

¿Tranvías o ferrocarriles? El Distrito Federal 1857-1873

Fernando Aguayo¹
Instituto Mora
faguayo@mora.edu.mx

Hace más de medio siglo se publicaron las prestigiosas investigaciones que analizaron las características de los primeros ferrocarriles que fueron construidos en el Distrito Federal, una de las conclusiones a las que se llegó en estos trabajos fue que dichos medios de transporte mal ostentaban el calificativo de “ferrocarriles”, y se comenzó a denominarlos “tranvías de mulitas”. Desde entonces, los estudios que abordan diversas temáticas relativas a estos ferrocarriles han repetido, en distintos tonos, el apelativo en cuestión.

En este artículo analizaré el porqué de tal nombre. Cabe destacar que el trabajo que aquí presento forma parte de una investigación más amplia relacionada con los ferrocarriles en el Distrito Federal en el siglo XIX.

Conceptos que *ordenan* la realidad

No se ha explicado por qué o cómo es que las investigaciones pioneras llegaron a la conclusión de que estos ferrocarriles eran, en realidad, tranvías, ya que en ningún documento generado de 1857 y hasta 1873 se denominó como tales a los primeros ferrocarriles que se construyeron en el Distrito

Federal. Esperaré con gusto a que alguien contradiga la afirmación anterior, pero partiendo de esta premisa, en lo que sigue trataré de explicar por qué los historiadores que escribieron sobre el tema decidieron denominar a esos ferrocarriles con el apelativo de “tranvías de mulitas”, y evaluaré lo acertado de esa decisión, para la comprensión de ciertos fenómenos sociales. La hipótesis de este texto es que se hicieron afirmaciones sin preocuparse por analizar la forma en que en esa época se conceptualizaron esos ferrocarriles, ni se ocuparon en indagar cuándo surgió el término “tranvía”. Al parecer, tampoco les preocupó a qué tipo de transportes se aplicó esa denominación, ni a partir de qué momento. Pasemos a desarrollar esta hipótesis.

Los ferrocarriles construidos en el Distrito Federal de 1857 a 1873 son cuatro: el de Guadalupe (1857-1873), el Ferrocarril de Tacubaya (1858-1875), el Ferrocarril de Tlalpan (1865-1875) y el Ferrocarril México-Toluca y Cuautitlán (1872-1880). Las fechas anotadas entre paréntesis corresponden a la temporalidad en la que esas líneas prestaron servicio. Todos estos ferrocarriles en algún momento dado han sido catalogados

¹ Es doctor en Historia por la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla. Desde 2002 es profesor-investigador de tiempo completo en el Instituto José María Luis Mora. Su interés particular en la creación e intercambio de información digital en el contexto de la investigación social ha dado como resultado fototecas digitales en línea. Actualmente desarrolla proyectos de investigación relacionados con los ferrocarriles de la Ciudad de México y con la historia social de la fotografía en el siglo XIX.



Vista de pájaro de la Ciudad de México. Fondo Ferrocarril Mexicano, Sección Vía y Estructuras, Serie Orizaba, núm. 916. Planoteca/Cedif/CNPPCF/Secretaría de Cultura.

como: tranvías, tranvías de mulitas, tranvías de vapor y ferrocarriles urbanos. La historiografía mexicana no inventó estos conceptos, pero falta explicar cuándo, cómo y por qué surgen, ya que, como muchos otros términos, éstos no tienen, por decirlo de alguna manera, significados eternos, sino que se comenzaron a usar en un momento y en contextos específicos para luego cambiar su sentido y su uso. En otras palabras, se trata de conceptos históricos. Incluso, como se verá más adelante, los procesos que designaron estos conceptos empezaron a utilizarse en respuesta a que no se sabía cómo denominarlos, y se optó por utilizar términos iguales a los que se parecían, aunque fuesen cosas distintas.

Pero antes de comenzar esta recuperación y rastreo de los términos, sistematicemos la forma en que los historiadores conceptualizaron a este tipo específico de ferrocarriles.

Dos aspectos han sido abordados de manera insistente por los historiadores de los primeros caminos de hierro en el Distrito Federal. Tenemos la perseverante idea de la dependencia tecnológica y el carácter de estos medios de transporte: ¿eran ferrocarriles o tranvías? Aquí sólo analizaré a los segundos, aunque ambos tienen relación y aparecieron muy tempranamente, y ambos fueron ligados a los tipos de tracción que emplearon. Por ejemplo, Miguel Rodríguez afirmaba que la diferencia entre el ferrocarril de Guadalupe y el tranvía de Tacubaya radicaba en el tipo de tracción utilizada. El ferrocarril empleaba una locomotora de vapor, mientras que el tranvía se valía de tracción animal.

Por su parte, Francisco Calderón compara los distintos medios de transporte sobre rieles, existentes en el periodo citado, y llega a una conclusión contundente: el único

ferrocarril, en sentido estricto, es el Ferrocarril Mexicano. Para él los “otros eran de importancia indiscutiblemente menor, dada su limitada longitud o el medio de tracción animal del que dependían”. También saca a relucir que no hacían servicio de carga, sino que sólo se ocupaban de los pasajeros, y por eso, al referirse a los ferrocarriles del Distrito Federal, afirma que eran, “por supuesto, ferrocarriles urbanos [...] no pasaban de ser tranvías de mulitas”. Por su parte, Ernesto de la Torre Villar exhorta a ver que la diferencia entre un tranvía y un ferrocarril radica en la distancia que recorren. Para este autor los primeros ferrocarriles que prestaron el servicio de transporte entre la Ciudad de México y las Villas de Guadalupe y de Tacubaya eran unos pretranvías que realizaban “un transporte específicamente suburbano y urbano, van a tratar de ligar la incipiente gran capital con las villas y pueblos vecinos y a comunicar distintos barrios entre sí. Su finalidad es ésta y no la de servir largas distancias”. Calderón y De la Torre utilizan las frases ferrocarril urbano y transporte suburbano, además de que éste último autor emplea la palabra pretranvía para denominarlos. Los siguientes historiadores que escribieron sobre este tipo de transportes recogieron las afirmaciones de Ernesto de la Torre casi de manera textual. Y de ellos Manuel Vidrio omite utilizar la palabra antecedente u otras, y opta por catalogar, en forma llana, a los primeros ferrocarriles como “tranvías de vapor”.²

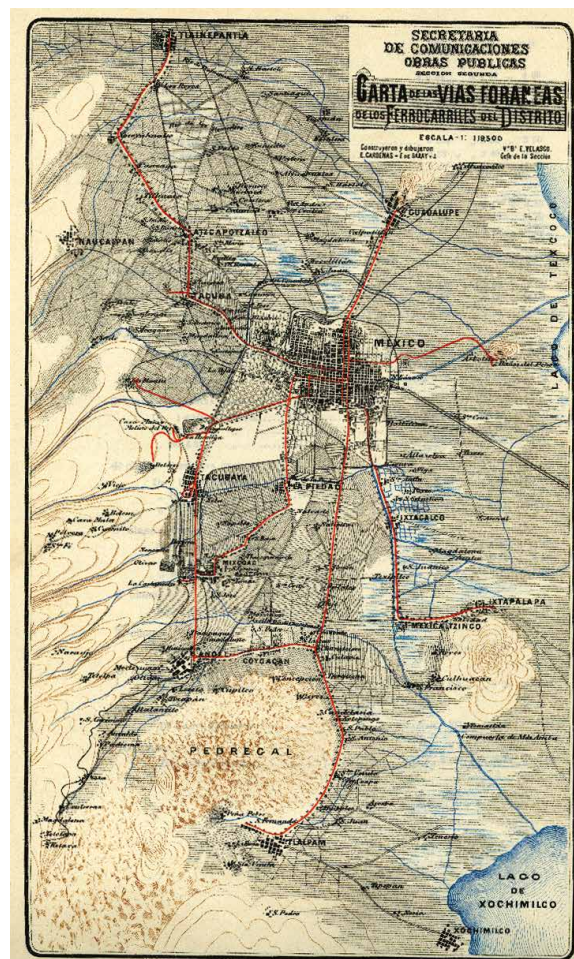


Imagen tomada de la *Reseña histórica y estadística de los ferrocarriles de Jurisdicción federal desde agosto de 1837 hasta diciembre de 1894*. México, Imp. y Lit. de F. Díaz de León, Sucesores, S. A., 1895. BE/Cedif/CNPPCF/SC.

Así, los pioneros en la investigación sobre el tema nos legaron un problema a resolver en tres posibles líneas de argumentación. Las diferencias entre un tranvía y un ferrocarril se encuentran en la tracción utilizada, en la distancia que recorren, en

² Francisco Calderón, “Los tranvías de mulitas”, en Daniel Cosío Villegas, coord., *Historia moderna de México. La vida económica de la república restaurada*. México, Hermes, 1965, vol. II, pp. 670-698; Ernesto de la Torre, “La capital y sus primeros medios de transporte: prehistoria de los tranvías”, en *Historia Mexicana*, núm. 34. México, Colmex, 1959, pp. 215-248; Ernesto de la Torre, “El Ferrocarril de Tacubaya”, en *Historia Mexicana*, núm. 35. México, Colmex, 1960, pp. 377-395; Manuel Vidrio, “Sistemas de transporte y expansión urbana: los tranvías”, en Alejandra Moreno Toscano, coord., *Ciudad de México: ensayo de construcción de una historia*. México, INAH, 1978, pp. 201-216; Miguel Rodríguez, *Los tranviarios y el anarquismo en México (1920-1925)*. Puebla, BUAP-Centro de Estudios Contemporáneos, 1980.



Autor no conocido,
"Trabajos para
la instalación del
drenaje (detalle)",
1890. Museo Archivo
de la Fotografía,
44668.

el servicio casi exclusivo de pasajeros que prestaban y en el espacio sobre el que circulaban. Este último elemento nos lleva a los conceptos ferrocarril urbano y suburbano.³

En este texto no se analizará el tema del servicio ni la distancia, y se dejará para el cierre el tema de la tracción porque iniciaré tocando el asunto que me parece fundamental: mostrar cómo apareció el adjetivo urbano para calificar a un ferrocarril y cuáles eran las condiciones que debía cumplir este medio para hacer el servicio dentro de

las ciudades; además de indicar la aparición tardía –y un tanto equívoca– de la palabra tranvía. Para ello recurriré al análisis de la documentación generada por la dependencia encargada de normar el establecimiento de ferrocarriles urbanos, iniciando por lo que dicen los representantes de las ciudades.

Los ferrocarriles de “gran comunicación” y los urbanos

Cuando se construyeron los primeros ferrocarriles, cuyo objetivo en el trazo era conectar dos ciudades entre sí, surgieron diversas dificultades entre los distintos actores involucrados, lo que dio pie a la necesidad de establecer reglas para evitar conflictos. Desde el inicio de esta actividad, la potestad de conceder permisos para la instalación de los caminos de hierro recayó siempre en el gobierno de la nación (federal o imperial). Esta facultad nunca fue cuestionada seriamente, pero lo que sí fue cambiando fue el papel que desempeñaron los poderes municipales, pues en los primeros tiempos aparece muy débil, cuando los ferrocarriles se proyectaron para quedarse en las afueras de la ciudad, y después su poder fue en aumento, conforme las compañías pretendieron ocupar el espacio urbano.

El primer ferrocarril que se instaló en la Ciudad de México fue el que conectó a esta ciudad con la urbe de Guadalupe Hidalgo, a partir del 4 de julio de 1857. El segundo ferrocarril fue el que comunicó a la capital del país con Tacubaya, a comienzos de 1858. Años después, la empresa del Ferrocarril de Tlalpan estrenó el servicio a Tacu-

³ Estas ideas han permanecido y se reproducen en diversos trabajos. Por ejemplo, en tesis de grado y en publicaciones que con temas singulares retoman esas ideas como parte de sus disertaciones. También son incorporadas en textos que analizan otros temas, pero los refieren de pasada.

baya el 17 de junio de 1865, y llegó a Tlalpan en abril de 1869. La *Memoria* del Ministerio de Fomento del año 1870 registra que esta última línea tenía 24 250 metros de longitud, la de Guadalupe 6 700 y la de Tacubaya los mismos ocho kilómetros que tenía diez años atrás. Dos años después, en 1872, inició el servicio del Ferrocarril México-Toluca y Cuautitlán, con trenes que ligaban a la capital con el pueblo de Azcapotzalco.

El asunto por el que se ha prestado a tantas confusiones fue que estos cuatro ferrocarriles entraron a diversos espacios urbanos de las localidades del Distrito Federal. Cuando esto sucedió en la capital, el municipio de la Ciudad de México apuntó que concedía el permiso “sin que por esto se entienda que el Ayuntamiento se desprende del dominio que tiene en todo lo que ocupe, [pues] las calles y vías públicas pertenecen al Ayuntamiento”.⁴ A partir de entonces, esta corporación afirmó que no se trataba de casos individuales, sino que tenía ese derecho “en virtud de sus atribuciones naturales”, como representante de la ciudad.

Esta es la razón por la que, como se leerá en los párrafos siguientes, en el caso específico del Distrito Federal fueron los Ayuntamientos –en especial el de la Ciudad de México– los que definieran en su momento qué era un ferrocarril urbano y qué era un tranvía, y precisaron los términos y las condiciones para su establecimiento.

Pese a que no existiera la normatividad adecuada, lo cierto es que desde 1865 se recibieron solicitudes para establecer un sistema de ferrocarriles apropiado para los espacios urbanos. A pesar de que no pasaron del papel, las propuestas que contienen son

importantes porque de manera indirecta contribuyen a la caracterización de los ferrocarriles que operaban en ese momento. La reseña de las condiciones en que se otorgaron estos permisos a los primeros concesionarios demuestra que ni los ferrocarriles ya instalados ni las locomotoras de vapor de esas líneas hicieron servicio urbano.

En 1865 el señor Carlos Arnaux solicitó una concesión para establecer un ferrocarril en las calles de la capital. El objetivo de su proyecto era “[...] facilitar los medios de comunicación en el interior de la ciudad, cruzando ésta por ferro-carriles 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”. El documento precisa cuáles serían las diferencias entre éstos nuevos ferrocarriles y los otros, ya existentes, y destaca dos de ellas con insistencia: la velocidad con la que circularían y que, a diferencia de los ferrocarriles “de gran comunicación”, éstos harían parada en el lugar que se les solicitara.⁵

Los funcionarios del Ministerio de Fomento no calificaron a ninguno de los tres ferrocarriles ya instalados en 1865 como “tranvías” o “trenes de mulitas”, y tampoco los denominaron “ferrocarriles urbanos”. En la autorización dada al señor Arnaux por Maximiliano y por el ministro de Fomento el 17 de abril de 1865, se lee con claridad la diferencia entre las vías motivo de la concesión, con respecto a las ya establecidas. Se trataba de un ferrocarril urbano, ya que los que ya estaban establecidos enlazaban dos ciudades distintas, porque eran ferrocarriles de “gran comunicación”, independien-

⁴ Archivo Histórico del Distrito Federal (en adelante AHDF), vol. 1038, Ferrocarriles en general, exp. 17.

⁵ AHDF, vol. 1038, Ferrocarriles en general, exp. 8, f. 2 y AGN-FF, vol. 18, exp. 254.

temente de que sus rieles pudieran llegar a penetrar algunas calles de las urbes.⁶

El término “ferrocarril urbano” no había sido utilizado antes. En cambio, tres días después de que se autorizó a Arnaux su solicitud, también se aprobaron las reglas para el establecimiento de vías férreas en la Ciudad de México, por la empresa del Ferrocarril de México a Veracruz. En los siguientes meses se hicieron otras solicitudes más para instalar este tipo de ferrocarriles en la Ciudad de México y Puebla, pero ninguna llegó a ejecutarse. El primer camino de hierro urbano que se construyó y que aparece con esa denominación en una publicación oficial fue el de la ciudad de Veracruz,⁷ el cual, al construirse y funcionar con regularidad, pudo aparecer en la *Memoria* de este Ministerio, en el año 1865. En 1867, una vez restaurada la República, se expidió un reglamento de ferrocarriles. En ese ordenamiento se apuntó que correspondía al gobierno federal conceder los permisos para establecer vías férreas. Como comenzaron a llegar nuevas solicitudes para instaurar ferrocarriles urbanos, el Ayuntamiento de la Ciudad de México opinó que:

[...] es de observarse que tal reglamento no hace referencia, en ninguno de sus artículos, a ferrocarriles urbanos y sí por el contrario se ve claramente que en todos ellos se refiere a los que no tienen ese carácter y como quiera que la Comisión cree que se atacarían la independencia y facultades del Ayuntamiento, si el gobierno general interfiere en una obra

que, debiendo construirse en el interior de la ciudad, debe estar sujeta a las reglas que lo están las demás obras públicas.⁸

La compañía del ferrocarril de Tacubaya fue la pionera en instalar los primeros ferrocarriles exclusivamente urbanos de la Ciudad de México, y lo hizo en 1871, con las líneas de Buenavista y la de la Aduana. Eran tendidos muy limitados, pese a lo cual el tono con el que la empresa solicitó los permisos, así como el de la respuesta que le dio la Comisión del Ayuntamiento de la Ciudad de México, encargada del dictamen, fue grandilocuente. Los primeros permisos mostraron la consabida receta de que se buscaba una mejora como la que ya tienen “las grandes ciudades de Europa y los Estados Unidos”, mientras que los representantes de la ciudad afirmaron que era: “incuestionable que los ferrocarriles urbanos son ya necesarios a las poblaciones cultas y civilizadas”, cerrando con la sentencia de que al hacerlo al Ayuntamiento de 1870, que le tocó decidir sobre el negocio, le correspondería también la gloria de marcar una importante diferencia con respecto a sus predecesores.⁹ A partir de entonces se construyeron líneas urbanas, aunque no sin polémicas en torno a quién le correspondía conceder los permisos y establecer las normas para instalar ferrocarriles.

Por esa razón, en la *Memoria* de la Secretaría de Fomento publicada en 1877, después de alabar el crecimiento de la red ferroviaria en el Distrito Federal, se anotaba

⁶ *Legislación sobre ferrocarriles: colección de leyes, decretos, disposiciones, resoluciones y documentos importantes sobre caminos de fierro, arreglado en la Secretaría de Fomento*. México, Imprenta de Francisco Díaz de León, 1883, (en adelante *Legislación*) vol. 1, pp. 499-501. Véase también *El Diario del Imperio*, 21 de abril de 1865.

⁷ *El Eco del Comercio*, 22 de agosto de 1863.

⁸ AHDF, vol. 1038, Ferrocarriles en general, exp. 17.

⁹ AHDF, vol. 1038, Ferrocarriles en general, exp. 21, ff. 1 y 5.

que la utilidad de esas vías sólo dependía de las buenas condiciones del servicio, pero como había evidentes irregularidades en su funcionamiento:

Se resolvió dictar un reglamento que remediara aquellos defectos, y que a la vez introdujera aquellas reformas que la experiencia ha hecho adoptar en otros países y que fueran adaptables a nuestras costumbres. En consecuencia, y sin dejar pasar desapercibida ninguna de las importantes circunstancias que debe contener un reglamento para sistemar el buen orden en la explotación y la comodidad de los pasajeros.¹⁰

Resulta interesante señalar que el documento del que procede esta cita fue expedido el 20 de enero de 1877 y fue producto de estudios e intensas discusiones internas en la Secretaría de Fomento. Se conservan las distintas versiones que se hicieron de ese reglamento, así como las solicitudes dirigidas a los ingenieros para que vertieran sus comentarios en un grueso volumen, mismo que es prueba de lo difícil que resultaba hacer que una propuesta llegara a publicarse. A pesar de ello, en esa *Memoria* de 1877 se reconoce que lo publicado fue “motivo de disensión de la prensa y aun de observaciones de la misma empresa concesionaria”.

Los tranvías

Las discusiones para llegar al “Reglamento para los ferrocarriles urbanos del Distrito Federal” continuaron después de la primera

publicación y se llegó a la versión fechada el 12 de abril de 1877. En paralelo emergió con fuerza una nueva categoría para definir a este tipo de ferrocarriles urbanos, la de *tranvías*.

La palabra derivaba del vocablo extranjero *tramways*, y la referencia más antigua de ella que se ha encontrado para México proviene del ingeniero Pascual Almazán. Este influyente personaje en 1865 escribió: “los tram-vías son en rigor unos caminos de fierro con una diferencia muy ligera en especie y, por consiguiente, de construcción”.¹¹ Después de Almazán en el medio ferrocarrilero comenzó a utilizarse el término, relacionándolo con una forma de instalar las vías del ferrocarril de Tlalpan en las calles de la Ciudad de México. Tenemos varias referencias acerca de la construcción de vías en las calles con el sistema tram; es decir, vías en las que se colocaban largueros de madera debajo de los rieles. Incluso, en uno de los informes se apunta que se hacían gastos debido al herraje de la tram-vía colocada en las calles de la ciudad.¹²

Se usó poco el vocablo o sus variantes, y será en el año de 1876 cuando aparezca por primera ocasión la palabra “tranvía” aplicada a una línea mexicana. Luego, en 1878, el mismo periódico que la había utilizado dos años antes publicó un artículo con el título de “No entendemos”, y en su contenido se pone en duda la forma en que se utilizó la palabra en otro medio: “Dice ayer un colega que en París van a establecerse tranvías de aire comprimido, que tendrán el mecanismo motor en la plataforma delantera. Si

¹⁰ Archivo General de la Nación, Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (en adelante AGN, SCOP), 3/214. En este expediente hay varias versiones del documento y observaciones al mismo.

¹¹ Pascual Almazán, *Tratado sobre caminos comunes, ferrocarriles y canales, obra redactada por orden del Ministerio de Fomento*. México, Imprenta Literaria, 1865, pp. 102-103.

¹² Archivo General de la Nación, Fomento Ferrocarriles (en adelante AGN, FF), vol. 12, exp. 185.

por tranvía debe entenderse un ferrocarril, cuyos carruajes son arrastrados por caballerías, no sabemos por qué se les ha de dar aquel nombre, cuando se mueven por medio de un mecanismo".¹³

Casi al mismo tiempo Ramón Ibarrola propone una definición de tranvía más compleja, pues en ella apela a los distintos elementos de un ferrocarril y no sólo a la tracción. Esta definición la utilizó Ibarrola para criticar al ferrocarril que corría de Tehuacán a Esperanza, al cual calificó de *tranvía*. "El tal ferrocarril no será ferrocarril, en el verdadero sentido de la palabra, sino que será lo que han dado en llamar tranvía, castellanzando la palabra inglesa *tramway*",¹⁴ sentencia que ha llamado la atención de varios historiadores.

Durante años el periódico *La Voz de México* realizó algo parecido a una cruzada explicativa al debatir con los periódicos *La Libertad* y *La República*, así como con las dependencias gubernamentales que le habían puesto "pantalones" al término ("el tranvía"), y caído en la tentación de inclinarse por tradiciones francesas y anglosajonas en temas ferroviarios. Como arma de esta cruzada *La Voz* empleó el *Diccionario de la lengua castellana* publicado en Madrid en 1869, al que citaban con gusto: "Tranvía. F. Ferrocarril donde los carruajes son arrastrados por caballerías".¹⁵ Sin embargo, a pesar de tan doctas aclaraciones realizadas con diccionario en mano, es evidente que existen otras referencias y opiniones, que difieren de ésta.¹⁶



Autor no conocido,
 FCD 24, 1890, Fototeca
 Nacional/Sinafo/INAH,
 núm. de inventario:
 135816.

¹³ *La Voz de México*, 1 de noviembre de 1878.

¹⁴ "Cuestión de ferrocarriles", en *La Libertad*, 24 de septiembre de 1878.

¹⁵ *La Voz de México*, 31 de mayo de 1882.

¹⁶ Es interesante que un diccionario español de ferrocarriles tenga una visión distinta al *Diccionario de la lengua castellana*, citada por *La Voz de México*, pues en el especializado se puede leer: "Capítulo xi. De los tranvías": "Art. 69. Se designan bajo la denominación de tranvías para efectos de esta ley los ferrocarriles establecidos sobre vías públicas". José González de las Cuevas y Francisco Sastre y Rodríguez, *Diccionario general de ferrocarriles, legislativo, administrativo, técnico y comercial*. Madrid, Establecimiento Tipográfico de Manuel Minuesa, 1887, p. 21.

En 1878, un año después de que se publicó el reglamento de los ferrocarriles urbanos, el Ayuntamiento de la Ciudad de México recabó la documentación existente sobre el tema. La necesidad de hacer esta sistematización provenía de la pretensión de esta corporación de que fuesen sus miembros los únicos indicados para otorgar las concesiones en los espacios urbanos, según se había acordado en una sesión de Cabildo celebrada el 5 de noviembre de ese año. Luego, a petición expresa de la Secretaría de Fomento, se reiteró que: “el Ayuntamiento otorga y ha otorgado concesiones para construir vías férreas en las calles de la ciudad, en virtud de sus atribuciones naturales que no han sido restringidas por la Constitución”.¹⁷ Con la finalidad de argumentar tamaña afirmación, la representación municipal sistematizó la información recabada en un documento titulado “Modelo de concesión para tramvías en Francia y en otros países”.¹⁸ Gracias a ese texto nos enteramos de los contenidos que diversos actores le habían otorgado al término tranvía. En el apartado titulado “Construcción de ferrocarriles”, la Comisión responsable apuntó que había cinco definiciones distintas, pues según los documentos consultados se usaba la palabra tranvía para designar a:

1. Los ferrocarriles donde los carruajes son arrastrados por caballerías.
2. Los ferrocarriles contruidos con rieles ligeros y barras de madera.

3. Los ferrocarriles de vía angosta.
4. Los ferrocarriles contruidos sobre caminos o acotamientos.
5. Los ferrocarriles establecidos en las ciudades y sus cercanías para el transporte de pasajeros.

Las primeras cuatro opciones de significado no prosperaron para denominar a los ferrocarriles urbanos de la Ciudad de México y el Distrito Federal, pues la propuesta que prevaleció fue la más influyente, la que, con base en los textos que sistematizó de otras experiencias del extranjero, retomó como válida el Ayuntamiento de la capital.¹⁹

Al final de la década de 1870-1879 las autoridades federales redefinieron el concepto de ferrocarriles a gran distancia o al exterior, como se llamaron en la época pre-via, y generaron el concepto de ferrocarriles de jurisdicción federal. En ese proceso los empresarios y las autoridades locales también hicieron una diferenciación entre el conjunto de los ferrocarriles del Distrito Federal, denominando a unos líneas urbanas y a los otros líneas foráneas, las cuales eran, naturalmente, las que salían de los espacios urbanos y se dirigían a las diversas poblaciones de esta entidad. A ambos se les llamó, primero débilmente y después de forma absoluta, tranvías,

La palabra tranvía empezó como un término especializado usado por algunos ingenieros. En 1871, cuando se construyeron los primeros ferrocarriles en las ciudades, es-

¹⁷ Legislación sobre ferrocarriles, *Colección de leyes, decretos, disposiciones, resoluciones y documentos importantes sobre caminos de fierro arreglada en el Archivo de la Secretaría de Fomento*, t. II, años 1871 a 1878. México, Imprenta de Francisco Díaz de León, p. 1236.

¹⁸ *Ibid*, pp. 1237 y ss.

¹⁹ *Ibid*, p. 1250, que es la definición que aparece en algunos diccionarios contemporáneos, por ejemplo: *El pequeño Larousse ilustrado*, 2003, p. 995. Aunque al final esta propuesta fue la más aceptada, durante muchos años siguieron publicándose variantes. “Tram-vía. Así escriben los periódicos de Puebla la palabra tranvía” en *La Patria*, 21 de junio de 1881.

tas vías se autodenominaron “ferrocarriles urbanos”, y esta forma de nombrarse persistió incluso cuando se fundó la empresa que monopolizó este tipo de transporte en 1877: Los Ferrocarriles del Distrito Federal.

Fue hasta 1878, ya con la bendición del Ayuntamiento de la capital, que la compañía que hizo la competencia a los Ferrocarriles del Distrito adoptó el nombre de Compañía Limitada de Tranvías con Correspondencia. Esta empresa fue absorbida por el monopolio de la primera y el nombre desapareció. Sin embargo, quedó establecida la costumbre de llamar tranvías a las vías de la compañía de Ferrocarriles del Distrito Federal, uso que en ocasiones fue adoptado con convicción. De esta forma, en 1880 el ingeniero Francisco Maza, jefe de la sección tercera del Ministerio de Fomento, anotó en un informe sobre los caminos de hierro construidos en todo el país, que unos de los existentes en la capital eran “Los tranvías denominados Ferrocarriles del Distrito Federal”.²⁰

Suburbios y tracción

Es casi seguro que la denominación de tranvías, misma que surgió para caracterizar a los ferrocarriles urbanos del Distrito Federal en el periodo que conocemos como porfirismo, fue la que utilizaron los historiadores del siglo xx para intentar explicar las características de los ferrocarriles de una época previa, la cual fue totalmente distinta.

Por otro lado, cuando los investigadores pioneros de este tema calificaron a los pri-

meros ferrocarriles como los “que hacían el servicio suburbano de la ciudad de México”,²¹ volvieron a utilizar un concepto de una manera que no correspondía a como se usaba en la época. Como se sabe, los historiadores señalaron que los suburbios de la capital eran las distintas poblaciones del Distrito Federal: las ciudades de Tacubaya, Guadalupe-Hidalgo y Tlalpan, entre otras. Fue esta idea la que también sirvió de justificación a esos historiadores para denominar a los primeros cuatro ferrocarriles que en su momento se llamaban de “gran comunicación” como tranvías. Podríamos afirmar que al hacerlo no sólo se pasó por alto la idea que tenían los involucrados en ese proceso acerca de qué y cuáles eran los suburbios de la capital, sino que se adoptó un punto de vista centralista al tratar de definirlos.

El 10 de junio de 1857, un mes antes de iniciar el servicio del primer ferrocarril en el Distrito Federal, su propietario señalaba que en la Ciudad de México su vía sólo llegaría a los suburbios; es decir, al rumbo de Santiago Tlatelolco.²² Esta idea de *suburbio* era la que tenían en mente los primeros que solicitaron concesiones de ferrocarriles urbanos en 1865: “[...] 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”.²³ También fue la que justificó la construcción efectiva de la primera línea urbana en 1870.²⁴ En cambio, los escritores

²⁰ Legislación sobre ferrocarriles, *Colección de Leyes, decretos, disposiciones, resoluciones y documentos importantes sobre caminos de fierro arreglada en el Archivo de la Secretaría de Fomento*, t. III, 1879 y 1880. México, Oficina Tip. de la Secretaría de Fomento, 1885, p. 207.

²¹ Francisco Calderón, “Los tranvías de mulitas”, *op. cit.*, p. 670; Torre, “La capital”, *op. cit.*, p. 223.

²² AGN, FF, vol. 5, exp. 108, f. 8 r.

²³ AHDF, 1038, Ferrocarriles en general, exp. 8, f. 2 y AGN-FF, vol. 18, exp. 254.

²⁴ AHDF, vol. 1038, Ferrocarriles en general, exp. 21, ff. 1-2.

del siglo xx utilizaron el concepto de suburbio como la moda sociológica lo hacía para las ciudades del siglo xx y xxi; es decir, para clasificar “la generalidad de estas pequeñas poblaciones” que mantienen una relación de dependencia con las grandes ciudades.²⁵

También es probable que quienes han escrito sobre los ferrocarriles del periodo 1857-1873 no estuvieran de acuerdo con los conceptos, ideas y terminología que usaron los actores de la época, y en consecuencia hayan decidido utilizar las palabras dotándolas de un nuevo significado. Por ejemplo, es evidente que persiste la idea de nombrar tranvías a los ferrocarriles que funcionan con tracción de sangre, y por ello se denomina con ese nombre a los ferrocarriles de Tehuacán a Esperanza y al de la Aduana, aunque uno no entraba a espacios urbanos y el otro no salía de ellos. Esa designación no le parecerá nada adecuada a quienes se dedican a la historia urbana, que han adoptado el término tranvía para referirse a los ferrocarriles urbanos.

Por cierto, cuando se utilizó el término “tranvías de mulitas” se hizo una generalización nada cuidadosa,²⁶ pues los cuatro ferrocarriles del periodo 1857-1873 realizaron su servicio con tracción mixta. Todos usaron locomotoras y un ejército de sufridas mulas que arrastraron los vagones, a lo cual se le llamó tracción de sangre o tracción animal. En el caso del Ferrocarril de Guadalupe esta condición fue permanente, mientras que los

otros ferrocarriles utilizaron este tipo de tracción por temporadas. El Ferrocarril de Tacubaya inició el servicio con tracción de sangre y recurrió a locomotoras solamente de 1858 a 1860. El Ferrocarril de Tlalpan comenzó en junio de 1865 con buenas mulas para jalar sus vagones y meses después estrenó el servicio con locomotora de vapor y siguió empleando tracción mixta hasta 1874, un año antes de desaparecer como empresa. En tanto, el Ferrocarril de Toluca arrancó también con tracción de sangre y luego incorporó imponentes locomotoras que estuvieron en servicio incluso después de que la línea fuera absorbida por el Ferrocarril Nacional Mexicano, en 1880.

Resulta probable que se tenga la opinión de que se les llama ferrocarriles de mulitas porque en esas líneas era preponderante la tracción animal, pero incluso aunque eso fuera cierto (lo que no se ha demostrado), no parece adecuado dejar fuera del análisis una parte del funcionamiento de ese proceso. La existencia de locomotoras de vapor en esos ferrocarriles fue lo que animó a los estudiosos de la ciudad a recurrir al título de tranvías de vapor, cosa que, en opinión del Ayuntamiento de la capital del año 1878 jamás ocurrió. En ese año, las máquinas para hacer el servicio de ferrocarril en las ciudades que citaron los miembros de la municipalidad no fueron los que se utilizaron en la época anterior para ir de una ciudad a otra del Distrito Federal.

²⁵ También “puede por lo tanto referirse a cualquier tipo de asentamiento en la periferia de una gran ciudad”. Aunque el estudio de Sergio Miranda sobre Tacubaya propone ir más allá de clasificar los suburbios como simples lugares, y convoca a pensarlos como una actitud mental y una conducta económica y social. Ver Sergio Miranda Pacheco, *Tacubaya*. México, UNAM, 2007, pp. 12-13.

²⁶ En algunos casos partir de esas hipótesis puede dar al traste con toda una investigación, por ejemplo, cuando se explican las condiciones de los trabajadores ferroviarios partiendo de que existe una diferencia entre “empresas con locomotoras de vapor y los operarios de los tranvías de mulitas”. Ver Juan Felipe Leal y José Woldenberg, “Los ferrocarrileros”, en *Del estado liberal a los inicios de la dictadura porfirista, serie La clase obrera en la historia de México*, vol. 2. México, Siglo XXI Editores/UNAM-IIS, 1983, p. 98.



Autor no conocido,
Plaza Mayor de la
Ciudad de México
(detalle), 1890.
Archivo General de
la Nación, Felipe
Teixidor, Ciudad de
México, P6-C5-F114.

En conclusión, aunque se mostrará en otro texto más amplio, se puede decir que los primeros ferrocarriles instalados en el Distrito Federal no fueron ferrocarriles urbanos; por lo mismo se debe anotar que no

fueron tranvías, en la acepción de esta palabra como sinónimo de ferrocarriles urbanos. Estos ferrocarriles usaron locomotoras de vapor y tienen una interesante contribución a la sociedad en que funcionaron, la cual no ha sido recuperada y, finalmente, estas locomotoras entraron a parte de las poblaciones (ocasionando protestas) pero no hicieron servicio urbano, no existieron tranvías de vapor.

Los pioneros en el estudio de los medios de transporte hicieron aportes innegables, eso explica que se les cite y recupere en las nuevas investigaciones; sin embargo, es el momento de recuperar y explicar también con mayor cuidado las ideas que generaron los actores de los procesos que nos interesa investigar, para así poder escribir una historia diferente de los ferrocarriles, misma que tanta falta hace. **MF**