

El papel de los **TRANVÍAS** *EN LA EXPANSIÓN DE LA* *ciudad de* **MÉXICO** *del siglo XIX*

*The role of trams in the expansion of Mexico City
in the 19th century*

MAURICIO IBARRA-DERAS*, TERESA BECERRIL-SÁNCHEZ**

Fecha de recibido:
9 Marzo 2021
Fecha de aceptado:
19 Octubre 2021

* Universidad Autónoma
del Estado de México,
México.
midarq99@gmail.com

** Universidad Autónoma
del Estado de México,
México.
tbecerrils@uaemex.mx

RESUMEN. Importa aquí resaltar el cómo la red de tranvías, establecida en la ciudad de México a mediados del siglo XIX, contribuyó en el inicial proceso de expansión urbana al servir de medio de conexión entre las estaciones del ferrocarril, asentadas en la periferia urbana y el casco antiguo de la ciudad. De la misma manera, esta tecnología ferroviaria resultó vital para la articulación urbana con las nuevas colonias, que por esos años comenzaban a formarse en la periferia capitalina, así como también propició el acercamiento con las pequeñas poblaciones cercanas a la ciudad, dinámica que igualmente contribuyó en el crecimiento de estas localidades, que al pasar de los años tenderían a fusionarse con la antigua ciudad de México.

Palabras clave: Ciudad de México, expansión urbana, ferrocarriles, siglo XIX, tranvías.

ABSTRACT. It is important here to highlight how the tram network, established in Mexico City in the mid-19th century, contributed to the initial process of urban expansion by serving as a means of connection between the railway stations, located in the urban periphery and the old town. In the same way, this railway technology was vital for the urban articulation with the new subdivisions, which in those years were beginning to be established in the capital's periphery, as well as fostering rapprochement with the small towns near the city, a dynamic that also contributed in the growth of these localities, which over the years would tend to merge with the old city of Mexico.

Key words: México City, urban expansion, trolley, XIX century, trams.



diseñado para salvar grandes distancias y cuyas estaciones regularmente se establecieron en las periferias urbanas, en tanto que por otra parte y derivado de esta misma tecnología ferroviaria, también apareció esta otra modalidad, consistente en las vías de fierro que se tendieron sobre las calles de la ciudad y por las que circularon tranvías que inicialmente eran tirados por mulas, ocasionalmente por máquinas de vapor y posteriormente por electricidad (Ibarra, 2021).

onocidos desde mediados del siglo XIX, como ferrocarril de “mulitas” y luego como tranvías eléctricos, este modo de transporte inició actividades casi simultáneamente con los servicios ferroviarios, por un buen tiempo se les designaba también como trenes o en el mejor de los casos como trenes urbanos.

Fernando Aguayo (2016) argumenta que el término ferrocarril era el de uso común, por lo menos desde que se inició la circulación de este tipo de transporte, en 1857 y prácticamente hasta 1873 en que el vocablo tranvía, derivado del inglés *trolley* o *tramway*, comenzó a ser utilizado, para referirse a los carros tirados por mulas, que circulaban sobre vías, en sus recorridos al interior de la ciudad y hacia las poblaciones aledañas, que posteriormente adoptarían la tecnología de la electricidad, aunque en algunos casos también eran movidos por máquinas de vapor, como fue el caso del tren a la Villa de Guadalupe, considerado como el primer servicio en entrar en operaciones en la ciudad de México en 1857.

El propósito principal de los tranvías fue el de movilizar pasajeros dentro de la ciudad, y a sus áreas suburbanas. A diferencia de los ferrocarriles, esta modalidad de transporte operaba de manera silenciosa, no llevaba grandes volúmenes de carga ni de pasajeros y por tanto no requirió de grandes estaciones.

Es así que resulta relevante establecer una diferencia entre estos dos tipos de tecnología para advertir sus respectivos efectos sobre el proceso de expansión de la ciudad.

...lo que por una parte se conoció propiamente como el ferrocarril, que era este transporte movido por máquinas de vapor,

Esta diferenciación es necesaria, porque uno de los propósitos en este trabajo, es el de tratar de evidenciar la relación entre estas diferentes tecnologías y sus efectos sobre la expansión inicial de la ciudad de México en el siglo XIX. En ese sentido, es que resulta relevante el vínculo desarrollado entre los tranvías, por un lado, y las estaciones del ferrocarril, por la otra parte.

TRANVÍAS Y ESTACIONES DE FERROCARRIL EN EL PROCESO DE EXPANSIÓN DE LA CIUDAD

Las estaciones del ferrocarril, como en el caso de la ciudad de México, muy a menudo se asentaron en la periferia urbana, lo cual determinó la necesidad de que éstas requirieran ser conectadas con el resto de la estructura de la ciudad, y fue justamente esa, una de las funciones iniciales que vinieron a desempeñar los tranvías, al disponerse sobre las avenidas principales, para poder conectar a las estaciones ferrocarrileras con el centro de la ciudad, con lo que a su vez, estos trazos urbanos, equipados con el nuevo sistema de transporte, contribuyeron para orientar la dirección del crecimiento de la ciudad.

Debido a que las estaciones representaban un foco de actividad urbana de gran importancia, resultaba fundamental tratar de conectarlas con el casco antiguo de la ciudad. En el caso de la ciudad de México, la manera en que se comunicó a Buenavista, como la principal estación de ferrocarriles de la ciudad, fue en principio gracias a la calzada Tacuba, sobre la que fueron dispuestos los transportes tirados por fuerza animal con la idea de establecer una conexión con el centro de la ciudad.

Es por ello que la formación de este núcleo ferroviario, establecido en Buenavista, quedó vinculado al origen y desarrollo de ese otro transporte sobre vías, el tranvía, el cual sirvió para comunicar la periferia con el interior de la propia ciudad de México. En ese sentido, es que las fuentes confirman esta importante relación que se desarrolló entre las estaciones ferrocarrileras y los tranvías, como dice Lozada (2015), refiriéndose al año de 1856 que, “esa fue la primera mención que se hace de Buenavista como punto de salida de vías férreas. Puede considerarse entonces, que fue en aquel año, cuando comienza su historia ferroviaria” (Lozada, 2015).

Para impulsar esta relación entre la estación del ferrocarril de Buenavista y las líneas de tranvías, que comenzaban a ser desarrolladas, fue necesaria la autorización del gobierno, que en 1863 dio su beneplácito a la compañía del ferrocarril de México a Veracruz para:

Establecer en las calles de la capital, vías férreas servidas con carruajes tirados por caballos en el trayecto desde la plazuela de Buenavista hasta unirse con el ferrocarril que pasaba por la esquina de San Hipólito (también de mulas) y además le fueron concedidas otras muchas calles, señalándole con anticipación las reglas a las que debía sujetarse la construcción de las nuevas vías urbanas (Lozada, 2015).

Los empresarios de un ramo, en este caso los ferrocarriles, extendían su actividad y por tanto sus intereses a otro ramo paralelo, al que conceptualizaban en forma tal que representaba una fuente de ganancias y que además permitiría interconectar ambas expresiones ferroviarias.

Fue así que empresarios del ferrocarril, como Antonio Escandón, quien teniendo ya experiencia y visión sobre el potencial de los transportes sobre rieles, vieron también la oportunidad de desarrollar líneas férreas al interior de la ciudad, mismas que contribuirían en el movimiento de dispersión de los pasajeros del tren, a partir de las estaciones, hacia el interior de la ciudad, es decir, no solo se procuró una extensión virtual de las vías férreas sobre la ciudad, como dice Schivelbusch (2014) sino que en un sentido físico hicieron posible tal continuidad.

LA TECNOLOGÍA FERROVIARIA Y LA EXPANSIÓN URBANA

Como se ha dicho, el ferrocarril de la ciudad de México a La Villa de Guadalupe, no solo fue el primer ferrocarril en circular en el ámbito de esta ciudad, sino que además es considerado el primer ejemplo ferroviario que servirá para marcar “la pauta de la expansión geográfica foránea del área metropolitana” (Leidenberger, 2013: 94).

Este tren representa una suerte de servicio híbrido de ferrocarril y tranvía, pues en esencia se trataba de un ferrocarril que conectaba a la ciudad con una localidad suburbana, tal como lo harían los tranvías de mulas, pero que a diferencia de estos, era impulsado por una máquina de vapor, además de que en el fondo constituía parte de un proyecto ferroviario más extenso, que comunicaría la capital con Veracruz y Acapulco, mientras tanto cumplió la función de tren suburbano, como se ha mencionado aquí, para “paseos dominicales” y que tuvo sus estaciones, en Tlatelolco, en los límites al norte de la ciudad, pero que posteriormente se establecería en la plazuela de Villamil, ya dentro de la ciudad propiamente dicha (Leidenberger, 2013).

Es así que
RESULTA RELEVANTE
establecer una
DIFERENCIA *entre estos*
DOS TIPOS DE TECNOLOGÍA
para advertir sus
RESPECTIVOS
EFFECTOS *sobre el*
PROCESO *de*
EXPANSIÓN
DE LA CIUDAD.

En tanto que en
EL MISMO AÑO
que se INAUGURABA
EL FERROCARRIL
MEXICANO de MÉXICO
A VERACRUZ (1874)
también entraba
EN CIRCULACIÓN
EL TRANVÍA
MÉXICO-
TLALNEPANTLA,
que era parte del
FERROCARRIL
A TOLUCA.

El ferrocarril a La Villa, no puede ser considerado como un tranvía, sino hasta 1874 en que fue convertido en un servicio tirado por mulas, por lo que la primera línea de tranvías, propiamente dicha, de la ciudad, que iba de la plaza de Armas a Tacubaya en un trayecto de ocho kilómetros, fue concesionado en 1856, a José Luis Hammecken y a Antonio Escandón (Morales, 1977: 23) por las mismas fechas en que se había puesto en funcionamiento la línea de ferrocarril que iba de la ciudad a la Villa de Guadalupe Hidalgo (1857).

El tranvía de Tacubaya se proponía conectar con esta localidad, situada en “las afueras” de la ciudad, en donde debido a sus buenas condiciones climáticas y a su topografía, sirvió de asiento a numerosas familias de las clases acomodadas de la época, que establecieron sus casas de campo, en estos rumbos, además de que en Tacubaya se encontraban los molinos de harina que resultaban tan necesarios para abastecer de materia prima a la industria de la panadería.

Asimismo, ahí se encontraban minas, y el tranvía servía para transportar a la mano de obra, de manera tal que esta línea cumplió una función importante, cosa que se vio reflejada en

la ampliación de la concesión para introducir un sistema de doble vía en algunos tramos, así como un ramal que llevaría a Buenavista, “entre la avenida de los Hombres Ilustres (*hoy Av. Hidalgo*) y Popotla” (Camarena, 1991, 1992: 142), es decir, que circularía sobre la calzada Tacuba.

El paralelismo en el desarrollo de ambos modos ferroviarios de transporte continuaría, como también se iría entretendiendo la relación entre estas dos distintas expresiones de la tecnología de las vías férreas, así como se enlazarán como se ha dicho, los intereses empresariales en los dos modos de transporte ferroviario; hacia 1867 se ponía en circulación la línea que iba a Coyoacán, pasando por San Ángel, que en 1869 llegaría hasta Tlalpan.

En tanto que en el mismo año que se inauguraba el Ferrocarril Mexicano de México a Veracruz (1874) también entraba en circulación el tranvía México-Tlalnepantla, que era parte del ferrocarril a Toluca. Este tranvía partía del centro de la ciudad en la calle de Balbanera (Pino Suárez) y llegaba a donde posteriormente se ubicaría la estación Colonia del Ferrocarril Nacional (Insurgentes y Reforma), en la Hacienda de la Teja, hasta este punto era tirado por mulas, pero a partir de aquí y hasta Tlalnepantla el tranvía era impulsado por máquinas de vapor (Camarena, 1991, 1992: 142).

En ese contexto, es importante hacer notar la relación que también hubo de establecerse entre los concesionarios de tranvías y ferrocarriles con los desarrolladores de nuevas colonias (en algunos casos los tres negocios personificados en el mismo empresario), pues se forjó una relación de conveniencia mutua, en la que los tranvías requerían de un paso físico en medio de las nuevas colonias, para así colectar pasajes, mientras que a los desarrolladores les interesaba que sus promociones inmobiliarias quedaran articuladas con el centro de la ciudad y para ello, el tranvía representaba el medio adecuado. Así han quedado descritos, por ejemplo, los tratos entre Somera y Escandón para disponer de terrenos necesarios para la circulación del tranvía, atravesando la colonia de los Arquitectos (figura 1).



FIGURA 1. LA COLONIA DE LOS ARQUITECTOS Y SUS CONEXIONES CON EL TRANVÍA Y EL FERROCARRIL.

FUENTE: MAPOTECA OROZCO Y BERRA. ARCHIVO DIGITAL. CGFDFM5.V2.0151. CIUDAD DE MÉXICO 1881. COMISIÓN GEOGRÁFICA EXPLORADORA; LITOGRAFÍA DEBRAY Y SUCS. EDITORES. ESC. 1.000 VARAS CASTELLANAS 1.000 M. MODIFICACIÓN PROPIA (APROXIMACIÓN Y ROTULACIÓN).

En ese sentido, la historia de cómo el ferrocarril de México a Chalco hubo de hacerse partir desde el frente de un hotel, propiedad de Somera, y también atravesar la colonia de los Arquitectos, en el momento en que Somera era Regidor del Ayuntamiento y recibió la encomienda de fijar al concesionario de este tren “las bases bajo las cuales el Ayuntamiento permitiría la ocupación de calles y vías públicas” siendo al mismo tiempo socio del concesionario de la línea México-Chalco, Francisco Abreu (quien a su vez había sido el propietario de los terrenos donde se desarrolló la colonia de los Arquitectos), son bastante reveladoras de esta intrincada relación, gobierno-desarrolladores-concesionarios de trenes y tranvías que Morales (1977), ha descrito como “una alianza entre el Estado y el fraccionador para privilegiar ciertos espacios, a los cuales se les provee de una infraestructura adecuada” (Morales, 1977: 23).

LA INTERRELACIÓN ENTRE TRANVÍAS- ESTACIONES FERROVIARIAS- NUEVOS ASENTAMIENTOS

Esta misma conexión entre promotores, que vinculaban con sus inversiones las estaciones del ferrocarril y el desarrollo de nuevas colonias en la periferia (próximas a las estaciones), también puede ser rastreada en el caso del sistema de tranvías de la capital del país, que tuvieron un desarrollo paralelo al ferrocarril a partir de principios tecnológicos similares.

En ese contexto, las estaciones de los ferrocarriles no se presentan de manera inconexa en relación al desarrollo de los tranvías, pues estos serán utilizados para alimentar las estaciones de los ferrocarriles, por lo que en definitiva este sistema de transporte también tendría que ser considerado como una variable adicional, que contribuyó a fortalecer o consolidar el papel de nodos urbanos, jugado por las estaciones ferroviarias y es en ese sentido que interesa entender su contribución, como herramienta que alimentó también el proceso “estación periférica-nuevos trazos-ocupación del suelo periférico”, como lo ha dicho De Gortari: “... al facilitar el trazado de las vías de los nuevos

transportes, así como la construcción de las estaciones de ferrocarril y tranvías, las que a su vez fueron un atractivo en el establecimiento de nuevas colonias” (1998: 67).

En esta dinámica de crecimiento y expansión, tanto de las líneas férreas como de la propia estructura de la ciudad, la calzada Tacuba jugaría inicialmente un papel fundamental como eje de transporte urbano, sobre el que circularía el tranvía y por tanto reforzará el vínculo de Buenavista con la estructura de la ciudad:

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 el mismo año (1876) se autorizó la primer línea urbana de doble vía que iba desde San Fernando hasta Tlaxpana” (Camarena, 1991, 1992: 142).

Es decir, sobre la calzada Tacuba, pasando frente a las estaciones de Buenavista, “... mientras que la de Tacuba, inaugurada en el mismo año (1861), se dirigió a Popotla, Azcapotzalco y Tlalnepantla atravesando las colonias Santa María, San Rafael y de los Arquitectos” (Camarena, 1991, 1992: 143), con lo que se continuaba vertebrando las nuevas colonias con los servicios de los tranvías y las avenidas principales de la ciudad y en ello las estaciones de trenes, que como hemos visto desde un comienzo quedaron vinculadas al desarrollo de las arterias principales.

El cambio tecnológico también arribaría al sistema de tranvías y “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. El tranvía de tracción eléctrica se convirtió en la columna vertebral de la ciudad; sustituyó lentamente al transporte de tracción animal y de vapor” (Camarena, 1991, 1992: 143, 144).

Este cambio supuso también una extensión vertiginosa de este medio de transporte y el consiguiente desarrollo de instalaciones más complejas, entre ellas las estaciones, como el caso de Indianilla, en el suroeste de la ciudad de México, que además de cumplir su papel de depósito de vehículos y estación, concentraba

también oficinas e infraestructura de generación eléctrica, que la hicieron un nodo urbano de gran importancia (incluida la gastronómica).

De manera que el desarrollo y multiplicación de las líneas de tranvías, se convirtió en una fuente de orientación del crecimiento y extensión de la ciudad, como dice De Gortari, aunque también es difícil establecer si las nuevas colonias fueron necesariamente un producto del paso del tranvía o en realidad fue a la inversa. Sin embargo, lo que sí es posible afirmar es que la expansión urbana de la ciudad hacia fines del siglo XIX había tomado un ritmo más acelerado, como un fenómeno en el que se entremezclaban todas estas expresiones urbanas:

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 (Camarena, 1991, 1992: 144).

Al finalizar el
SIGLO XIX
prácticamente
TODA LA CIUDAD
y sus asentamientos
SUBURBANOS *habían*
quedado **YA**
CONECTADOS
POR UNA RED *de*
TRANVÍAS,
que habían también
CONTRIBUIDO
EN REFORZAR
el papel de
CENTRALIDADES *de las*
ESTACIONES

El rumbo norponiente de la ciudad continuó expandiéndose ahora también impulsado por las líneas de tranvías; “Hacia el noroeste estaba Tlaxpana (1884), Santa Julia (1884), Santo Tomás (1900) y San Álvaro (1900), todas las cuales se desarrollaron alrededor del tranvía que se extendía a Tacuba, Azcapotzalco y Tlanepantla” (McMichael, 2002: 153).

Al finalizar el siglo XIX prácticamente toda la ciudad y sus asentamientos suburbanos habían quedado ya conectados por una red de tranvías, que habían también contribuido en reforzar el papel de centralidades de las estaciones de los ferrocarriles de la ciudad.

Para 1882 quedaron integradas casi todas las municipalidades del valle: la Villa de Guadalupe, Tacubaya, Coyoacán, Mixcoac, San Ángel, Tlalpan, Xochimilco, Cuajimalpa, Tacuba, Azcapotzalco, Iztapalapa. La red contaba en conjunto con unos 112 km de vías (Camarena, 1991, 1992: 144).

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 (Camarena, 1991, 1992: 144).

CONCLUSIONES

Es de esta manera, que el fenómeno del ferrocarril y del impacto derivado de sus estaciones sobre la estructura de la ciudad tiene necesariamente que ser puesto también en función del rol desempeñado por esta otra modalidad de la tecnología ferroviaria que tuvo como uno de sus propósitos iniciales, el extender las relaciones entre las estaciones y el resto de la ciudad, y que como consecuencia directa o indirecta de ello, influyó en el fortalecimiento del propio sistema de tranvías urbanos, lo que a su vez también determinó en un grado considerable, el rumbo de crecimiento de la ciudad; así pues trenes, estaciones, tranvías y crecimiento urbano se convirtieron en expresiones interdependientes, que en su correlación, impulsaron la expansión urbana de fines del siglo XIX y principios del XX.

Así pues
**TRENES, ESTACIONES,
TRANVÍAS y
CRECIMIENTO
URBANO**
SE CONVIRTIERON
en expresiones
**INTERDEPENDIENTES
QUE EN SU CORRELACIÓN
impulsaron la**
EXPANSIÓN URBANA
de fines del SIGLO XIX
**Y FINALES DEL
SIGLO XX.**



FUENTES DE CONSULTA

Aguayo, F. (2016), “¿Tranvías o ferrocarriles? El Distrito Federal 1857-1873”, *Revista Mirada Ferrocarrilera*, núm. 28, pp. 6-17.

Camarena, M. (octubre 1991-marzo 1992 de 1991, 1992), “El tranvía en época de cambio”, *Revista de la Dirección de Estudios Históricos del Instituto Nacional de Antropología e Historia* (Historias 27), pp. 141-147.

De Gortari, H. & Hernández, R. (1988), “Hacia la nueva ciudad”. En I. Mora (ed.), *La ciudad de México y el Distrito Federal. Una historia compartida*, DDF-Instituto Mora, Ciudad de México, pp. 57-72.

Ibarra, M. (2021), “Los ferrocarriles y la transformación de la periferia de la ciudad de México a partir de la segunda mitad del siglo XIX”, *Secuencia*, núm. 113, e1860. doi: <https://doi.org/10.18234/secuencia.voi113.1860>.

Leidenberger, G. (2013), “La peregrinación en vías entre la ciudad de México y La Villa 1857-1979”, *Boletín de monumentos históricos*, núm. 29, 94-113.

Lozada, G. (2015), “Las estaciones de Buenavista. Los gloriosos días del ferrocarril en México”, *Relatos e Historia en México*, vol. VII, núm. 83, pp. 20-29.

McMichael, C. (2002), “The Urban development of Mexico City, 1850-1940”. En A. Almandoz, *Planning Latin America's Capital Cities, 1850-1950*, Routledge, London.

Morales, D. (1977), “Francisco Somera y el primer fraccionamiento de la ciudad de México”, *Arquitectura Autogobierno*, vol. 5, pp. 21-28.

Schivelbusch, W. (2014), *The Railroad Journey. The Industrialization of Time and Space in the Nineteenth Century*, University of California Press, Berkeley, US.