo señalan como perjudicial, al ser motivo de disgustos vecinales, deterioro de las calles y accidentes.

El tranvía fue transformando la vida de los habitantes citadinos y sanangelinos, así como de todos aquellos en los que el tranvía comenzaba a formar parte de su cotidianidad. El acercamiento que produjo entre la ciudad y San Ángel contribuyó también a la transformación de sus trazas; poco a poco la ciudad parecía estar más cerca, las líneas que inicialmente se ubicaron siguiendo rutas que cubrieran sitios de interés, como las fábricas y grandes haciendas, posteriormente se trazaron de acuerdo con las necesidades de la población, como lo fue para el caso de Mixcoac, donde los pobladores demandaban la instalación de otra ruta tranviaria que pasara por el lugar.

La modernidad, pues, llegó con todo lo que ella implica: rompimiento de esquemas y parámetros de lo que es adecuado y conveniente, discusiones a favor y en contra sobre el hecho. Finalmente, el tranvía fue un elemento innovador y moderno, si entendemos por esto cualquier implemento que trastoque, cambie o modifique lo hasta entonces empleado, implemento pensado, en principio, para agilizar y favorecer el desarrollo humano.

Falta mucho por decir al respecto; sin embargo, este trabajo, como ya se ha dicho, ha pretendido ser un primer acercamiento al tema de los tranvías y a la visión, ideas y expectativas que sobre él se tenían en el momento justo de su establecimiento. Posteriormente a esto, las transformaciones fueron creciendo a pasos agigantados, la red tranviaria, urbana y suburbana terminó por comunicar a toda la ciudad y sus alrededores.

Esta modernidad que el tranvía trajo consigo pronto dejó de serlo al convertirse, para fines de siglo XIX, en un transporte cotidiano que ya no asombraba a nadie, aunque continuaba ocasionando accidentes y molestias debido a la falta de mantenimiento.

Para inicios de siglo XX, el tranvía ya no formaba parte del ritmo moderno que la sociedad llevaba; en comparación con los nuevos medios de transporte modernos que estaban en puerta, como el automóvil, el tranvía tenía que responder a ese crecimiento; su desarrollo había alcanzado la electrificación, con ello, este sistema de transporte comenzó una nueva etapa de crecimiento.

Con un paisaje distinto, con caminos, avenidas y automóviles, el tranvía resultaba añorado, pues recordaba aquellos viajes que se hacían a las afueras de la ciudad en busca de tranquilidad. Esto nos lleva entonces a decir que el tranvía, en su época totalmente novedoso y moderno, con el tiempo dejó de serlo al integrarse de lleno a la vida diaria y convertirse de uso común y rutinario.

Finalmente, con pros y contras, el tranvía transformó sustancialmente la vida de los habitantes de la Ciudad de México y de San Ángel, y logró conformar una dinámica distinta en los pobladores y sus actividades; contribuyó a una nueva relación y dio paso incluso a nuevos oficios, como el de tranviario; se llegó

también a una legislación sobre el tema y, en general, cambió la percepción y las conductas de los usuarios.

ⁱ Archivo Histórico del Distrito Federal, Ayuntamientos, Ferrocarriles en general, vol. 1038, exp. 1, 30 de octubre de 1838

ⁱⁱ AHDF, Fondo Ferrocarriles en general, vol. 1038, exp.7, f.7, 19 de Abril de 1865.

ⁱⁱⁱ Gortari Rabiela, 1988,t. III, p. 5.

^{iv} Lenz, 1997, p. 16.

^v Gortari Rabiela, *op. cit*, t. III, p. 8.

^{vi} El gobierno tenía parte de las acciones de la empresa y por tanto le condonaba algunos impuestos y aportaba con algún capital.

^{vii} AHDF, Fondo Ferrocarriles en general, vol.1038, exp.7, f.2, 6 de Enero de 1865.

^{viii} “El Diario del Imperio” y “La Sombra”, 8 de junio de 1866.

Bibliografía

De la Torre Villar, Ernesto, “La capital y sus primeros medios de transporte: Prehistoria de los tranvías”, en *Historia Mexicana*, El Colegio de México, oct-dic. 1959, vol. IX, Núm. 10.

Fernández del Castillo, Francisco, *Apuntes para la historia de San Ángel y sus alrededores (San Jacinto Tenanitla) Tradiciones, historia y leyendas*, 2^a. Ed., México, Porrúa, 1978, p. 240.

Gortari Rabiela, Hira de, y Regina Franyuti, *Memoria y encuentros. La ciudad de México y el Distrito Federal. Una historia compartida (1824-1928)*, México, Instituto Mora, 1988.

Lenz, Hans, *San Ángel, nostalgia de cosas idas*, México, Porrúa, 1997.

Vázquez Lugo, Ernesto, *Sucedió en San Ángel*, México, Edamex, 1986.

Vidrio, Manuel, “Sistemas de transporte y expansión urbana: los tranvías”, en Alejandra Moreno Toscazo, coord., *La ciudad de México. Ensayo de construcción de una historia*, México, SEP-INAH, 1978, Seminario de Historia Urbana, Departamento de Investigaciones Históricas, Colección científica, núm. 61.