

De mulas, coches y tranvías: los inicios del transporte público en Morelia, 1883–1908

Eder Max Zúñiga Ríos*

edermazur93@gmail.com

ORCID ID: 0009-0003-8236-7534

*Of mules, coaches, and tramways:
The beginnings of public transportation
in Morelia, 1883–1908*

Resumen:

En este artículo se aborda el surgimiento y desarrollo del tranvía de tracción animal en Morelia, así como el funcionamiento de los coches de alquiler, carrozas y carruajes que confluían en un mismo espacio urbano y formaban parte del sistema de transporte público previo a la aparición de los primeros automóviles. El estudio se centra en el último tercio del siglo XIX y la primera década del siglo XX, periodo durante el cual el país impulsó diversos proyectos de modernización material, entre ellos la mejora de las co-

Palabras clave: coches de alquiler, historia urbana, movilidad, Morelia, obra pública, porfiriato, transporte público, tranvía.

municaciones y de la infraestructura urbana. El punto central de la investigación es la integración de estos vehículos a la estructura urbana de Morelia, así como las formas de adaptación social ante las nuevas dinámicas de movilidad colectiva. De igual manera, el trabajo muestra los intereses particulares, empresariales y gubernamentales que intervinieron en la organización del transporte urbano y en las formas de movilidad asociadas al progreso porfiriano.

Abstract:

This article examines the emergence and development of the horse-drawn tramway in Morelia, as well as the ope-

ration of hired coaches, carriages, and other horse-drawn vehicles that shared the same urban space and formed part of

* Museo Regional de Querétaro, Instituto Nacional de Antropología e Historia. Prolongación Corregidora Sur 3, 76000, Santiago de Querétaro, Querétaro

the public transportation system before the arrival of the first automobiles. The study focuses on the last third of the nineteenth century and the first decade of the twentieth century, a period during which Mexico promoted several projects of material modernization, including improvements in communications and urban infrastructure. The central focus

of the article is the integration of these vehicles into Morelia's urban structure, as well as the forms of social adaptation generated by new dynamics of collective mobility. The article also shows the private, business, and governmental interests that shaped the organization of urban transportation and the forms of mobility associated with Porfirian progress.

Keywords: hired coaches, horse-drawn tramway, Morelia, Porfiriato, public transportation, public works, urban history, urban mobility.

Introducción

Casi desde sus inicios, el hombre ha estado regido por el movimiento; los seres humanos han ideado formas de transportarse. En un primer momento, la fuerza animal era absolutamente indispensable para este fin, los vehículos de ruedas fueron el siguiente paso, posteriormente se fueron perfeccionando los medios para desplazarse. Sin embargo, la revolución industrial fue la punta de lanza para que se conocieran las primeras máquinas a base de vapor, con ello se vislumbraba la venida de los primeros ferrocarriles a mediados del siglo XIX y los automóviles al iniciar el siglo XX.

Este apartado versa sobre la manera en la que los coches – entendiendo a estos como carruajes o diligencias – y tranvías representaban el eje rector del transporte público previo a la aparición del automóvil. Estos medios de transporte, aunque rudimentarios, significaron la punta de lanza para el dinamismo que se generaba en las ciudades. Se trata de entender cómo estos objetos móviles cumplían diversas funciones tanto sociales como económicas, pues su implementación comprendía extender vías y caminos con el fin de conectar cada vez más y más lugares que antes parecían remotos. No se busca establecer el análisis desde una transición de una forma de movilidad a otra – coche a tranvía – ya que en el periodo en que nos centramos, ambas confluyen en un mismo espacio; situación que quizá sí ocurrió con la llegada de los primeros automóviles ya bien entrado el siglo XX.

El presente artículo tiene como principal objetivo analizar y comparar desde la historia urbana, al menos dos tecnologías de movilidad presentes en Morelia a finales del siglo XIX y principios del XX, previo a la aparición de los automóviles a gasolina; es decir, de los coches de alquiler y los tranvías de tracción animal. El enfoque de esta investigación se sostiene en una propuesta historiográfica que incorpora diversas fuentes de infor-

mación histórica; la parte medular de este trabajo se nutrió de valiosos acervos documentales como el Archivo Histórico Municipal de Morelia (AHMM) y el Archivo General e Histórico del Poder Ejecutivo del Estado de Michoacán (AGHPM). Estas fuentes primarias, en conjunto con la *Recopilación de Leyes, Decretos, Reglamentos y Circulares Expedidas por el Estado de Michoacán* de A. Coromina (1894), aportan los elementos que permiten visibilizar a los transportes dentro de un marco normativo, pues en ellos se exponen reglamentos y disposiciones que regulaban el funcionamiento de los coches y tranvías, así como las concesiones a particulares.

Es necesario destacar que se consiguió un importante material fotográfico proveniente de las colecciones particulares de Juan Bosco Treviño, Jesús García Tapia y José Antonio Romo Careaga. Agradezco a Omar Guajardo por la precisión en los datos históricos de las imágenes.

El trabajo se divide en cuatro apartados. En el primero se aborda de manera general el panorama de Morelia en términos de su transformación urbana en el contexto de la modernización porfiriana; en el segundo se describe lo concerniente a los coches de alquiler en su dimensión de alternativa para el transporte público. El tercero se ocupa de explicar de manera general las características y el funcionamiento del tranvía, así como la experiencia que representaban los viajes a bordo del mismo. Finalmente, en el último capítulo se expone la implementación y breve desarrollo del sistema tranviario en la capital michoacana; sistemas de rutas, costos y aspectos sociales en donde se reflexiona el papel de los tranvías en el entramado de la comunicación urbana.

Morelia y el camino a la modernidad

Sin duda la gestión de Porfirio Díaz es uno de los periodos más controversiales en la historia de México, pues hablar del porfirismo es hablar de progreso material, pero también de deuda y desarrollo desigual (Connelly, 1997, p. 141). Es claro que uno de los principales pilares de la continuidad de Porfirio Díaz fue su proyecto económico basado en alcanzar el progreso material mediante la modernización de diversos sectores, uno de ellos fue el desarrollo y embellecimiento urbano; ciertamente esas transformaciones pretendían integrar a México al escenario mundial, aunque dicho propósito no tuvo el alcance que se esperaba. Si bien las mejoras materiales pretendieron un bienestar general, es necesario decir que también favorecieron intereses privados.

Dentro de las mejoras materiales llevadas a cabo en Morelia a finales del siglo XIX se encuentra el embellecimiento de espacios públicos. En este tenor, se restauraron edificios, se empedraron y embanquetaron las

calles más concurridas, se construyeron plazas y jardines, se introdujo el tranvía urbano, el alumbrado eléctrico, las líneas telefónicas, así como la instalación de tuberías para conducir el agua potable y cañerías para el desagüe, entre otras acciones. Bajo este panorama, se concebía una ciudad innovadora y progresista, aunque con sus matices, ya que estos avances no hacían más que acentuar la desigualdad entre las clases sociales de aquella época, todo ello siempre a la par de la propia fuerza motriz de desarrollo y por ende de las demandas de la población que crecía a un ritmo acelerado (Zavala García, 2016, pp. 42–43). Aun cuando Morelia registró en esos años un desarrollo industrial muy por debajo de las grandes ciudades, refrendó en la entidad la necesidad de convertirse en un gran centro urbano, ello implicaba también el crecimiento de su población que entre 1877 y 1910 se duplicó al pasar de 20 400 a 40 000 habitantes (Uribe Salas, 1999, p. 166).

El camino para la transformación estaba abierto; barrios enteros que durante la primera mitad del siglo XIX habían sido destruidos, comenzaron a reconstruirse. Al mismo tiempo, el aumento de la población demandaba espacios para construir sus viviendas, lo que dio origen al crecimiento de la mancha urbana que se expresó en un mayor número de manzanas y de nuevas calles. En 1860 existían 32 calles entre laterales y longitudinales, más tarde se prolongaron de oriente a poniente las de San Francisco, Las Monjas y el Carmen, para 1883; estas sumaban 99 de las cuales 55 eran laterales y 44 longitudinales que, en conjunto, daban cuerpo a poco más de 200 manzanas cortadas en su mayoría en ángulo recto (De la Torre, 1883, pp. 24–26). El primer cuadro de la ciudad tenía calles más o menos rectas, con anchos que oscilaban entre los 4 y los 6 metros para las calles que iban de norte a sur, mientras que las avenidas principales, que iban de oriente a poniente, llegaban a medir entre los 6 y 12 metros, como es el caso de la antigua Calle Real, actual Avenida Francisco I. Madero (Durand, 2000, p. 176).

La política de bienestar económico se intensificó en la última década del siglo XIX. En el caso de Morelia, desde el bienio (1892–1894), ya se advertía un claro desarrollo en materia urbanística, pero ese aparente bienestar social no se reflejó para todos, el sector más desprotegido económicamente, vivió con problemas alimenticios, enfermedades y viviendas precarias. A pesar de las vicisitudes, los programas gubernativos de Aristeo Mercado (1891–1910) se enfocaron principalmente en el embellecimiento de la ciudad, pues se creyó que las reformas urbanísticas mitigarían algunos malestares. Si bien los problemas palúdicos fueron controlados evitando concentración de basura y pavimentando las calles más transitadas, los morelianos continuaron con afecciones como

diarreas, fiebres, pulmonía, viruela y tifo; aún con estas circunstancias, el desarrollo urbano se palpaba (Silva, 2019, pp. 40–43).

Cabe señalar que, a pesar de los esfuerzos de embellecer la imagen urbana, muchas calles, caminos y calzadas se encontraban en malas condiciones, particularmente en las periferias, donde aún se hallaban vialidades polvorientas y/o sin pavimentar, situación que representaba no solo un mal aspecto, sino un lastre en términos sanitarios. Incluso la visión de los extranjeros durante el siglo XIX daba cuenta de este panorama urbano. En una visita a la entonces Valladolid en 1828, el inglés Henry George Ward describió: “la entrada a la ciudad es de difícil acceso y los suburbios son insignificantes, aunque la calle mayor es magnífica y su catedral se destaca sin que la oculte algún otro edificio” (Azevedo, 2017, p. 19). Por otro lado, el barón Welda (1868) en una visita a Morelia realizada en 1868 relataba lo siguiente:

En vez de adornar los lugares del centro, objeto sin duda muy loable, ¿no será más prudente arreglar antes las cuatro calzadas que conducen a la ciudad y se hallan en estado verdaderamente escandaloso? ¿no sería también de preferente urgencia cuidar de muchas calles que parecen cloacas? Y otras en las que ya no se puede andar ni en carruaje cuyas banquetas están también intransitables, sobre todo del aseo general y muy especialmente de los barrios. (p. 26)

En 1881 fue remodelada la calzada de Tres Puentes, una de las principales entradas a la ciudad, con la intención de que su aspecto y funcionalidad pudieran estar acordes con otras garitas¹ de la capital de la República. Ese año se concluyó también el terraplén de la calzada de Santiaguito; otro acceso de igual importancia que el anterior por tratarse de un punto relevante en términos de comunicación con el vecino estado de Guanajuato, además de que se trabajaba en su empedrado. No obstante, el estado del puente que permitía el acceso a esta vía era lamentable, “pues siendo de madera cubierta se han abierto las vigas que lo forman, dando como resultado que las bestias metan las patas entre las aberturas y varios pasajeros han estado a punto de sufrir alguna desgracia” (Carrreón Nieto, 2014, p. 339).

¹ Las garitas eran puntos de control aduanal y tránsito de mercancías en donde se almacenaban granos. En Morelia, existían cuatro garitas: la del Molino al norte, Santa Catarina al sur, del Zapote al oriente y Chicácuaro al poniente.

Figura 1.
Garita de Chicácuaro, ubicada en la
Calzada a Tres Puentes, Morelia, ca. 1900



Fuente: Colección de José Antonio Romo Careaga.

Durante el auge porfiriano, un nuevo modelo de ciudad se iba perfilando y supuso rebasar los viejos límites del casco urbano. El fundamento principal del cambio urbanístico fue el de intensificar la construcción de calles y avenidas asfaltadas y rectas que permitieran entrar y salir de la ciudad con mayor facilidad, además de cruzarla de un extremo a otro (De Gortari, 1987, p. 45), para ello era necesario encontrar en las periferias los puntos estratégicos del tránsito de mercancías, aunque estos sitios no fueron lugares bellamente provistos sino más bien puntos en los que se aprovisionaban los negociantes y los clientes. En la Figura 1, se aprecia la antigua garita de Chicácuaro, ubicada al poniente de la ciudad y cuya importancia fue clave para el trasiego de mercancías que llegaban a la ciudad provenientes de Guadalajara.

Los coches de alquiler, un antecedente del transporte público

Durante los siglos XVIII y XIX, el único antecedente del transporte público previo a la aparición de los tranvías era el coche – carruaje o diligencia –,

un vehículo tosco que solía medir 12 pies de un eje al otro y llegaba a tener un cupo hasta para seis u ocho personas, tenía un colchón en el fondo para que el viajero se recostara cómodamente o pudiera dormir o leer si así lo deseaba (Glantz, 1964, pp. 28–29). Se trataba de un sistema de transporte que ofrecía viajes individuales con un esquema de fracciones por hora (Franco, 2021, p. 114), el cual debía ser abordado en alguno de los sitios autorizados, y cuyo destino era indicado por el usuario al cochero, quien guiaba por las calles a los rocines que tiraban de aquellos transportes (Campos, 2017, p. 112).

El uso de estos era bastante común, como también era común el ruido, los fuertes olores causados por los excrementos de las bestias de tiro, el desgaste de las calles y en ciertos momentos el congestionamiento. Ramos (2023, p. 8), con base en Katzman, señala que las ruedas de los coches contribuían al deterioro de los escasos empedrados y de las pocas calles pavimentadas, por lo que la llegada de los tranvías disminuyó parcialmente este problema. Lo rudimentario de los coches o diligencias sumado al mal estado del camino reflejaba los sinsabores de la experiencia en movimiento, de acuerdo con García Cubas (1904):

El coche o diligencia ya sufría el constante vaivén por la desigualdad del terreno y el pésimo estado del camino que llegaba a tener hoyos y que al menor descuido te hacían sufrir de golpes contusos cuando bien librado salías, pues a veces sacabas un brazo roto, una costilla hundi-da o un pinchazo en la mejilla. Y qué decir de los insufribles viajes en tiempos de aguas, principalmente por el mal estado de los caminos. A cada paso dificultoso parábase [*sic*] el coche y oías la voz del cochero que ordenaba que todos los pasajeros echasen pie a tierra, que quisie-ras o no habías de descender del carruaje metiéndote hasta los tobillos en el lodo, entretanto que se sacaba del atolladero el coche. (p. 200)

Figura 2.
Calle Nacional, Morelia, ca. 1900



Fuente: Archivo Fotográfico “Manuel Toussaint” (AFMT), Colección Manuel González Galván.

Nota: Se aprecia el empedrado y un tranvía al fondo.

A finales del siglo XIX, el arribo del tranvía favoreció según Ramos (2023), a “la mejora de la infraestructura urbana, ya que las concesionarias ferrocarrileras se comprometían a la conservación de aquellas calles sobre las cuales circulaban los vagones” (p. 8). La autoridad municipal procuró, en conjunto con la compañía de ferrocarril urbano, el óptimo estado de las vialidades: banquetas, empedrados y pavimentos. Como se observa en la Figura 2, podemos dar cuenta de que algunas calles o avenidas, sobre todo las más anchas, tenían dos ligeras pendientes que culminaban en un pequeño canal al centro para librar de encharcamientos el trayecto de la vía, generalmente superpuesta del lado derecho pegada prácticamente a la banqueta. Aunado al problema de las aguas, también se atendía el cuidado de las calles, debido al maltrato causado por los coches, por ello, en 1894 quedó estipulado, de acuerdo a Coromina (1894), que

todos aquellos daños que las personas, carruajes, bestias o ganados que transitaran por los caminos de que se trata, hicieren en sus obras de cualquier especie, en sus árboles o adornos, a propósito, o sólo por la falta de la debida precaución, maltratando, desfigurando, ensuciando su piso o puentes, estropeando el curso de las alcantarillas o estropeando los árboles, pagarían una multa de \$2.00 a \$50.00. (p. 7)

En la transición de los carruajes a los tranvías, confluyeron tanto las “bestias”, como los vagones en un mismo espacio vial, por lo tanto, debían tomarse medidas para que el transporte en general fluyera lo mejor posible y sin contratiempos; en aquella época no se tiene registro de que hubiese agentes reguladores de tránsito, mucho menos se contaba con la existencia de semáforos. Es por ello que se crearon disposiciones para que el tráfico funcionara prácticamente de manera autónoma. Coromina (1894) señala que:

Las partidas de carros y recuas desfilarán en una sola línea cargados todos a su derecha pasando en los puentes uno a uno, encontrándose dos recuas donde se estreche el camino, se detendrá una de ellas hasta que la otra pase y lo mismo harán los carruajes. En ningún punto de los caminos pararán ni posarán carros o bestias; no se arrastrarán maderas ni se clavarán estacas. Tampoco andarán vagando los animales, ni se tirarán sobre la vía los que estén muertos, cada infracción se castigará con una multa de \$2.00 a \$50.00. (p. 7)

Algunos particulares prestaban sus carruajes para servicio público, los cuales debían, entre otras cosas, sujetarse a las disposiciones antes señaladas. En 1904, el Lic. Felipe Castro Montaña, solicitó al ayuntamiento la autorización para poner al servicio público un carruaje. La Comisión de Jardines y Paseos consideró y aprobó el proyecto del Lic. Castro, entre las condiciones que se le pusieron figuraba la de solicitar al interesado que informara sobre las tarifas y rutas que pretendía establecer para su empresa.² Un año antes Francisco Zárate Ruiz, solicitó permiso para poner en servicio un sitio de coches de alquiler exponiendo que al ser cada día mayor el ensanche de la ciudad y el aumento de la población, se hacía

² Archivo Histórico Municipal de Morelia (AHMM), fondo Independiente II, 1904, caja 13, exp. 51.

indispensable un servicio de coches de sitio que “facilitará la transición de los negocios y permitirá a los viajeros recorrer la ciudad y sus pintorescos alrededores”.³

Figura 3.
Sitio de alquiler de coches en la Plaza de los Mártires,
Morelia, ca. 1907



Fuente: Colección particular del Sr. Juan Bosco Treviño.

Nota: Al fondo del lado derecho se aprecia un pequeño kiosco con la leyenda “Despacho de Coches”.

El ayuntamiento concedió al señor Zárate el permiso, siempre y cuando se sujetara al reglamento, sumado a varias condiciones: que el número de carruajes que pretendía poner al servicio público no pasara de seis ni bajara de dos y que el precio de alquiler sería de 75 centavos por hora de las 6:00 de la mañana hasta las 9:00 de la noche. Los domingos a 1 peso la hora y tanto los días de trabajo como los festivos el precio sería doble, aunque en ninguno de los dos casos se especifica la ruta. Otros precios que habían quedado fijados eran los siguientes: en días comunes de

³ Archivo General e Histórico del Poder Ejecutivo del Estado de Michoacán (AGHPem), Secretaría de Gobierno, Gobernación, Comunicaciones y Transportes, 1903, caja 1, exp. 13, fol. 7.

6:00 am a 10:00 pm era de 50 centavos y de 10:00 pm a 6:00 am de 1 peso; domingos y días festivos de 6:00 am a 10:00 pm, 75 centavos; en días extraordinarios y fuera de la ciudad, la tarifa sería al doble de lo estipulado. Tales disposiciones permanecerían hasta 1918.⁴

Los coches eran operados por un “cochero”, su labor era vista como un oficio, pues estos prácticamente vivían de los coches, cada vez era más común ver a estos personajes en las calles de la ciudad conduciéndolos. Pese a que carecían de educación, los cocheros poseían una vivacidad natural producto de las andanzas diarias, respecto de cómo se percibía la figura del cochero en la cultura vial de México, Frías y Soto (1854) escribe que:

El cochero de sitio es un ente raro, excepcional e inclasificable que nos hace dudar muchas veces de su identidad con la raza humana, vemos en el cochero a un parásito porque perdió todas sus cualidades de hombre y se unió a su coche como la carne al hueso y helo aquí, que vive con él, por él, en él y sobre él; cuántos maridos quisieran vivir con sus mitades en la unión y armonía con que viven un coche y su cochero y no con las relaciones que existen entre el látigo y las mulas. (p. 31)

El viaje en coche no estuvo exento de percances, algunos no tan graves, como el sucedido el 9 de mayo de 1895 en donde caminando el Sr. D. Feliciano Pérez Gil con su señora en un carruaje, se desbocaron las mulas que tiraban del coche ocasionando el vuelco de este que se hizo pedazos, “provocando algunas contusiones al Sr. Pérez Gil y su señora, quienes estuvieron en inminente peligro”.⁵ A finales del siglo XIX, se hizo preciso expedir disposiciones que pudieran evitar este tipo de infortunios como lo muestra el siguiente reglamento.

Reglamento de coches

- Todo cochero de servicio particular deberá presentarse con su respectivo retrato fotográfico para quedar anotado en una libreta con su nombre, edad, lugar de origen, domicilio y filiación (el trámite tenía un costo de cinco centavos).

⁴ AGHPM, Secretaría de Gobierno, Gobernación, Comunicaciones y Transportes, 1903, caja 1, exp. 13, fol. 7.

⁵ *La Libertad*, mayo de 1895, p. 4.

- Todo cochero que al guiar un carruaje se halle en estado de ebriedad o profiriendo palabras obscenas será castigado con arresto de 15 días y al amo que lo consienta una multa de cinco a diez pesos.
- Los cocheros y agentes de policía cuidarán que los niños se agarran de los estribos o la parte posterior del carruaje cuando vaya en marcha.
- Los cocheros no caminarán por la vía férrea para evitar accidentes y sólo lo harán cuando sea indispensable por estar accidentalmente ocupadas otras partes de la vía pública.
- Nunca se lavarán en la calle ni se dejarán en ella después de separados los animales de tiro, debiéndose introducir inmediatamente en la cochera.
- Habrá 15 días de arresto o multa equivalente por maltrato a las cabalgaduras.
- Los coches deberán ir cinco metros de distancia uno del otro.
- Queda estrictamente prohibido a los cocheros formar competencias para adelantarse unos a otros, haciendo extensiva esta prohibición a las competencias hechas con un carro de tranvía o con cualquier otro vehículo, de no obedecer, el infractor se hará acreedor a una multa de cinco pesos, igual pena se impondrá al dueño del coche si fuere en él durante la competencia.
- Nunca se llevarán sueltos por las calles y paseos públicos los animales de tiro, ninguno de ellos sobre pretexto de que va sujeto al otro animal.
- No podrá hacerse uso de las calles de la ciudad para amansar animales de tiro, ni en el caso de que se les acompañe con algún animal manso.
- Los conductores tendrán que detenerse cuando vean animales de tiro cerca.
- No se permitirá que los animales trabajen lastimados, enfermos o muy flacos, de lo contrario habría una multa de tres pesos.⁶

Dicha regulación estaba orientada a conseguir que los individuos adecuaran su comportamiento en función de las necesidades de una buena circulación, tomando en cuenta que por las calles y avenidas transitaban personas, coches, animales y desde luego los tranvías, es por ello que las autoridades locales se veían obligadas a establecer este tipo de lineamientos: el castigo, materializado en la multa, permitiría que los ope-

⁶ | AHMM, fondo Independiente II, 1900, caja 6 L/1, exp. 36.

rarios y/o cocheros fueran más precavidos, pues se exponían ellos y los demás transeúntes a un “peligro de muerte” (Elías, 1987, p. 453).

En el diario *La Libertad*, se encontró un raro, pero interesante apartado que aborda lo concerniente al uso y mantenimiento de los coches titulado: “Manera propia de usar carruajes”, vale la pena analizar su contenido, en el cual se expresa lo siguiente:

Supuesta la indiscutible utilidad de estas instrucciones para el aseo y conservación de los carruajes, conveniente sería que todas las personas a quienes interesan las mandaran fijar en las cocheras para que los sirvientes las recuerden fácilmente y con frecuencia.

El lavado del carruaje

El carruaje debe lavarse inmediatamente después de usarlo y por ningún motivo se dejará que se le seque el lodo, pues de lo contrario se manchará el barniz. Tratándose de carruajes nuevos esto es muy esencial durante el primer mes. Al lavar el carruaje no debe ponerse nunca donde pegue el sol. Debe usarse agua en abundancia, pero cuídese que no se introduzca en la caja, en el asiento o en cualquier otra parte, de lo contrario el pegamento, los clavos y los tornillos se echará a perder si la humedad se introduce en las juntas. Debe limpiarse la superficie seca con una gamuza y secar el agua en todos los ángulos y juntas. La parte baja del carruaje y las ruedas deben lavarse de igual modo con esponja, pero nunca con un cepillo duro al menos que se quiera quitar el barniz.

El mejor lugar para guardar un carruaje

Una buena cochera es de la más alta importancia, debe ser seca, estar bien ventilada y estar protegida de los directos rayos del sol; ni por medio de reja ni de puerta debe tener conexión con el establo o con el estercolero porque los vapores del amoníaco desquebrajarán el color de la pintura y de la vestidura. Cuando el carruaje no se use por algún tiempo, debe sacársele de la cochera en un día claro y seco y cuidadosamente lavarlo y desempolvarlo. Por regla general un carruaje conserva mejor su frescura con un trabajo moderado que permaneciendo por mucho tiempo en la cochera.

Precauciones

Para evitar o destruir la polilla se usa trementina o alcanfor. En un carruaje cerrado es mejor poner dichas sustancias en un plato en el asiento del carruaje y dejarlas que se evaporen. Para evitar que se arrugue el cuero del toldo, los carruajes no deben estar nunca con el toldo bajado. Para lavar el cuero del toldo, nada es mejor que el agua pura, si el cuero se endurece, frótese suavemente con aceite de linaza,

siendo muy ventajoso repetir la operación. El cuero de la salpicadera y de las alas queda mejor limpiándolo solamente con agua. Se recomienda a todos los que usen carruaje, que nunca dejen que el lodo se seque sobre el vehículo, si le es posible evitarlo y que manden que se lave inmediatamente después de usarlo. Suya será la culpa si no lo hacen.

Barniz

No hay barniz que conserve su brillo más de seis meses. Un carruaje debe volver a barnizarse cada cuatro meses para que guarde perfectamente su brillantez. Si se le barniza una vez cada seis meses, se conservarán sin detrimento las capas interiores. Algunos no se toman la pena de lavar el coche inmediatamente después de usarlo, sino que dejan que se le seque el lodo, el cual obra como esponja y absorbe el aceite del barniz. Otros lavan el carruaje con jabón y aun se ha sabido que usan agua caliente. No hay palabras con que increpar semejante estupidez.⁷

Los tranvías, una historia sobre el riel

El tranvía – también conocido como ferrocarril urbano – apareció prácticamente a la par del ferrocarril, básicamente se trataba de una prolongación de este último hacia el interior de las ciudades (Uribe Salas, 1993, p. 13). El vocablo tranvía comenzó a utilizarse desde 1873 derivado del inglés *trolley* o *tramway*; a diferencia del ferrocarril, el tranvía no recorría grandes distancias ni llevaba grandes volúmenes de carga ni de pasajeros, ya que su margen de acción se reducía al área suburbana transportando pasajeros que se trasladaban a puntos relativamente cercanos en la ciudad, para ir a sus trabajos o visitar familiares y amigos (Ibarra y Becerril, 2022, pp. 2–3).

Los tranvías se componían de un trinomio fundamental: el vagón, las mulas y el operador o conductor; estos últimos enganchaban el vagón a un par de mulas o jumentos y valiéndose de una fusta los azotaban para dar marcha, se trataba de un desplazamiento dado por la energía de las bestias de carga. Dado que este sistema era impulsado por animales de tiro y no por electricidad o vapor, era conocido con el dramático nombre de “tren de sangre” (Gallardo, 2018). Ciertamente las mulas requerían de descanso y buen alimento para que rindieran durante los trayectos, históricamente estos animales fueron de vital importancia para el funcionamiento de los tranvías.

El tranvía se consideraba un transporte silencioso en comparación a los carruajes, además de que proyectaba una imagen moderna y civili-

⁷ | *La Libertad*, septiembre de 1902, p. 5.

zada. A diferencia del carruaje, era un sistema de viajes colectivos con tarifas mayores y su ruta de operaciones no traspasaba la frontera de la capital, lo que permitía conocer a fondo la ciudad con todos los sentidos puestos en alerta, no se trataba de un viaje sordo como el camión o ciego como lo es ahora el metro (Gallardo, 2018), pero sin duda, el viaje en tranvía podía llegar a representar diversas peripecias. Sobre la experiencia que significaba viajar tanto en coches de alquiler como en tranvías en las ciudades porfirianas, García Cubas (1904), referente de la literatura costumbrista, apunta que

... muy temprano o de noche, apenas podías distinguir algo a falta de luz, una vez arriba te acomodabas de la mejor manera posible metiéndote como cuña entre los demás pasajeros, esperabas con tranquilidad el deseado momento de la partida. Aún reinaba la oscuridad de la noche y la escasa luz que proyectaban las farolas de sebo adyacentes no te permitía distinguir sino tan solo bultos de tus compañeros de viaje, todos arrebuados en sus mantones o capas. Entre esos bultos, uno que se hallaba frente a ti pertenecía evidentemente, al menos por lo que podías observar, a una dama y como pusieras o no sus rodillas se oprimían contra las tuyas causándote cierto gozo tal circunstancia a pesar de tu despreocupación y de tu ignorancia respecto las prendas personales de la compañera de viaje que te había tocado en suerte, albur que jugabas y solo con la llegada de la luz podías descubrir si lo ganabas o perdías. (p. 198)

En los tranvías también existieron otros riesgos, pues las rutas y sus operarios no garantizaban ninguna seguridad. Se tienen noticias de algunos accidentes, como el que le sucedió al Sr. Pedro Arévalo, quien perdió la vida a causa de un atropellamiento por una plataforma que bajaba demasiado rápido hacia el panteón; el Sr. Arévalo, escribe el diario *La Libertad*, “ahora disfrutará en el más allá el premio reservado a los que sufren con entereza y resignación los quebrantos de la vida”.⁸ El crimen también era otra constante y el transporte no estuvo exento del peligro que llegaban a ocasionar los ladrones, aunque muchas veces la necesidad sugería a los pasajeros recursos verdaderamente ingeniosos. García Cubas (1904) describe las vicisitudes que sucedían a bordo,

como la de una joven que al acercarse unos ladrones despuntó un platano e introdujo en la parte carnosa una sortija de gran valor y teniendo a

⁸ | *La Libertad*, octubre de 1895, p. 3.

aquellos delante fingió que el miedo la había puesto nerviosa y trémula, sorprendiéndola en que se retiraba la fruta de la boca y al verla en ese estado los ladrones dijeronla [sic] que no temiera nada por su persona y despojándola con miramiento de lo que creían de algún valor, dejáronle [sic] en la mano la fruta con el corazón de diamantes. En vista de tantos contratiempos como los que se experimentaban en los caminos, no es de extrañarse que nuestros antepasados se creyeran obligados, antes de emprender algún viaje por corto que fuese a otorgar su testamento y hacer confesión general de todas sus culpas. (p. 201)

Figura 4.
Robo a bordo de un tranvía, grabado de José Guadalupe Posada



Fuente: Colección Andrés Blaisten. <https://museoblaisten.com/Obra/7531/Corrido:-Robo-a-bordo-de-un-tranvia>

Con la llegada del ferrocarril se modificaron de manera notable los modelos tradicionales de transporte, al posibilitar el movimiento de personas y mercancías, reducir distancias y acortar los tiempos de traslado. Ayala Martínez (2017, p. 38) apunta que el tranvía se constituyó como un aliciente dentro del esquema de transporte desarrollado en las últimas décadas del siglo XIX. Por lo general, sus rutas se tendían sobre zonas centrales y de alta actividad comercial, de modo que resultó una pieza clave en la organización del tiempo y del espacio. No solo redujo distancias, sino que también reorganizó otros transportes a su alrededor. Para comerciantes y prestadores de servicios, representó más que la llegada de nuevos compradores: fue también una forma de conseguir que sus empleados llegaran a tiempo al trabajo (Camarena, 1992, p. 145).

El tranvía también provocó que la ciudad se alterara en términos espaciales, se acortaron tiempos de recorrido con otras latitudes, facilitando el comercio y desplazamiento de personas gracias a la extensión de los rieles hacia los cuatro puntos cardinales, logrando conectar no solo a una urbe en expansión, sino a una sociedad cambiante y si se quiere, heterogénea. El “rápido”, apunta Camarena (1992), llegaba a fábricas, restaurantes, mesones, parques y jardines; transportó cómodamente a pasajeros elegantes y a muchos otros no tan distinguidos; pasó por las calles más importantes y los barrios más sencillos, por lugares de trabajo y por panteones. “Pronto las calles pasaron a ser terreno de las máquinas y los hombres quedaron confinados a las banquetas” (p. 141).

La llegada del tranvía a Morelia

Este medio de comunicación urbano, que ya había mostrado su importancia en otros centros de población en el país, estimuló a algunos empresarios locales, quienes procedieron a organizarse en sociedades por acciones, con el objeto de establecer tranvías urbanos en distintas ciudades del estado próximas a quedar comunicadas por ferrocarril. Con esa motivación, a mediados de 1880 un selecto grupo de morelianos entre los que figuraban el arzobispo de Michoacán, José Ignacio Árciga, y los empresarios Félix Alva, José Vallejo, Luis Iturbe, Ignacio Solórzano, Luis Sámano y Antonio Carranza, formaron la sociedad del Ferrocarril Urbano de Morelia, proyecto que iniciaría con un capital social que debía reunirse en diciembre de ese año. La situación no sería sencilla, pues los accionistas carecían de recursos y el apoyo del gobierno prácticamente fue nulo (Uribe Salas, 1993, p. 26).

Por otra parte, dicho acuerdo generado por estos hombres de negocios no señalaba la necesidad de solicitar a las autoridades un apoyo

económico, aunque es seguro que el grupo de empresarios negociaba en privado el otorgamiento de una subvención. En 1880 dicha corporación proponía construir un ferrocarril urbano y solicitó para la obra una subvención de 1 500 pesos por kilómetro;⁹ sin embargo, dicha iniciativa quedó en el papel, no así el interés de otros grupos de concretar el proyecto. Sería a finales de 1882 y principios de 1883 cuando se expidió una nueva concesión para la construcción de las líneas del tranvía urbano en la ciudad. Uribe Salas (1993, p. 27) afirma, de acuerdo con los contratos revisados, que los encargados de dicha empresa serían los señores José Villada, José Pliego y Joaquín Díaz; todos ellos vecinos de la ciudad de México. En dicho contrato se aclaraba que para tal fin no se recibiría subvención alguna por parte del gobierno.

Para el caso de Morelia se estipuló que el tranvía urbano a construirse partiría de la plazuela de las Artes – antigua de San Diego – siguiendo por la calzada de Guadalupe y Calle Nacional hasta llegar a la esquina de la calle de la Merced. Del punto más conveniente de esta línea partiría otra que llegaría al lugar donde se pusiera la estación de la empresa Sullivan bajando por las calles que sean más practicables para este objeto. Igualmente se construiría un ramal de la Calle Nacional a la puerta de la aduana y el extremo de la línea se conectaba con el ferrocarril de México a Morelia en el punto más conveniente. Se advierte que las rutas se encontraban trazadas en un entorno urbano que se conectaba de manera complementaria con la estación del ferrocarril (Uribe Salas, 1993, p. 27).

La negociación quedó formalmente constituida el 9 de febrero de 1883 bajo la razón social de Compañía Limitada de Ferrocarriles Urbanos del Estado de Michoacán. En Morelia se impulsó una línea de tranvías que prestó servicio entre la estación del ferrocarril y el centro de la población, para más tarde desplazarse hacia otros puntos de la ciudad. Zamora, Uruapan, Morelia, Pátzcuaro y La Piedad fueron otros centros urbanos que impulsaron en su interior las líneas de tranvías en Michoacán, mismos que prestaron servicio entre las estaciones de ferrocarril y centro de las poblaciones, siguiendo en cada caso distinto recorrido (Uribe Salas, 2008, p. 79).

Como cualquier otra obra o servicio, el tranvía requería de tiempo para poder adaptarse a las necesidades de la población, pero pronto se presentaron problemas constantes en su funcionamiento: los continuos descarrilamientos, la suspensión continua del servicio y la prepotencia con la que los dueños trataban a los usuarios, entre otras. Esto provocó

⁹ Fondo Documental del Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo (FDIH), fondo Michoacán, Gobierno, Administración, caja 2, exp. 3, fol. 3v, ficha 175.

protestas por parte de la población que orilló a Vicente Villada, Joaquín Díaz y Eduardo Viñas a retirarse de la empresa. José Antonio Pliego Pérez, cuya actividad fundamental era el comercio, se convirtió en el propietario único de la compañía al adquirir el 6 de mayo de 1884, los derechos y acciones de sus socios por la cantidad de 11 400 pesos. Entre 1884 y 1890 la compañía pasó por varias manos debido a los problemas antes mencionados, a eso se sumaba al deterioro que mostraban tanto las vías como el material rodante, lo que exigía una fuerte inversión para su reparación (Uribe Salas, 1993, p. 28).

Finalmente, Tirso Sáenz, empresario local, adquirió la Compañía Limitada de Ferrocarriles Urbanos del Estado de Michoacán el 4 de enero de 1890 por un total de 40 000 pesos: 25 000 por los derechos de concesión de 1883 y 15 000 por los coches, las plataformas, mulas, enseres y demás accesorios pertenecientes a la misma. El gobierno del Estado le otorgó la concesión respectiva para la prolongación de esa línea al Sr. Sáenz por un lapso de 25 años y acordó esta vez, subvencionar la cantidad de 4 000 de los 15 000 pesos aproximados que sumaría el costo total de la línea, el resto saldría del fondo de Beneficencia Pública del Estado y en calidad de préstamo otorgado al concesionario. El nuevo ramal debía quedar concluido en septiembre de 1894; sin embargo, su término se prolongó varios meses después de la expiración del contrato y fue en enero de 1895 cuando finalmente quedó inaugurado; todo ello con un acto en presencia del gobernador como ocurría casi siempre con la llegada de algún “adelanto” (Coromina, 1894, p. 225).

Figura 5.
Tranvías en la Calle Nacional, afuera de la antigua farmacia
“La Central”, ca. 1910



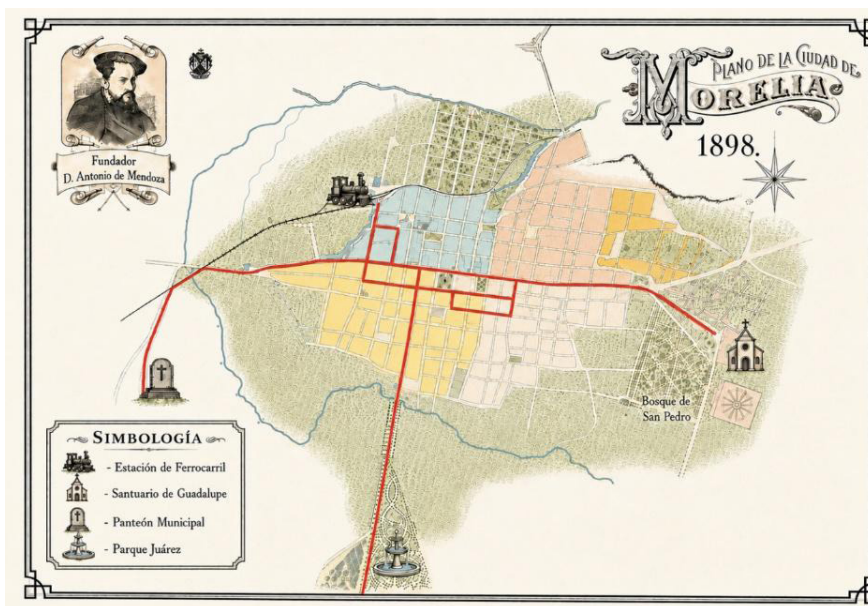
Fuente: Colección de José Antonio Romo Careaga.

El apoyo efectivo de las autoridades, aunado al crecimiento de la ciudad y al aumento de su población, hicieron rentable el negocio de los tranvías. En 1902, Tirso Sáenz solicitó permiso para extender las líneas hacia el sur de la ciudad que se bifurcaban de la vía principal en el jardín de la Compañía y terminaban en el extremo sur del parque Juárez llegando al pie de la loma de Santa María (Ayala, 2017, p. 43), prolongando además la línea hasta la mitad de la pista del bosque de San Pedro. En ese año de 1902 los tranvías en Morelia registraron una longitud de 7 640 metros, convirtiéndose en el medio de comunicación urbano más importante (Uribe Salas, 1993, p. 29). En 1904 seguían tendiéndose líneas para el tranvía, en el mes de febrero se habían reanudado los trabajos de extensión de la vía en la zona centro que formaría el circuito que,

bajando por la séptima calle de Aldama, seguirá por la primera de Matamoros, la primera de Iturbide y subiendo por la segunda calle de Victoria conectará con la vía de la primera Calle Nacional, de ahí conti-

nuará el trayecto en dirección poniente hacia el panteón. Hay también un pequeño ramal que penetrará a la cerrada de San Agustín. El circuito será muy útil, pues comprenderá las calles de más movimiento de la ciudad.¹⁰

Figura 6.
Rutas del tranvía en la ciudad de Morelia, 1904



Fuente: Elaboración propia sobre el plano de la ciudad de Morelia (1898), con base en AGHPM, fondo Secretaría de Gobierno y *La Libertad*, febrero de 1904, p. 1.

La prensa, como en casi cualquier obra, daba seguimiento a los trabajos de ampliación de las rutas por toda la ciudad, en febrero de 1904¹¹ se apreciaba que en toda la extensión de la nueva línea de tranvía se habían colocado los rieles (véase Figura 7) para lo cual había sido necesario desempedrar las calles, “más ahora ya se han repuesto también casi en su totalidad dichos empedrados... pronto quedará al servicio público la nueva

¹⁰ *La Libertad*, febrero de 1904, p. 1.

¹¹ En ese año se inauguró una nueva línea que partía del Colegio de San Nicolás al Parque Juárez por un precio de 5 centavos, efectuando corridas desde las 7:00 de la mañana hasta las 7:30 de la noche; los días festivos la ruta se haría cada 20 minutos.

vía que desempeñará un papel importante en cuanto a los cargamentos comerciales”.¹² Recordemos que el ferrocarril y el tranvía formaban el binomio perfecto en cuanto a la distribución de productos nacionales (aceites, jabones, alimentos, telas, vinos, etcétera) aterrizados a un plano regional, antes de eso el único recurso para lograr tal empresa era la arriería.

Figura 7.

Tendido de las líneas para el tránsito de los tranvías, Morelia, ca. 1905



Fuente: Uribe Salas (1993, p. 27).

Nota: Hombres trabajando sobre las vías en la intersección de las actuales calles Santiago Tapia y Guadalupe Victoria, al fondo se aprecia la extinta Hacienda del Cortijo.

Los tranvías representaron un medio de comunicación moderno, útil, eficiente e incluso ornamental (Rodríguez Herrejón, 2011, p. 79). A diferencia de los coches, que podían circular prácticamente por todas las calles de la ciudad, el tranvía tenía rutas fijas y su trayecto dependía de los lugares en donde estuvieran tendidas las líneas. El servicio tranviario se utilizaba no solo para el transporte de viajeros, sino también para el de mercancías y para servicios fúnebres. Camarena (1992) señala que

¹² | *La Libertad*, febrero de 1904, p. 1.

existieron “tranvías mortuorios con sus correspondientes carros fúnebres para el duelo y comitiva” (p. 141). En el caso de Morelia, esta función se observa en el itinerario y las tarifas del ferrocarril urbano publicados en enero de 1895, donde se advierte una ruta que partía del centro hacia el panteón. En las pendientes, como era el caso de la ruta al panteón, el tranvía avanzaba solo con ayuda de la gravedad, cuando llegaba a terreno plano, requería nuevamente de la tracción animal.

Tabla 1.
Itinerario y tarifas del ferrocarril urbano

<i>Servicio</i>	<i>Ruta</i>	<i>Precio</i>
Ordinario	Estación a la Calzada de Guadalupe	6 y 10 pesos
Extraordinario	Centro al Panteón	5 pesos
Fúnebre	Centro al Panteón	10 pesos: carro de primera
		5 pesos: carro de segunda
		3 pesos: carro de tercera
		1 peso: carro de cuarta
Fletes	Variado	Variado

Fuente: *Periódico Oficial*, enero de 1895, p. 7.

En el ocaso del siglo XIX y con el establecimiento de un nuevo panteón municipal ubicado en las inmediaciones de la hacienda de la Huerta, se planeó la prolongación de una línea hasta dicho cementerio bajo el argumento de que esa nueva vía dependía de la clausura del Panteón de San Juan (Ayala, 2017, p. 43) además por tratarse de una obra de interés general que produciría entre otras ventajas, las que traen consigo el empleo de nuevos capitales y especialmente las de mejorar las condiciones higiénicas de la ciudad (Uribe Salas, 1993, p. 28). Los trabajos para crear una ruta de tranvías hasta el punto referido comenzaron el 15 de septiembre de 1893 (Mercado, 1904, pp. 158–59).

La compañía de tranvías creaba disposiciones en cuanto al itinerario del tranvía urbano, aunque algunas fuesen eventuales a causa de días festivos;¹³ por ejemplo, que el día 1 de noviembre, desde las 8:00 de la mañana hasta las 6:00 de la tarde, hubiese una corrida de un *wagón* cada hora entre la calzada de Guadalupe y el panteón municipal; en ese tenor se alude a “lo mucho que contribuyen los árboles que dan agradable perspectiva al campo mortuario además del aseo que se ejecuta para que los numerosos visitantes encuentren toda comodidad posible en el día de los finados”.¹⁴

Los ferrocarriles urbanos vinieron a facilitar la comunicación al interior de la ciudad, atravesándola con rieles en todas direcciones para hacer que los habitantes de los suburbios se aproximaran al centro, dando como resultado un proceso de integración social. Rodríguez Kuri (2015) señala precisamente que “el tranvía y otros servicios, democratizan el funcionamiento de la sociedad, porque está abierto para todos”. Se trataba de un transporte específicamente urbano que ligaba a la capital con las villas o pueblos más cercanos y comunicaba los barrios (Aguayo, 2016, p. 15). Prueba de ello es que, rumbo a los festejos del centenario, el parque Juárez y otros paseos como la Calzada México se renovaron, sobre todo en sus caminos, pues se inauguró una vía férrea que partía del templo de la Compañía con dirección al sur, pavimentando tramos completos, dando como resultado la suma de poco más de 2 000 pesos hacia 1910; esto con la finalidad de hacer más cómodo el tránsito a carruajes, personas y otros vehículos, eso sin mencionar el agradable camino que hacían las distinguidas familias morelianas al inmediato “pueblecito veraniego” de Santa María de los Altos.¹⁵

¹³ | *La Libertad*, julio de 1893, p.3.

¹⁴ | *La Libertad*, octubre de 1900, p. 1.

¹⁵ | *La Libertad*, octubre de 1904, p. 1.

Figura 8.
Estación del tranvía del parque Juárez, ca. 1905



Fuente: Colección particular de Omar Guajardo.

En la primera década de 1900 el transporte público se había convertido en una necesidad casi indispensable, ya que la ciudad se expandía físicamente, aunque no con un ritmo tan acelerado como el de otras grandes metrópolis; por otro lado, el encarecimiento de las rentas contribuyó a que un porcentaje de la población tuviera que dispersarse a los suburbios más baratos y a su vez carentes de servicios, ya ni qué decir del estado de las calles y la falta de alumbrado y agua potable, caminar era el único recurso del cual se hacía provecho a falta de algún vehículo que llegara hasta esos arrabales. Habitar la ciudad y recorrerla eran actividades marcadas por la escala social en la que se estuviera situado (De Gortari, 1987, p. 49). Aun con esos contrastes, algún sector de la sociedad creyó que Morelia estaba lista para dar un paso más importante.

De acuerdo con la reconstrucción de Uribe Salas (1993), en 1907 *El Progreso Latino*, periódico de la capital del país, registró las negociaciones de un “conocido capitalista de Morelia, quien había venido con el fin de organizar una compañía que instalara una planta de tranvías eléctricos en la capital michoacana” (p. 29). Más tarde, señala el mismo autor, el propietario de los tranvías de Morelia y un grupo de empresarios llega-

ron a un acuerdo para constituir una nueva compañía por acciones que respaldara económicamente la transformación proyectada para el sistema de tranvías urbanos. Las negociaciones cristalizaron en 1909, cuando, de la mano del empresario hotelero Joaquín Oseguera, se expidieron las bases de la nueva compañía, denominada Empresa de Tranvías Eléctricos, S. A., cuyo capital se integraría con 330 000 pesos. La obra quedó en proyecto: la falta de estudios sobre el terreno y el movimiento revolucionario trastocaron los planes de los empresarios morelianos y debilitaron su poder económico.

Estos elementos, aunados a la aparición de los primeros automóviles en Morelia en el año de 1908, marcaron un antes y un después en la transición de las mulas a las 'máquinas a gasolina', pronto el transporte tendría en los automóviles y camiones a su protagonista.

Conclusiones

Los coches fueron parte fundamental del transporte desde el siglo XVIII, aunque rudimentarios, significaron en conjunto con las bestias de tiro, el único mecanismo que la población tenía hasta entonces para trasladarse en cortas o largas distancias. Sería con la llegada de los tranvías a finales del siglo XIX y los automóviles a principios del XX, cuando los carruajes quedarían totalmente desplazados. Por su parte, la implementación del tranvía en Morelia se gestó a la sazón de la gran expansión ferrocarrilera de finales del siglo XIX. Sin duda, las locomotoras se convertirían en el sello más significativo de la política modernizadora de Porfirio Díaz. Si bien la conexión interurbana en Morelia no fue de largo alcance, se puede decir que el tendido de líneas representó un avance significativo en términos de movilidad, pues de alguna manera agilizó las formas de trasladarse de los morelianos entre los principales puntos de la ciudad.

Aunque claramente el tranvía no conectaba a los barrios más alejados que se encontraban en las periferias como el del Zapote o de Santiaguito; este último quizá no se logró porque habrían de sortearse ciertos obstáculos, geográficamente hablando, como las pronunciadas pendientes en la zona norte, desde el barrio de San José y el Carmen hacia la zona pantanosa del "Paseo de las Lechugas". A pesar de ello, las vías sí llegaron a conectar los puntos más importantes de oriente a poniente; por ejemplo, del Bosque de San Pedro al Panteón Municipal y de norte a sur la Estación del Ferrocarril con el Parque Juárez. Aun así, el ferrocarril urbano se consolidó como un importante indicador de desarrollo y agente integrador de los espacios, modificando también las dinámicas del perfil urbano.

Es evidente que la utilidad en varios de los servicios se encontraba

dominada por la esencia clasista de la época, a su vez, esta tradujo ese discurso de progreso solo para unos cuantos, capaces de costear un carruaje o en su defecto un simple boleto de tranvía. Pero lo fascinante es entender al sistema tranviario como ese elemento integrador que congregó como ninguna otra obra o servicio a la comunidad en un mismo entorno urbano, pues los tranvías eran utilizados por pobres, clases medias y a veces hasta la élite. Todos ellos tuvieron la posibilidad de conocer la ciudad, abrir nuevos caminos y construir en nuevos espacios.

El ferrocarril urbano respondió a las necesidades de la población de agilizar los traslados, así como a los intereses de pequeños y medianos comerciantes que buscaban introducir y/o exportar sus productos. Esa circulación de capitales, tanto en el mercado local como en el regional, les permitió obtener cuantiosas ganancias gracias a los bajos costos y a la eficacia en el servicio, ni qué decir de los empresarios que aprovecharon estas situaciones para obtener las concesiones y controlar, para su beneficio, el transporte interno. Los tranvías además significaron una nueva forma de percibir el transporte público, pues impulsaron el crecimiento en las ciudades, superando de alguna manera, la tradición en las formas de trasladarse, aunque bien puede ser visto como una forma de innovación en términos de un proyecto que funcionó de forma práctica y que posibilitó, en su tiempo, nuevas soluciones a viejos problemas en los espacios urbanos.

Los medios de comunicación: teléfono, telégrafo, ferrocarril, y en este caso tranvía, así como la mejora a los espacios públicos, fueron elementos transformadores del paisaje urbano de las ciudades que se insertaron en condiciones sociales establecidas, con las costumbres y dinámicas del siglo XIX y principios del XX bien arraigadas que posibilitaron, limitaron y determinaron su realidad. Cabe en la reflexión, que actualmente en la ciudad de Morelia son diversos los medios de transporte empleados por sus moradores, desde los tradicionales camiones o ‘combis’ hasta los modernos automóviles por aplicación, pero algunos problemas del pasado persisten y nos recuerdan que hay desafíos en el presente en términos de movilidad; por lo tanto, deben existir nuevos proyectos de planeación urbana que respondan a las exigencias del futuro en una ciudad que crece exponencialmente.

Lista de referencias

Archivos

AFMT – Archivo Fotográfico “Manuel Toussaint”, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Estéticas.

AHMM – Archivo Histórico Municipal de Morelia.

AGHPM – Archivo General e Histórico del Poder Ejecutivo del Estado de Michoacán.

FDIHH – Fondo Documental del Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo.

HPUMJT – Hemeroteca Pública Universitaria “Mariano de Jesús Torres”.

Hemerografía

La Libertad, Morelia.

Periódico Oficial.

Fuentes primarias

Coromina, A. (1894). *Recopilación de leyes, decretos, reglamentos y circulares expedidas por el estado de Michoacán* (vol. 32). Imprenta de los hijos de Ignacio Arango.

De la Torre, J. (1883). *Bosquejo Histórico de la ciudad de Morelia*. Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo.

Frias y Soto, H. (1854). *Los mexicanos pintados por sí mismos, tipos y costumbres nacionales*. Imprenta de Manuel Murguía Romero. http://cdigital.dgb.uanl.mx/la/1020001188/1020001188_002.pdf

García Cubas, A. (1904). *El libro de mis recuerdos: narraciones históricas, anecdóticas, y costumbres mexicanas anteriores al actual estado social, ilustrados con más de trescientos fotograbados*. Imprenta de Arturo García Cubas.

Mercado, A. (1904). *Memoria sobre la Administración Pública del Estado de Michoacán de Ocampo, 1900–1904*. Escuela industrial Militar “Porfirio Díaz”.

Welda, O. (1868). *Michoacán y la Introducción de Mejoras. Memoria Escrita*. Imprenta de Octavio Ortíz.

Literatura secundaria

Aguiar, F. (2016). ¿Tranvías o ferrocarriles? El Distrito Federal 1857–1873. *Mirada Ferroviaria, Revista digital del Centro de Investigación Ferroviaria* (28), 6–17.

- Ayala Martínez, A. (2017). *La actividad comercial de la Morelia porfirista: población, producción y consumo* [Tesis de licenciatura no publicada, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo].
- Azevedo Salomao, M. E. (2017). Morelia decimonónica en la mirada de los viajeros extranjeros. Emily Elizabeth Ward y Fanny Chambers Gooch. *Boletín Rosa de los Vientos* (8), 15–26.
- Camarena, M. (1992). El tranvía en época de cambio. *Historias, Revista de la Dirección de Estudios Históricos* (27), 141–46.
- Campos, A. (2017). Los primeros autotaxímetros de la Ciudad de México, 1907–1911. En I. Álvarez (Ed.), *Automotores y transporte público, un acercamiento desde los estudios históricos* (pp. 112–15). El Colegio Mexiquense.
- Carreón Nieto, M. C. (2014). *Valladolid/Morelia y sus ríos. Historia de un vínculo*. Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo.
- Connolly, P. (1997). *El contratista de don Porfirio, obras públicas, deuda y desarrollo desigual*. El Colegio de Michoacán; Fondo de Cultura Económica.
- De Gortari, H. (1987). ¿Un modelo de urbanización? La Ciudad de México de finales del siglo XIX. *Secuencia, Revista de Historia y Ciencias Sociales*, (8), 42–52.
- Durand, D. (2000). Caminería vial en ciudades coloniales del centro de México, pasado, presente y futuro. En O. Rodríguez (Ed.), *Nueve ensayos de caminería* (pp. 169–82). Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo.
- Elías, N. (1987). *El proceso de la civilización*. Fondo de Cultura Económica.
- Franco de los Reyes, D. A. (2021). Los primeros sitios de automóviles de alquiler y autotaxímetros en la Ciudad de México: agentes, regulaciones y conflictos, 1905–1917. *Oficio. Revista de Historia e Interdisciplina*, 13, 111–28. <https://doi.org/10.15174/orhi.vi13.158>
- Gallardo Negrete, F. (2018, 20 de febrero). El tranvía de la Ciudad de México, una historia para personas que viajan en camión y en metro. *Nexos*. Sección La Brújula. <https://labrujula.nexos.com.mx/el-tranvia-de-la-ciudad-de-mexico-una-historia-para-personas-que-viajan-en-camion-y-en-metro/>
- Glantz, M. (1964). *Viajes en México: crónicas extranjeras (1821–1855)*. Secretaría de Obras Públicas.
- Ibarra Deras, M. y Becerril Sánchez, T. (2022). El papel de los tranvías en la Ciudad de México del siglo XIX. *Revista Legado de Arquitectura y Diseño*, 17(32), 2–9.

- Ramos Delgado, R. (2023). El ferrocarril urbano de Tepic (1881–1890). Convivencias y conveniencias de los tranvías de tracción animal sobre la estructura urbana de una ciudad provinciana. *Letras Históricas* (28), 1–26.
- Rodríguez Herrejón, G. F. (2011). *La introducción del automóvil a Morelia: análisis socio-técnico* [Tesis de licenciatura no publicada, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo].
- Rodríguez Kuri, A. (2015). La vida en tiempos de don Porfirio. En E. Krauze, *Porfirio Díaz, El Centenario* [Programa de televisión]. Clío TV.
- Silva, J. (2019). Obra pública y desarrollo urbano del ayuntamiento de Morelia a fines del siglo XIX. *Boletín Rosa de los Vientos* (10), 31–44.
- Uribe Salas, J. A. (1993). *Morelia, los pasos a la modernidad*. Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, Instituto de Investigaciones Históricas.
- Uribe Salas, J. A. (1999). *Michoacán en el siglo XIX: cinco ensayos de historia económica y social*. Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo Instituto de Investigaciones Históricas.
- Uribe Salas, J. A. (2008). *Empresas ferrocarrileras, comunicación interoceánica y ramales ferroviarios en Michoacán 1840–1910*. Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo.
- Zavala García, M. (2016). Llegan los billares a la vida cotidiana de la Morelia porfiriana. En M. Zavala García (Ed.), *Vida cotidiana. El Centro Histórico de Morelia* (pp. 41–52). H. Ayuntamiento de Morelia; Dirección de Asuntos Interinstitucionales y Cabildo; Archivo Histórico Municipal de Morelia.