

LOS MEDIOS DE TRANSPORTE Y EL COMERCIO

La urbanización de Tacubaya, durante el siglo XIX y las tres primeras décadas del siguiente, fue un proceso histórico que implicó no sólo transformaciones en su espacio, en el tipo y patrón de asentamientos y en el régimen de propiedad de la tierra como hemos visto hasta aquí. Implicó también cambios en la infraestructura y medios de transporte, así como en la estructura de sus actividades económicas, entre otros.

En un lapso que abarca casi cincuenta años, entre 1858 y 1900, los transportes y las actividades económicas de esta localidad experimentaron notables e importantes cambios asociados al crecimiento de su población y a la urbanización de su espacio. Los trenes de mulas fueron suplidos, primero, por ferrocarriles de vapor, luego por los tranvías eléctricos y los vehículos automotores, al tiempo que el comercio y los servicios desplazaron a las actividades agrícolas como motor de la economía local, y los asentamientos perdían su carácter suburbano y veraniego para integrarse a una dinámica urbana metropolitana con la ciudad de México y otras poblaciones del Distrito.

Como veremos en el presente capítulo, mediante los cambios tecnológicos en los transportes y a través del comercio, Tacubaya no sólo transformó su espacio y economía locales, sino que impulsó también su conurbación con la ciudad de México.

Los cambios en los medios de transporte

Una de las condiciones básicas para el funcionamiento de las ciudades son los medios y sistemas de transporte. A su vez, el desarrollo de esta infraestructura ha condicionado y ha estado históricamente condicionada a los cambios en el tamaño y actividades de la población, es decir, los sistemas de transporte han nacido y cambiado a partir de su interacción con otros procesos históricos, tales como el desarrollo tecnológico, el poder político, el crecimiento demográfico, la expansión física de los asentamientos, los cambios en el uso del suelo y la diversificación de las actividades económicas.¹

¹ *Vid.* Víctor Islas Rivera, "El transporte urbano y sus efectos ambientales", en Martha Scheingart y Luciano d'Andrea (comps.), *Servicios urbanos, gestión local y medio ambiente*, México, El Colegio de México/CERFE, 1991, p. 109-120; Valentín Ibarra Vargas, "Conformación del

De esta manera, puede afirmarse que los medios y los sistemas de transporte son a la vez resultado y condición de la expansión urbana o, dicho de otra manera, son resultado y condición de la convergencia del poder, el territorio, la producción y el consumo en el ámbito de las ciudades, convergencia que genera una diversidad de problemas.

Desde luego, la interacción de estos procesos, situada en la base de los cambios en los sistemas y medios de transporte, tiene una dimensión histórica insoslayable, la cual puede ser estudiada desde diversas ópticas, como, por ejemplo, la de las relaciones existentes entre el desarrollo de los modos de transporte público y la conformación del espacio urbano, la integración de una economía urbana, el cambio tecnológico, la gestión pública y la cultura urbana, entre muchos otros.

Desafortunadamente, en el caso de la ciudad de México, conocemos muy poco de los cambios históricos asociados al crecimiento y cambio de sus medios y sistemas de transporte, de no ser por las monografías que hacen un recuento de aquellos que se han utilizado en la ciudad desde la época prehispánica hasta el siglo XX.² Han sido el urbanismo, la economía, la sociología urbana, la antropología urbana, la demografía y la geografía las disciplinas que se han interesado más en el estudio de los diversos problemas asociados a los medios y sistemas de transporte en la ciudad, aunque en sus trabajos la dimensión histórica de los problemas que analizan aparece desdibujada.

En estos estudios, el acento es puesto en algunos problemas específicos vinculados al transporte en la ciudad de México, es decir, sus aspectos sociales, políticos, económicos, administrativos, técnicos, ambientales y culturales.³ Escapa a su atención, sin embargo, la historicidad

espacio urbano y su relación con el transporte público. Aspectos históricos", en Martha Scheingart (coord.), *Espacio y vivienda en la ciudad de México*, México, El Colegio de México, 1991, p. 51-83, y Carlos Brambila Paz, *Expansión urbana en México*, México, El Colegio de México, 1992, p. 272-277.

² Véase, por ejemplo, de Carlos J. Sierra *et al.*, *Historia de los transportes eléctricos en México*, México, DGSTE del D. F., 1976, y, del mismo autor, *Breve historia de la navegación en la ciudad de México*, México, SHCP, 1968; Héctor Manuel Romero, *Historia del transporte en la ciudad de México: de la trajinera al metro*, México, DDF, 1987; Fanny del Río y Carlos Vargas, *Historia de las comunicaciones y los transportes en México: el autotransporte*, México, SCT, 1988, y Ernesto de la Torre Villar, "La capital y sus primeros medios de transporte: prehistoria de los tranvías", en *Historia Mexicana*, México, El Colegio de México, v. 9, n. 2.

³ Ejemplo de este tipo de trabajos son: Víctor Islas Rivera, *Llegando tarde al compromiso: la crisis del transporte en la ciudad de México*, México, El Colegio de México, 2000; Luis Chias Becerril (comp.), *El transporte metropolitano hoy*, México, PUEC-UNAM, 1995; Javier Delgado, *Ciudad-región y transporte en el México Central: un largo camino de rupturas y continuidades*, México, Plaza y Valdés/UNAM, 1998; Néstor García Canclini, *La ciudad de los viajeros: travesías e imaginarios urbanos*, México, Grijalbo, 1996; Oscar Figueroa, "La evolución de las políticas de transporte urbano colectivo en la ciudad de México entre 1965 y 1988", en *Estudios demográficos y urbanos*, v. 5, n. 2 [14], mayo-agosto, 1990, p. 221-235; Mario Ramos Girault,

de la dimensión metropolitana que hoy día define espacial, social, política, institucional, económica y culturalmente a la ciudad de México, la cual experimentó, a partir de la segunda mitad del siglo XIX los cambios fundamentales que la encaminaron a convertirse en la mayor urbe del país y del planeta entero. En este sentido, falta en ellos un conocimiento histórico de las particularidades espaciales, sociales, económicas y políticas de las distintas poblaciones de los alrededores de la ciudad de México con las cuales ésta se enlazaba por medio del transporte, y que, al paso del tiempo, terminaron por conformar una sola mancha urbana.

No menos puede decirse de los trabajos históricos, los cuales, además de escasos, no permiten superar las limitantes que hemos señalado para los trabajos desarrollados dentro de otras disciplinas, pues se concentran en relatar la sustitución de un medio de transporte por otro, y no relacionan ésta con aquellos otros procesos que han impulsado históricamente la expansión urbana de la ciudad capital.

Para el propósito general que nos ocupa, es decir, la explicación histórica de la urbanización de Tacubaya, el de los medios y sistemas de transporte es un tema obligado, pues, como veremos, fueron un componente determinante de su expansión urbana en la medida en que estimularon su crecimiento y facilitaron su comunicación con la ciudad de México, de la que, como ya hemos visto, dependió en muchos sentidos para su propio desarrollo.

No obstante, está fuera de nuestro propósito ofrecer aquí una perspectiva histórica de todos los problemas asociados a su desarrollo. Hemos optado por dar cuenta, en términos generales, de algunos aspectos del transporte vinculados directamente con la expansión urbana de Tacubaya, de los cuales pudimos reunir alguna información. A pesar de nuestra reducida perspectiva temática, la relación que existió entre la urbanización y los cambios en el transporte es claramente destacada en las siguientes páginas.

En términos generales, a lo largo del siglo XIX y las primeras dos décadas del siguiente, los cambios en la base tecnológica del transporte en Tacubaya se caracterizaron por la sustitución de medios de transporte movidos por tracción animal (carros, carretas, carricoches, etcétera), por otros impulsados por fuerza mecánica (ferrocarril de vapor, tranvía eléctrico, automóviles y autobuses), todos los cuales conectaron, primero, Tacubaya con la ciudad de México y, paulatinamen-

te, con aquellas poblaciones de su entorno inmediato (Mixcoac, San Ángel, Coyoacán, Tlalpan, Azcapotzalco, Guadalupe Hidalgo y otras), aunque permanentemente Tacubaya fue lugar de paso obligado para dirigirse al centro y occidente del país.

Hacia 1858, los carruajes tirados por mulas y caballos dejaron de ser el principal medio de transporte entre Tacubaya y la ciudad de México, pues ese año se inauguró el ferrocarril de vapor entre ambas poblaciones, aunque continuaron usándose los llamados transportes de "sangre". Cuarenta y dos años después, a partir de 1900, el principal medio de transporte pasó a ser el tranvía eléctrico, el cual, hacia 1917, empezó a tener un importante competidor en los automóviles y camiones de combustión interna, cuyo creciente número y los problemas de tráfico que causaban llevó al Ayuntamiento tacubayense a crear en 1922 el Departamento de Tráfico.

Son varios los procesos asociados a este esquema general de cambios en los medios de transporte en Tacubaya. En principio, debe subrayarse que los inversionistas y los gobiernos buscaron siempre conectar a Tacubaya con la ciudad de México, tanto por lo benéfico que resultaba para los inversionistas, como por la estrecha dependencia que existía entre ambas poblaciones por la vía del comercio, el trabajo y el esparcimiento, según hemos podido ver más arriba.

En segundo lugar, los cambios en los medios de transporte reflejan también la presión que sobre los mismos generó la demanda de una población en constante y radical aumento, no sólo de Tacubaya, sino también de la ciudad de México.

Así, por ejemplo, el uso de transporte con tracción animal corresponde a un periodo en el cual Tacubaya no registró aumentos significativos en el tamaño de su población y en el que se mantuvo fundamentalmente como un lugar de recreo y esparcimiento para las familias acomodadas de la ciudad de México, aunque también la provisión de harina para las panaderías de la ciudad de México, producida en los molinos de Tacubaya, y de otros bastimentos provenientes de otros puntos del país exigió el uso de carros tirados por animales.⁴

⁴ Tacubaya, como receptoría de rentas que fue, fungió como puerta de entrada de productos agropecuarios (trigo, aguardiente de caña y ganado en general) procedentes de la zona norte del Estado de México, de Hidalgo y de Querétaro, del oeste del Estado de México y Michoacán, y de Morelos. Pero también salían de Tacubaya para comerciarse productos tales como la aceituna, el aceite de oliva, el pulque, las frutas, el ganado y sus derivados, así como la harina de trigo producida en los cuatro molinos de su demarcación. En 1839, por ejemplo, salieron con destino a la ciudad de México las siguientes cargas de harina: 9 269 del Molino de Santo Domingo, 3 365 del Molino de Valdés, y 4 453 del Molino del Salvador. *Vid.* Jesús López M. y Margarita Delgado C., "De semillas y otras menudencias", en Celia Maldonado y Carmen Reyna (coords.), *Tacubaya. Pasado y presente*, México, INAH, 1996, p. 181-185.

Según los datos de que disponemos, durante la primera mitad del siglo XIX el número de habitantes de Tacubaya fluctuó entre 2 900 y 3 300, mientras que la población de la ciudad de México tampoco registró grandes cambios en su tamaño durante el mismo periodo, en el cual no se separó de la cifra de 200 000 habitantes.⁵ Esto sugiere que la demanda de transporte no fue de tal magnitud que obligara a cambios radicales en los medios por los cuales se proporcionaba, o que la tecnología, las inversiones y las condiciones políticas necesarias no estaban disponibles en esta época.

A juzgar por esto último, y por los intentos de construir una vía férrea entre Tacubaya y México, que datan de 1838, podría pensarse que, en realidad, por poca que hubiese sido la demanda de transporte entre ambas poblaciones, ésta fue vista como una empresa que prometía ganancias a los inversionistas, pero no fue sino hasta fines de la década de 1850 que encontró las condiciones para concretarse.

En efecto, entre 1858 y 1878 la población de Tacubaya registró un crecimiento notable con respecto a su tendencia anterior. En estos años, sus habitantes aumentaron de 3 377 a 7 040, es decir, se duplicó su número en veinte años, y en adelante no dejaría de crecer aceleradamente.⁶ Fue en esa época también que el ferrocarril se convirtió en el principal medio de transporte entre Tacubaya y la ciudad de México.

Años más tarde, en 1900, cuando comenzaron a brindar sus servicios los tranvías eléctricos entre la ciudad de México y Tacubaya, la población de ésta había alcanzado el número de 20 177 habitantes, cifra que en 1919, dos años después de que los vehículos automotores iniciaran su competencia con los tranvías, se elevó a 51 312 habitantes.⁷ Está por investigarse el tipo de actividades que desempeñaban quienes utilizaban los medios de transporte para trasladarse entre Tacubaya y otras poblaciones, pero es seguro que dentro de sus motivaciones pueden contarse el trabajo, el comercio, y el esparcimiento.

El ferrocarril

Si recordamos que después de la primera mitad del siglo XIX la propiedad de la tierra en Tacubaya fue abierta al mercado por las leyes de desamortización, y que la actividad comercial en su interior y con la ciudad de México creció también, puede comprenderse el importante

⁵ Véase *supra* capítulo 1, cuadro 5, "Crecimiento de la población de Tacubaya, la ciudad de México y el Distrito Federal, 1824-1930".

⁶ *Ibidem.*

⁷ *Ibidem.*

papel que en este crecimiento desempeñaron los medios de transporte, pues la facilidad en el traslado de personas y mercancías no sólo estimuló la expansión física y el aumento de las actividades económicas de la ciudad de México, sino que impulsó también el de sus suburbios, en especial aquellos que resultaban atractivos por su cercanía con la ciudad y por las cualidades de su suelo y de su clima, como fue el caso de Tacubaya.

Así, habiéndose convertido Tacubaya en el suburbio veraniego predilecto de familias ricas y de paseantes de la ciudad de México, y al ser también un lugar de paso obligado para conectarse con el camino que llevaba a Toluca, Morelia y Guadalajara, varios hombres de negocios se percataron de lo rentable que resultaría tender un ferrocarril que facilitara ese tráfico de personas y mercancías que a mediados del siglo XIX se llevaba a cabo por medio de “carros de harina”, “coches”, “carricoches”, “ómnibus”, “simones”, “chanclas”, burros, mulas y caballos, tanto de servicio privado como de alquiler, a través de un camino “imperfecto y de una angostura peligrosa”, por el cual transitaban “los mexicanos más acaudalados”, los “altos financieros”, “las más encantadoras amazonas”, y la diplomacia extranjera, además de “gente plebeya de poca monta”.⁸

Entonces, con una amplia necesidad social de transporte que cubrir, el primer intento por establecer una vía férrea entre México y Tacubaya se dio en el año de 1838 cuando Manuel Escandón, Felipe M. del Berrio y José Gonzaga Vieyra solicitaron permiso al Ayuntamiento de México para construir dicha vía que partiría de la Plazuela de Montepío (San Juan de Letrán) y terminaría en la Plaza de la Parroquia de Tacubaya. Aunque en 1840 el Ayuntamiento dio su aprobación al proyecto, haciéndole algunas modificaciones, al final no se llevó a cabo.

Años después, la idea de tender una vía férrea entre México y Tacubaya se incluyó como parte de un proyecto para construir un amplio

⁸ Ernesto Masson, *Olla podrida...*, París, Imprenta Hispano Americana, 1864, p. 282, 290. Cabe señalar que un reglamento de 1853 dividió en cinco clases los carros de alquiler y estableció, de acuerdo a su clase, una cuota que debían pagar al Municipio de la ciudad de México. Los de tercera clase eran aquellos carruajes que hacían viajes a los alrededores de la ciudad. Estaban por lo general de entre seis y doce asientos, aunque también existían las diligencias y ómnibus que contaban con más de doce asientos. Seguramente éste fue el tipo de carruaje que el grueso de los viajeros a Tacubaya utilizaba, además de los de servicio particular. *Vid.* Martín Ramos García, *Los caminos de fierro en el D. F.: desde los ferrocarriles urbanos hasta los tranvías eléctricos*, México, UAM Iztapalapa, 1993 (tesis de maestría en Historia), p. 10. Ernesto Masson —quien en agosto de 1851 calificó de clasista la prohibición de que los ómnibus circularan por el lado de los arcos que miraba a la Hacienda de la Condesa— confirma este hecho al decir: “Puede que se nos haya prohibido el paso por el camino indicado, por ser el ómnibus compuesto de gente plebeya y de poca monta. [...] ¿Será quizá para que no echemos a perder por nuestra corpulencia un camino reservado a la gente deuntuosos equipajes y de monstruosos frisiones?”. *Vid.* E. Masson, *op. cit.*, p. 290.

sistema de caminos de hierro que rodearían a la ciudad de México por el Valle, abrazando las principales avenidas de su tráfico mercantil y de sus comunicaciones interiores; esto es, las vías férreas pasarían por Tacubaya, Mixcoac, San Ángel, Coyoacán, Tlalpan, Mexicalcingo, Peñón de los Baños, Guadalupe y Tacuba, bien fuese por líneas generales directas o por medio de líneas transversales secundarias.

En 1852 el presidente Mariano Arista aprobó el proyecto, impulsado por José Gómez de la Cortina, vecino notable de Tacubaya, para conectar por medio del ferrocarril las poblaciones de México, Tacubaya, Mixcoac, Coyoacán, San Ángel y Tlalpan, lugares en los que las familias acomodadas de la ciudad de México tenían sus casas de campo y en los que sus habitantes buscaban recreo y descanso. Sin embargo, los trastornos políticos que enmarcaron el inicio de la segunda mitad del siglo XIX frustraron su realización.⁹

No mucho tiempo después se intentó proseguir con el proyecto, esta vez “con una obra de ejecución pronta, fácil y poco dispendiosa” que sirviese de prueba o de ensayo, y que al mismo tiempo atrajera inversionistas. A este fin se eligió el camino que iba de la ciudad de México a Tacubaya, el cual reunía las condiciones para la etapa inicial del proyecto.¹⁰

A pesar de que tampoco tuvo éxito este proyecto, lo relevante del mismo es que no reducía a una sola población el enlace con la ciudad de México, sino que buscaba conectar ésta con un número mayor de poblaciones probablemente porque para entonces éstas habían adquirido una mayor importancia y se habían convertido en un potencial mercado que no existía en 1838.¹¹

Fue hasta el 2 de febrero de 1858, después de que en agosto de 1856 Jorge Luis Hammeken obtuvo la concesión para introducir el ferrocarril de vapor a Tacubaya, que se inauguró la línea México-Tacubaya estableciéndose la terminal en la calle Real o de Benito Juárez.¹² En la ciudad de México la vía de este ferrocarril partía de la Plaza de Armas, a un costado de la Catedral, y tomaba las calles que corrían de oriente a poniente; llegaba a la altura del Paseo de la

⁹ Diego G. López Rosado, *Los servicios públicos de la ciudad de México*, México, Porrúa, 1976, p. 140.

¹⁰ *Empresa del ferrocarril de México a Tlalpan por Tacubaya, Mixcoac y San Ángel*, México, Tipografía de Rafael Rafael, 1853.

¹¹ El proyecto ferroviario que fructificó antes que el de la ruta México-Tacubaya fue el de la ruta México-Guadalupe Hidalgo, quizá porque requirió de una inversión menor y porque era un tramo del ferrocarril México-Veracruz. Aprobada la concesión en 1855, las obras del nuevo ferrocarril concluyeron en 1857 y muy pronto mostró ser un excelente negocio. *Vid.* Martín Ramos G., *op. cit.*, p. 20-22.

¹² Ernesto de la Torre Villar, “El ferrocarril de Tacubaya”, en *Historia Mexicana*, México, El Colegio de México, v. IX, enero-marzo, 1960.



Figura 24. Ruta del camino de hierro de Tacubaya, desde la Plaza de Armas de México, 1856. Fuente: AHDF, *México, Ferrocarriles en general*, v. 1038, exp. 5

Reforma, y de allí con dirección al poniente, que después cambiaba al suroeste, llegaba a Tacubaya.

Con corridas cada hora, desde las siete de la mañana hasta las siete de la noche, a un costo de 25 centavos en primera clase y 12 centavos en segunda clase, el nuevo ferrocarril empezó a desplazar el uso del ómnibus y de otros carruajes y con ello a enfrentar la oposición de los propietarios de estos antiguos medios de transporte, quienes alegaron en su favor, a través de la prensa, que la circulación del nuevo ferrocarril por las estrechas calles de la ciudad de México resultaba riesgoso, por su tamaño, y molesto, por el ruido de su garganta de vapor.

Para atender a estas razones, se proporcionó un servicio mixto que consistió en emplear una máquina de vapor en el trayecto de Tacubaya al Paseo de Bucareli, y de allí al centro de la ciudad de México se utilizaban carruajes con tracción de "sangre" (mulas); además en julio de ese año se expidió un nuevo reglamento que regiría su servicio.¹³

No obstante estas condicionantes Hammeken, concesionario del ferrocarril, obtuvo del gobierno una serie de prerrogativas que hicieron de la empresa del ferrocarril a Tacubaya un buen negocio. El decreto de 13 de agosto de 1856 le otorgó derechos de uso sobre los caminos y terrenos propiedad de la Nación por donde fueran a tenderse las vías. También le concedió, por un periodo de 18 meses, la

¹³ Martín Ramos G., *op. cit.*, p. 24.

exención del pago de contribuciones por introducción y circulación de la maquinaria y de todos los efectos necesarios, así como la importación, libre de todo derecho, de hasta \$ 100 000.00 destinados al mismo objeto. Se vio beneficiado también con la facultad para fijar y modificar los aranceles o cuotas para el transporte de pasajeros y efectos de toda clase. Pero la mayor concesión que el gobierno le otorgó fue la de exentar de todo género de contribuciones e impuestos, por un periodo de quince años, el ferrocarril, los carruajes y toda clase de propiedad correspondiente al camino férreo.¹⁴

Sobre estas bases, Jorge Luis Hammeken abrió una convocatoria a quienes se interesaran en adquirir acciones de las cien que ofreció a \$1 000.00 cada una, pues el gobierno también le había concedido el derecho de dividir su capital en el número de acciones que quisiera para enajenarlas o transferirlas. A cambio, Hammeken tomaría el valor de estas acciones para construir y concluir el camino en un plazo de dos años. Si para el 13 de agosto de 1857 no cumplía con esta condición se vería obligado a pagar a los accionistas un rédito del 6% anual por el tiempo que le faltare para concluir las obras.¹⁵

Algunos de los principales accionistas de la compañía constructora tenían su residencia en Tacubaya, como Manuel Escandón (30 acciones), Vicente Escandón (5 acciones), el propio Hammeken (20 acciones), y el estadounidense Luis S. Hargous (5 acciones), quien en septiembre de 1854 había comprado a la testamentaria de José María Luis Mora la casa que éste tenía en el callejón del Calvario.¹⁶ Otros de los accionistas fueron N. Davidson (5), Domingo M. Pérez y Fernández (2), Luis Bonhomme (1), Darget y Co. (1), J. y Franco M. Darget (1), Tito Parrodi (1), L. Rioja (1), Juan F. Waiss (8), I. Amor (5), F. Campero (1), E. A. Mejía (5), Guadalupe Lombardo (7), M. Bringas (3), y Heyser Abrahms y Co. (1).¹⁷

Formada la sociedad de accionistas y reunido el capital, Hammeken asumió la gerencia de la compañía y llevó a cabo la construcción del ferrocarril. A lo largo de los 17 meses que se emplearon en las obras fue en aumento el monto de capital de la sociedad a través del aumento de acciones. Así, el costo total de construcción del ferrocarril fue de \$ 98 604.17, gasto que se cubrió con facilidad en los dos primeros años de operación.

¹⁴ *Informe que el socio gerente [Jorge Luis Hammeken] da a los señores accionistas de la Compañía del Camino de Fierro de Tacubaya*, México, s.e., 1860.

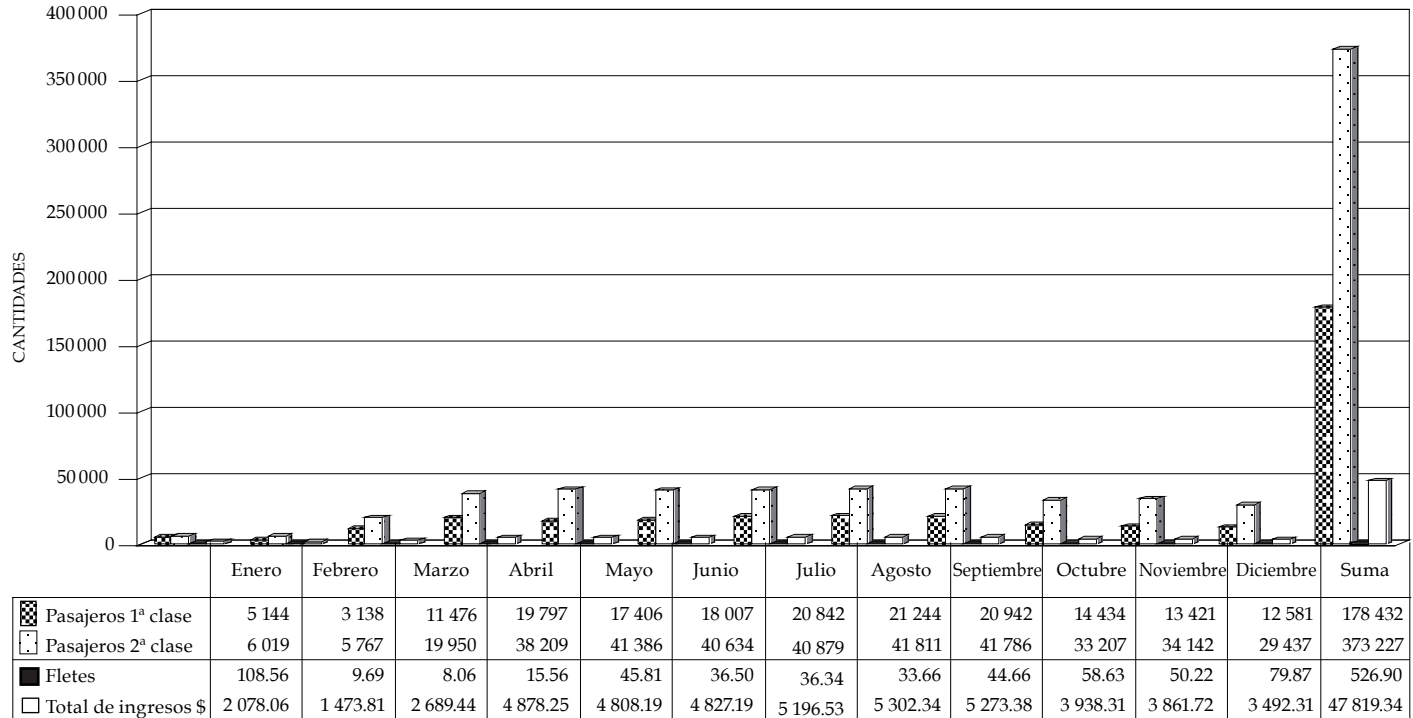
¹⁵ *Ibidem*.

¹⁶ *Guía de protocolos del Archivo Histórico de Notarías*, op. cit., acta 52963, folio 2341, 12/09/1854, notario 658. Años después, el 27 de noviembre de 1856, Luis H. Hargous vendería esta propiedad a Juan N. Rubio. *Vid. ibidem*, acta 60466, folio 3962, 27/XI/1856, notario 658.

¹⁷ *Informe que el socio gerente*, op. cit., el número entre paréntesis indica el número de acciones.

Gráfica 6

INGRESOS POR OPERACIÓN DEL FERROCARRIL MÉXICO-TACUBAYA DURANTE EL AÑO DE 1858



Fuente: Informe que el socio gerente da a los señores accionistas de la Compañía del Camino de Fierro de Tacubaya, México, [s.e.], 1860.

CUADRO 12

INGRESOS POR OPERACIÓN DEL FERROCARRIL
MÉXICO-TACUBAYA, 1859

Mes	Número Pasajeros 1ª clase	Número Pasajeros 2ª clase	Fletes	Total ingresos
Enero	17 541	39 160	56.75	4696.88
Febrero	19 673	41 995	56.75	5220.06
Marzo	10 808	22 259	50.87	3047.01
Abril	12 985	30 618	50.63	3616.01
Mayo	23 138	53 769	67.56	6425.38
Junio	23 727	52 819	87.81	6413.25
Julio	22 124	49 873	63.31	5964.25
Agosto	21 054	48 618	56.94	5727.31
Septiembre	20 412	50 061	57.06	5737.31
Octubre	17 610	43 773	50.69	4987.75
Noviembre	15 754	41 613	66.12	4636.19
Diciembre	13 568	38 807	49.63	4171.06
<i>Suma</i>	<i>218 394</i>	<i>513 365</i>	<i>714.12</i>	<i>60 643.06</i>

Fuente: *Informe que el socio gerente [Jorge Luis Hammeken] da a los señores accionistas de la Compañía del Camino de Fierro de Tacubaya, México, s. e, 1860.*

Los ingresos obtenidos en 1858 fueron de \$ 47 939.50 y la cantidad que correspondió a los accionistas por dividendos fue de \$ 19 500. En 1859 los ingresos ascendieron a \$ 60 643 y los dividendos fueron de \$ 9 000.00. Esta diferencia en los dividendos obtenidos en los dos años de operación del ferrocarril se debió a la suspensión de viajes en los meses de marzo y abril de 1859 y a diversos gastos de composuras de los coches, del camino y de los puentes. Pese a ello, en dos años de funcionamiento, el ferrocarril produjo ingresos por \$ 108 747.50 que superaron el monto de lo gastado para su construcción, es decir, \$ 98 604.17.

Por otro lado, comparando las cifras de pasajeros transportados y de fletes durante los años de 1858 y 1859, se observa que la rentabilidad del ferrocarril radicaba casi por completo en el transporte de personas, y que el tránsito de éstas entre México y Tacubaya era intenso dado el elevado número de ellas que viajaban de un punto a otro, especialmente durante los meses de verano. Durante esta temporada del año, las estaciones de una y otra población se abarrotaban de usuarios que adquirirían su boleto

de segunda y elevaban los ingresos de la compañía en una cantidad mayor a la que recababa en los primeros meses del año.¹⁸

En realidad, si consideramos que entre 1857 y 1859 la población de la ciudad de México era de 200 000 habitantes y la de Tacubaya de 3 349,¹⁹ aproximadamente, y comparamos estas cifras con el número de pasajeros que utilizó el ferrocarril México-Tacubaya en los mismos años, tendríamos que convencernos de que prácticamente era la ciudad de México la que se volcaba a Tacubaya. Sin embargo, queda por investigar qué porcentaje de pasajeros provenientes de otras poblaciones foráneas utilizaban este medio de transporte como parte del trayecto hacia su destino final.

Esta importante fuente de ingresos no pasó desapercibida para el gobierno federal el que, necesitado de recursos en la coyuntura de la guerra civil y desconociendo el decreto de 13 de agosto de 1856, que le impedía gravar los capitales de la compañía, le impuso el 15 de noviembre de 1858 una contribución por capitales de \$ 2 000.00.

Esta disposición afectó la rentabilidad de la empresa por lo que Hammeken enfrentó más de una vez al gobierno reclamando fuera reconocida la concesión que se le había otorgado de no pagar ningún tipo de contribución o impuesto durante un plazo de quince años, pues de no ser así la empresa tendría que suspender sus funciones o ser intervenida. Su negativa a cubrir dicho impuesto por capitales provocó que el gobierno procediera a embargar, el 29 de marzo de 1860, las rentas del ferrocarril de Tacubaya para satisfacer dicha contribución. El embargo apenas duró tres días, luego de los cuales el gobierno restituyó a la compañía sus rentas, pero sin perjuicio de los derechos de la hacienda pública. A pesar de ello, Hammeken tomó la decisión de dejar el cargo de socio gerente por las pérdidas que el embargo le había causado como socio mayoritario de la compañía y para dedicarse a sus nuevos negocios con terrenos en la ciudad de México.²⁰

¹⁸ Citado en Fernando Aguayo, "Los ferrocarriles de Tacubaya, 1858-1875", en Celia Maldonado y Carmen Reyna (coords.), *Tacubaya, pasado y presente I*, México, Yeuatlatolli, 1998, p. 193.

¹⁹ Véase *supra* capítulo 1, cuadro 5, "Crecimiento de la población de Tacubaya, la ciudad de México y el Distrito Federal, 1824-1930".

²⁰ *Informe que el socio gerente, op. cit.*, Hammeken obtuvo, en 1860, los derechos sobre una gran cantidad de terrenos anexos a la Alameda de la ciudad de México; los estaba tramitando desde 1857 para llevar a cabo su colonización. No es difícil pensar entonces que dejó la gerencia de la Compañía del Ferrocarril de Tacubaya para dedicarse de lleno a su nuevo negocio. *Vid. Contrato sobre terrenos baldíos de la Alameda por el Supremo Gobierno con D. Jorge Luis Hammeken 1857*, México, Imprenta de M. Murguía, 1860.

No obstante las dificultades que tuvo con el gobierno la compañía continuó operando, pues a fin de cuentas el transporte de pasajeros, que se incrementaba año tras año, no dejó de producir ganancias.

CUADRO 13

RELACIÓN DE PASAJEROS E INGRESOS DEL FERROCARRIL MÉXICO-TACUBAYA,
1858-1877

Año	Total de pasajeros	Total de Ingresos (pesos)
1858	551 659	47 939.50
1859	731 759	60 808.00
1865	748 639	65 993.08
1869	1 670 706	49 858.00
1871	1 698 674	97 494.00
1872	1 905 377	99 431.00
1873	2 191 418	118 640.00
1877	2 885 551	202 673.00

Fuente: Fernando Aguayo Hernández, *La técnica ferrocarrilera. Logros y límites en el D. F., 1857-1873*, México, ENAH, 1994, p. 107.

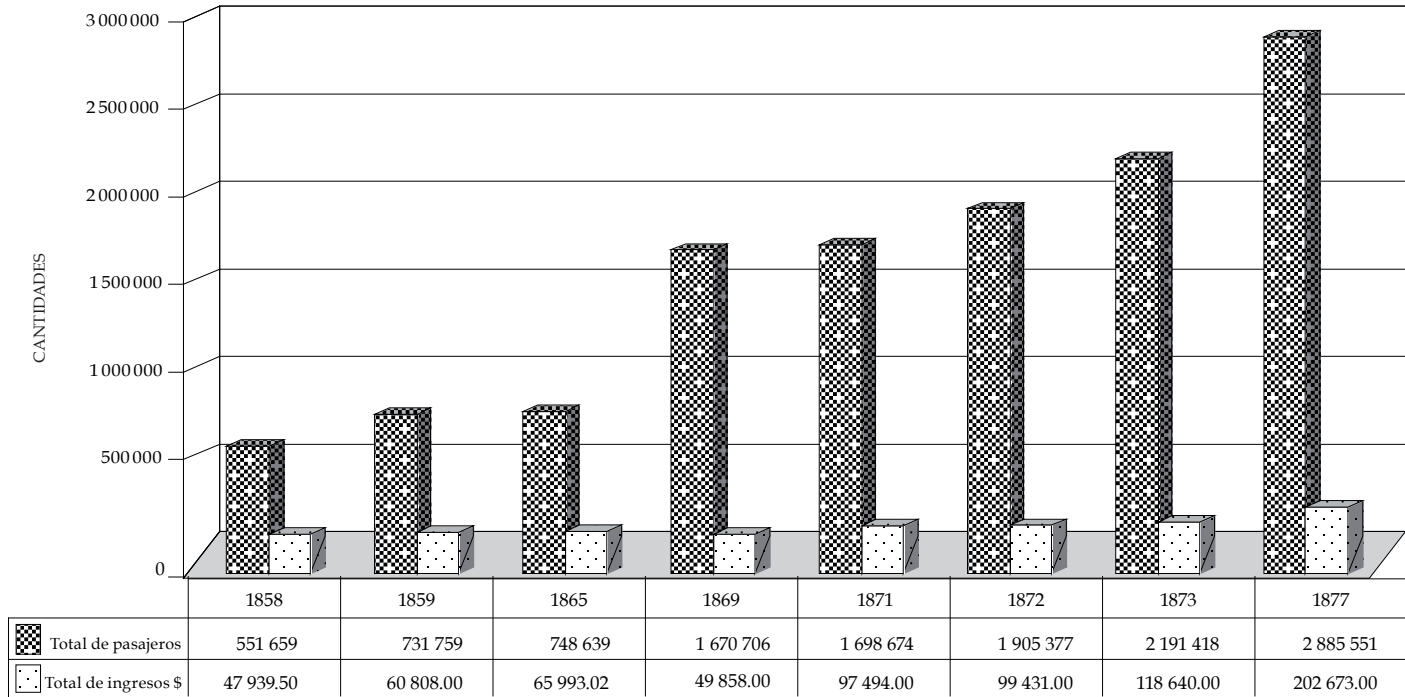
La estadística de pasajeros e ingresos del ferrocarril México-Tacubaya del periodo 1858-1877, indica que desde sus inicios el número de usuarios mantuvo un ritmo ascendente año tras año, en particular durante los meses de la primavera y del verano. Es de notarse también que el concepto por el cual se obtuvieron mayores ingresos fue el de transporte de pasajeros, y dentro de éste el servicio de segunda clase producía más ingresos, por encima del de primera clase y del flete de mercancías.

Este enorme flujo de personas es un indicador del grado de importancia que había adquirido Tacubaya como espacio desconcentrador de la ciudad de México. Y aunque no era la única población que servía para este objeto, si comparamos las cifras de pasajeros transportados por el ferrocarril de México-Tacubaya con las de otras líneas ferroviarias, que funcionaban en el Distrito Federal, puede observarse su preeminencia entre las poblaciones del Distrito.

Así, por ejemplo, entre 1869 y 1877 el ferrocarril de Tacubaya fue el que transportó el mayor número de pasajeros (10 351 726) en relación con los 9 136 714 que transportó el ferrocarril México-Tlalpan y los 1 720 596 transportados por el ferrocarril México-Guadalupe Hidalgo en el mismo periodo (véase cuadro 14).

Gráfica 7

RELACIÓN DE PASAJEROS E INGRESOS DEL FERROCARRIL MÉXICO-TACUBAYA, 1858-1877



Fuente: Fernando Aguayo Hernández, *La técnica ferrocarrilera. Logros y límites en el D. F., 1857-1873*, México, ENAH, 1994, p. 107.

Sin embargo, queda por determinar en estas cifras el porcentaje real de pasajeros que habitaban en Tacubaya y que se trasladaban de ésta a la ciudad de México, pues a partir de 1861 el Ferrocarril de Chalco unió a Tacubaya con otras poblaciones del poniente y del sur del Distrito, lo que hace suponer que un porcentaje de sus habitantes utilizaban el tren de Tacubaya para trasladarse a la ciudad de México.

CUADRO 14

PASAJEROS TRANSPORTADOS POR LÍNEAS DE FERROCARRIL
EN EL D. F. 1869-1877

Año	Guadalupe Hidalgo	Ferrocarril México Tlalpan	Ferrocarril México Tacubaya
1869	153 588	1 938 398	1 670 706
1870	161 863	1 226 579	— — — —
1871	223 602	1 545 794	1 698 674
1872	255 382	1 447 788	1 905 377
1873	248 490	1 758 243	2 191 418
1877	677 671	1 219 912	2 885 551

Tomado de Martín Ramos G., *op. cit.*, p. 37-38. El autor se apoya en Francisco R. Calderón "Los trenes de mulitas", en Daniel Cosío Villegas, *Historia Moderna de México. La República Restaurada. Vida económica*, México, Editorial Hermes, 1955, p. 672, 675 y 677. Señala además que gran parte de estas cifras corresponden a las citadas en las *Memorias de Fomento* de 1870 a 1872.

De cualquier modo, el alto índice de pasajeros transportados por las líneas urbanas que funcionaban en el D. F. entre 1869 y 1877 son expresión de la intensa actividad económica que enlazaba con la ciudad de México las poblaciones de sus alrededores y amplias regiones del país, pues bajo el impulso dado a la industria ferroviaria por el gobierno de la República Restaurada en todo México — se pasó de 273 km construidos en 1868 a 19 280 en 1910—²¹ la ciudad de México tendió a convertirse en el centro comercial y en el corazón del sistema ferroviario nacional a partir de 1876.²²

²¹ Gustavo Garza Villarreal, *El proceso de industrialización en la ciudad de México, 1821-1970*, México, El Colegio de México, 1985, p. 109. Véase también Martín Ramos G., *op. cit.*, p. 46-47.

²² Gustavo Garza y Juan Javier Pescador, "La concentración económica en la ciudad de México, 1876-1910", en *Estudios Demográficos y Urbanos*, México, El Colegio de México, v. 8, n. 1, enero-abril, 1993.

Impulsado por el crecimiento de la actividad económica en la capital, el sistema ferroviario de transporte urbano en el Distrito tendió también a crecer. En 1877 el número de vías férreas que servían al transporte urbano y suburbano en el Distrito era de 54 kilómetros que correspondían al Ferrocarril de Tacubaya, Ferrocarril de Tlalpan y Ferrocarril de Guadalupe Hidalgo que conectaban a éstas y otras poblaciones suburbanas con la ciudad de México.



Figura 25. *Transportes en la ciudad de México en 1877*. Tomada de Diego G. López Rosado, *Los servicios públicos de la ciudad de México*, México, Porrúa, 1976

El servicio que originariamente prestaban por separado las dos primeras de estas tres líneas pasó a ser controlado por la Compañía Limitada de Ferrocarriles del Distrito Federal cuyos accionistas mayoritarios, Antonio Escandón, Ramón Guzmán y Ángel Lerdo de Tejada, lo habían sido con anterioridad de cada una de estas empresas, de las cuales terminaron por adueñarse para fusionarlas después como una sola empresa, denominada Compañía Limitada de Ferrocarriles del Distrito.²³

Esta nueva empresa construyó por primera vez líneas de vía ancha de tracción animal; las de vía angosta, tendidas por otras compañías, al igual que el Ferrocarril del Valle que utilizaba tracción de vapor, fueron absorbidas poco después por aquella.²⁴

²³ *Ibidem*, p. 61-65.

²⁴ Diego G. López Rosado, *op. cit.*, p. 193.

Sus propietarios aprovecharon las facilidades que les otorgó la ley de 25 de diciembre de 1877 para ampliar la red férrea de transporte urbano del Distrito y con ello sus ganancias.²⁵ Así, la empresa obtuvo del Ayuntamiento de México, en 1883, una concesión que le otorgó el derecho de explotar durante 99 años las líneas existentes y construir en lo futuro nuevas líneas en las calles principales, aunque le obligaba también a construir y conservar el pavimento a un metro a cada lado de la vía, además del que iba entre los rieles, y a limpiar las cañerías de sus calles cuando así se requiriera.

Por lo que se refiere a Tacubaya, hasta el año de 1877 operaban en su territorio dos líneas férreas, la de vapor, de la Empresa de Ferrocarriles de Chalco, fundada en 1861 por Arbeu y socios con un subsidio gubernamental, la cual para 1869 unía a Tacubaya con Mixcoac, San Ángel, Coyoacán, la Hacienda de San Antonio Coapa y Tlalpan,²⁶ y la fundada, como vimos, por Jorge Luis Hammeken. La unión de todas estas poblaciones con Tacubaya explica el elevado número de pasajeros que se trasladaban de ésta a la ciudad de México, pues Tacubaya actuó también como punto de enlace entre aquéllas y la ciudad de México.

Pero a partir de 1878 el transporte ferroviario en Tacubaya tendió a ser monopolizado por la Compañía Limitada de Ferrocarriles del Distrito, pues ésta firmó dos contratos con el Ayuntamiento de Tacubaya, uno el 2 de octubre de 1878 y otro el 19 de diciembre de 1879, generalizando así el transporte de tracción animal y adueñándose del control del transporte en la demarcación municipal, pues se le otorgaron derechos exclusivos para construir y explotar, cuando le conviniese, uno o más ramales en las calles que acordara junto con el Municipio.²⁷

Las mismas autoridades municipales, frente a la queja de vecinos y otros empresarios, justificaron el monopolio que ejercía la compañía de ferrocarriles porque ésta garantizaba los recursos suficientes para realizar “las obras de importancia para la población que las otras em-

²⁵ La ley de 25 de diciembre de 1877 facultó al Ejecutivo para concesionar la instalación de vías férreas en el Distrito Federal a todo aquel que lo solicitara, autorizándolo a adquirir los terrenos de particulares que se encontraran en el trayecto de las vías, a importar materiales sin pagar contribuciones durante veinte años y a no pagar contribución de ningún género. Por otro lado, en 1878 la Compañía Limitada de Ferrocarriles del Distrito solicitó establecer una línea de la Garita de Belén al Panteón de la Piedad, y al año siguiente otra de Chapultepec al Panteón de Dolores, así como una doble vía entre Tlaxpana-Tacuba y otra de Tacuba a Azcapotzalco. Diez años más tarde, en 1889, obtuvo la concesión para establecer un ramal que partiera de la capital y terminara en el Peñón de los Baños. *Ibidem*, p. 59-65, 68-69.

²⁶ Diego G. López Rosado, *op. cit.*, p. 140.

²⁷ Jesús Salvador Ávila González, *Crecimiento y transformación de una unidad periférica: el Municipio de Tacubaya, 1880-1920*, México, ENAH, 1993 (tesis de licenciatura en Historia), p. 132.

presas y empresarios particulares de corto capital no están en disposición de ofrecer".²⁸

Pocos años después, entre 1880 y 1899, el servicio de transporte ferroviario en la demarcación municipal de Tacubaya fue cubierto por tres empresas, cada una de las cuales cubría las siguientes rutas.

- I. Empresa de los Ferrocarriles del Distrito (6 km de tracción animal):
 1. Ramal de la colonia San Miguel a la Cartagena.
 2. Circuito de la Ermita.
 3. Ramal de Cartagena a San Pedro de los Pinos.
 4. Ramal de Santa Fe a la Ermita.
 5. Ramal de San Pedro de los Pinos a Mixcoac.
- II. Empresa del Ferrocarril del Valle de México (3 km de vapor):
 1. Ramal de San Pedro de los Pinos a la Ermita y calle del 2 de Abril.
 2. Circuito de la colonia Escandón a la Plaza de Cartagena y a los molinos de Valdés y de Santo Domingo.
- III. Empresa del Ferrocarril Industrial (2 km de vapor):
 - Vía troncal de Cartagena y ramal a San Miguel y a los molinos.²⁹

Ya al finalizar el siglo XIX, además de estas rutas férreas, por Tacubaya transitaba el Ferrocarril de Cuernavaca, así como la línea México-Mixcoac-San Ángel-Tlalpan, propiedad de la Empresa de los Ferrocarriles del Distrito Federal.

Las disputas por la administración del espacio urbano

El impulso dado por el gobierno al desarrollo ferroviario del Distrito impuso una nueva dinámica económica y social entre las poblaciones municipales, las cuales no sólo experimentaron los beneficios de contar con un medio de transporte más rápido, sino también los efectos negativos de un servicio urbano cuyas leyes y reglas de operación y administración pública no estaban por completo definidas o no contemplaban debidamente las peculiaridades de cada localidad municipal, pues en sus inicios su explotación fue concesionada por el gobierno federal quien desplazó de la toma de decisiones a la autoridad municipal.

Dicho de otra manera, la novedad y puesta en operación de un nuevo servicio público, como el del transporte ferroviario, hubo de enfrentar un marco institucional definido por un conflicto secular en-

²⁸ Citado en *ibidem*, p. 133.

²⁹ *Ibidem*, p. 133-134.

tre las autoridades locales y las autoridades federales que residían en el Distrito Federal, cuyas competencias no estaban suficiente y claramente estipuladas en la ley, lo cual devino, por un lado, en una relación político institucional en la que las autoridades locales casi siempre subordinaron su actuación a los dictados de la autoridad federal.

Por otro lado, esta equívoca y desigual relación propició que las autoridades federales, a veces con la anuencia de las municipales, dirigieran casi siempre su atención hacia las necesidades de la ciudad de México y que dejaran en segundo plano las necesidades del resto de las poblaciones municipales que conformaban el Distrito Federal. De esta manera, los problemas de índole administrativa que originó en sus inicios la operación de los ferrocarriles en Tacubaya son una expresión de la visión centralista y centralizante con que el gobierno general ejercía sus potestades en el territorio del Distrito Federal, en particular el Ejecutivo, empeñado en asegurar su supremacía ahí donde las esferas del gobierno local coincidían con las de su residencia.³⁰

Como en muchos otros ámbitos de los servicios públicos, la reglamentación del servicio ferroviario, expedida por el Ministerio de Fomento, hizo caso omiso no sólo de las facultades de los ayuntamientos, sino también de las diferencias en el desarrollo urbano de las distintas poblaciones que conformaban el Distrito Federal e impuso una serie de medidas que tomaban en cuenta exclusivamente la realidad urbana de la ciudad de México, la cual siempre estuvo en la primera línea de los intereses del gobierno central.

De ahí que fueran motivo de queja y controversia entre los ayuntamientos y el gobierno los constantes daños materiales y humanos que provocó la construcción de vías y el tránsito de trenes en las poblaciones que conformaban el Distrito.

Fueron tales las quejas y problemas que esto causó al gobierno que, finalmente, fueron atendidas, incluyendo en la ley de diciembre de 1877 la obligación de los concesionarios de sujetarse a las disposiciones de los ayuntamientos en lo relativo a las calles o vías públicas que iban a ser ocupadas por los ferrocarriles.

Por ser una de las primeras y principales usuarias del ferrocarril, la Municipalidad de Tacubaya no estuvo al margen de las contradicciones de su deficiente reglamentación y de los daños que producía a la población.

³⁰ Sobre el predominio de los intereses del gobierno en la administración y reglamentación de diversos servicios públicos, en detrimento de la administración municipal en el Distrito Federal, véase Andrés Lira, "La legalización del espacio: la ciudad de México y Distrito Federal, 1874-1884", en Brian Connaughton, C. Illades y Sonia Pérez T. (coords.), *Construcción de la legitimidad política en México*, México, El Colegio de Michoacán, UAM, UNAM, El Colegio de México, 1999, p. 323-350.

Desde mayo de 1865 su Ayuntamiento emprendió un pleito contra la empresa del Ferrocarril de Chalco, que había empezado a operar un mes antes presidida por Francisco Arbeu y socios. Además de las faltas e incumplimiento de los reglamentos que cometía dicha empresa, fueron varias las quejas que el Ayuntamiento interpuso contra ella; la mayor parte de ellas tuvo por denominador común que la empresa desconocía a las autoridades municipales para la construcción de vías férreas, los daños materiales que éstas y el paso de los trenes de vapor provocaban en casas particulares y del Municipio, así como en la integridad de los habitantes de Tacubaya: destrucción de albañales, inundación de calles, cuarteaduras y humedad en las casas, atropellamiento de animales y de personas.³¹

La magnitud de los daños y de las quejas del Ayuntamiento llevaron a que, en julio de 1865, el Ministerio de Fomento dispusiera que la empresa debía cubrir todos los gastos relativos al ensanchamiento de las calles y vías, la reparación de los daños provocados por los trenes en éstas y los que en adelante se produjeran.

Sin embargo, esto no satisfizo del todo a la corporación municipal que exigió también que se obligara a la empresa del Ferrocarril de Chalco a cumplir con las mismas disposiciones a que se había sujetado la Compañía Imperial Mexicana del Camino de Hierro de México a Veracruz, propiedad de Antonio Escandón; según éstas no debían transitar carruajes de vapor sino tirados por mulas o caballos, que eran mucho más ligeros, en las calles de la ciudad de México, y la empresa debía dar aviso al Ayuntamiento de la construcción de vías, y cuidar que las obras no entorpecieran el libre tránsito del público.

Para los regidores de Tacubaya estas disposiciones debían aplicarse también en su localidad, pues:

No es de creerse que el Ministerio de Fomento, consultando previamente al Ayuntamiento de México, haya prohibido allá lo que permite aquí. Tacubaya, en su tanto, es tan respetable como México. Sus calles, y principalmente la 1ª Imperial, son más transitadas, quizá, que ninguna de la capital; y me parece que el Ferrocarril de Chalco no es más interesante que el de México a Veracruz para que se le exima de las obligaciones a que está obligado el segundo al pretender recorrer y con vapor las calles de una población como Tacubaya a que concurre la tercera parte de la de la capital.³²

³¹ AHDF, *Tacubaya*, Ferrocarriles, inv. 131, exp. 1. El tren de Chalco atravesaba la villa de Tacubaya por las calles del Calvario, 1ª Imperial y Chirimoyo.

³² AHDF, *Tacubaya*, Ferrocarriles, inv. 131, exp. 1.

Poco tiempo después, en agosto de 1865, un accidente justificaría la razón de las demandas del Ayuntamiento, pues las lluvias inundaron los terrenos adyacentes a la capilla de San Pedro y provocaron su caída, de lo cual el Ayuntamiento culpó a la empresa del Ferrocarril de Chalco, porque los terraplenes de las vías férreas habían cortado el antiguo camino por el que se encauzaban las aguas que descendían de las lomas de Tacubaya en época de lluvias. Un perito contratado por la compañía ferrocarrilera desechó las acusaciones de la corporación municipal exonerando de culpa a las instalaciones del ferrocarril y aduciendo que el accidente lo había provocado la exorbitada cantidad de agua que produjeron las lluvias.

Las autoridades municipales, sin embargo, ante los oídos sordos de las autoridades superiores, asumieron como propia la tarea de reglamentar el servicio del ferrocarril para evitar que éste continuara dañando los intereses de su comunidad, lo cual llevó a los empresarios a solicitar la intervención de aquéllas.

Así, en febrero de 1866, el Ministerio de Fomento, excusando al Ayuntamiento por su celo para velar por los intereses de su localidad y por su ingenuidad administrativa, que le llevó a creer que las vías férreas podrían regirse "por las normas generalmente adoptadas para el buen orden de los transportes ordinarios", defendió la idea de que las vías férreas no podían confundirse con las comunes y que era de su competencia exclusiva su reglamentación y no de las autoridades locales, por lo cual solicitó al ministro de Gobernación que instruyera a las autoridades municipales de Tacubaya para que evitaran imponer disposiciones y multas injustificadas sobre las empresas del ferrocarril, pues "estos procedimientos, además de ser irregulares, embarazan la marcha libre y progresiva de la explotación, crean dificultades porque muchas veces estarán en oposición las medidas tomadas por esta secretaría con las que el prefecto o los alcaldes municipales pretenden establecer, y tienden a arrogarse las atribuciones de este ministerio a quien exclusivamente toca proveer en todos sentidos respecto de los caminos de hierro".³³ Para corregir las deficiencias en la reglamentación, el Ministerio de Fomento invitaba al Ayuntamiento a hacerle llegar sus recomendaciones.

Si bien el Ayuntamiento de Tacubaya tuvo que acatar las disposiciones del Ministerio de Gobernación, casi cuatro años después, en febrero de 1870, volvió a entablar una demanda judicial contra la empresa del Ferrocarril de Chalco por no haber cumplido ésta con las disposiciones del Ministerio de Fomento dictadas el 1 de julio de 1865

³³ *Ibidem.*

que, como vimos, la obligaban a cubrir todos los gastos relativos al ensanchamiento de calles y vías, y a la reparación de los daños que provocara en las calles el tránsito de los trenes.

Para fundamentar su demanda, el Ayuntamiento reunió los informes de cada una de sus comisiones y éstas señalaron que los daños que el Ferrocarril de Chalco había producido en los ramos municipales consistían en: cuarteaduras de las oficinas municipales, inundaciones, atropellos de personas y animales, formación de lagunas y charcos putrefactos e infecciosos por la interrupción del curso de las aguas de lluvia, etcétera. Todo ello a causa del incumplimiento de la ley por parte de la empresa, por la falta de personal de la misma, por el descuido en que tenía sus instalaciones, por el abuso en el precio de los boletos, y por el hacinamiento de pasajeros en los vagones, entre otras causas.

No conocemos cuál fue la suerte final de esta nueva demanda contra el Ferrocarril de Chalco, pero todavía cuatro meses después, el 7 de junio de 1870, una comisión del Ayuntamiento de Tacubaya volvió a señalar la necesidad de insistir en que las autoridades superiores la llamaran a cuentas, pues, si bien en señal de subordinación el Ayuntamiento de 1866 había acatado la disposición del Ministerio de Fomento de reconocerle como única autoridad para reglamentar lo relativo a los caminos de hierro, los daños sobre el vecindario continuaban a causa del incumplimiento de la ley por parte de sus empresarios, y era una obligación del nuevo Ayuntamiento no descuidar la atención de los ramos a su cargo.

En suma, el hecho de que el reglamento que regía el funcionamiento del ferrocarril atendiera exclusivamente el bienestar material de la ciudad de México, y el que sus propietarios se obstinaran en desconocer la autoridad de la corporación municipal y la ley que los obligaba a cubrir los gastos de los daños que produjera este medio de transporte, fueron vistos por el Ayuntamiento de Tacubaya como la expresión de una política centralista que dejaba de lado la realidad y las necesidades de cada una de las localidades del Distrito, así como la autoridad de sus órganos de gobierno local.

Ésta era una práctica que desde tiempo atrás venía dándose a causa de la indefinición jurídica de las facultades de las autoridades locales y federales que coexistían en el Distrito Federal, cuya resolución habían dejado pendiente una y otra vez los sucesivos regímenes de gobierno que experimentó el país desde que alcanzó su independencia a comienzos del siglo XIX:

Por desgracia todo el Distrito de Tacubaya tiene que lamentar la aplicación de leyes dadas en vista de las circunstancias de la capital y en

cuya formación para nada intervinieron el conocimiento exacto de su localidad y la apreciación de sus producciones más notables. [...] La verdad es que los goces de la paz y la libertad han sido quiméricos para los vecinos de estas poblaciones [Tacubaya, Mixcoac, Santa Fe, y Cuajimalpa], las ventajas consiguientes al principio liberal, las elecciones de los que en nombre del pueblo y como sus mandatarios ejerzan sus derechos, han tenido que sofocarse ante la conveniencia pública. La organización del Distrito como entidad federal existe en la carpeta de negocios pendientes cuya resolución debe verse en tiempos que no están calculados todavía y cuando las conveniencias sociales lo permitan. [...] Justo es sin embargo que esta situación toque a su término, para ello no pediremos la organización del Estado del Valle; pero sí suplicamos al gobierno del Distrito que [...] estudiando las necesidades locales y los recursos propios de cada población se mire por su bienestar de manera que, en su aplicación, los principios que se establezcan para bien de estos pueblos tengan resultados positivos y puedan así valorizar las benéficas consecuencias de la paz y la libertad.³⁴

Los tranvías eléctricos

Los tranvías eléctricos, cuyos servicios dieron inicio al comenzar el siglo XX, debieron su desarrollo a sus líneas rectoras y a su coordinación con las de los ferrocarriles. A pesar de que en sus comienzos ambos medios se confundían para realizar un transporte específicamente suburbano y urbano que ligaba a la capital con las villas, los pueblos vecinos y los distintos barrios, paulatinamente se fueron separando hasta constituirse en dos medios de comunicación paralelos.³⁵

La posibilidad de emplear energía eléctrica para impulsar los medios de transporte fue planteada por la Compañía Limitada de Ferrocarriles del Distrito Federal al Ayuntamiento de la ciudad de México el 14 de abril de 1896, cuando le solicitó su autorización para sustituir, primero en algunas calles y después en todas las líneas foráneas, el sistema de arrastre animal o de vapor por el de electricidad con cable aéreo. El permiso, concedido no por la corporación municipal sino por el gobierno del Distrito, fue expedido en julio de 1898, aunque no sin contravenir la disposición de enero de 1877 que obligaba a que los ferrocarriles urbanos fueran movidos siempre por tracción animal.

De esta manera, los trabajos de electrificación de las vías férreas comenzaron el año de 1898 con la sustitución de los rieles de "hongo"

³⁴ *La Patria. Periódico consagrado principalmente al bienestar y progreso del Distrito de Tacubaya*, n. 8, 30 de enero de 1876.

³⁵ Diego G. López Rosado, *op. cit.*, p. 140.

por los de “tranvía” que, a diferencia de aquellos, eran planos; colocando postes y tendiendo cables, al mismo tiempo que se construía en los terrenos de la Indianilla el edificio para la planta eléctrica, depósito de material rodante y oficinas de la empresa, que con la introducción de la nueva tecnología cambió su nombre por el de Compañía Limitada de Tranvías Eléctricos.³⁶



Figura 26. *Una calle en Tacubaya*. Obsérvese el tendido de vías férreas y el transporte de “sangre” (de mulas). Tomada de Adalberto Cardona, *México y sus capitales*, México, Tipografía y Litografía La Europea, 1900

No por casualidad tocó a Tacubaya ser el punto de enlace con la ciudad de México, ruta con la cual se inauguró el 15 de enero de 1900 el servicio de tranvías eléctricos, los cuales, con cupo para 24 personas, cómodos, elegantes y bien alumbrados, recorrían la distancia de Indianilla a Chapultepec en siete minutos y de éste punto a Tacubaya en seis minutos.³⁷

Gracias a su cercanía con la capital y a ser la Municipalidad más poblada y urbanizada del Distrito, después de la ciudad de México, Tacubaya fue puesta en la ruta del progreso que irradiaba de la ciudad de México hacia sus alrededores, según consideraban los impulsores y admiradores del nuevo medio de locomoción eléctrico.

³⁶ *Ibidem*, p. 194.

³⁷ *Ibidem*, p. 197.



Figura 27. Tranvía con dirección a Tacubaya, 1941. Tomada de Helen Levitt, *Mexico City, a doubletake book*, published by the Center for Documentary Studies in Association with W. W. Norton & Company, New York, London, 1997



Figura 28. Tranvías eléctricos saliendo de Tacubaya rumbo a la ciudad de México. Tomada de Antonio Fernández del Castillo, *Tacubaya. Historia, personajes y leyendas*, México, Porrúa, 1991

Dos años después de inaugurada su primera línea ya había en todo el Distrito Federal cerca de 112 km de vías electrificadas de tranvías, principalmente de vía angosta que cruzaban la ciudad de México hacia diferentes puntos partiendo de la Plaza de Armas:

- 1) a la Villa de Guadalupe, saliendo por la ex-garita de Peralvillo;
- 2) a Tlalnepantla, saliendo por San Antonio de las Huertas y pasando por Popotla, Tacuba y Azcapotzalco;
- 3) a Tacubaya, por Chapultepec, prolongándose hasta Mixcoac y San Ángel;
- 4) a Dolores, Panteón Municipal, pasando por Chapultepec;
- 5) a La Piedad, prolongándose hasta Mixcoac y San Ángel;
- 6) a Ixtapalapa, saliendo por La Viga y pasando por Jamaica, Santa Anita, Ixtacalco e Ixtapalapa, y
- 7) al Peñón, saliendo por San Lázaro.

Además, para ese mismo año, 1902, ya estaban en servicio los ferrocarriles electrificados de México a San Ángel y a la Villa de Guadalupe, de tal manera que para 1909 la longitud de las líneas electrificadas alcanzaba un total de 164 km.³⁸

Durante la década de 1910 se ampliaron las vías existentes y se abrieron nuevas líneas, entre ellas la que conectaba a México con Ixtapalapa que fue inaugurada por el presidente Francisco I. Madero en 1912. Sin embargo, la huelga de trabajadores tranviarios ocurrida en 1917 obligó a las autoridades a improvisar como medio de transporte vehículos automotores que con vigas de madera, tablas y manteados transportaron a la gente. De esta manera aparecieron los primeros camiones de pasajeros que continuaron funcionando una vez concluida la huelga de tranviarios, sobre todo en las zonas que no eran cubiertas por los tranvías.³⁹

No contamos con datos que nos muestren cuál fue la evolución del sistema tranviario durante la segunda década del siglo XX, pero sí tenemos cifras que nos revelan el incremento formidable que había alcanzado en la siguiente década.

De acuerdo con las cifras del movimiento anual de tranvías de los años 1923, 1924 y 1925, las líneas tranviarias habían crecido en poco más de un 100%, pues de tener 168 km en 1909, alcanzaron una extensión de 347 km aproximadamente.

Las mismas cifras muestran que, no obstante que se aumentó el número de carros de pasajeros, la cantidad de personas que fueron trans-

³⁸ *Ibidem*, p. 194–195.

³⁹ *Ibidem*, p. 252.

CUADRO 15
MOVIMIENTO ANUAL DE TRANVÍAS
EN EL DISTRITO FEDERAL 1923-1925

	1923	1924	1925
Total km	345.4	347.4	346.8
Núm. de líneas	47	47	47
Núm. de carros de motor de pasajeros	95 633	104 614	105 540
Núm. de carros con tracción animal de pasajeros	1 429	1 460	997
Núm. de carros de remolque de pasajeros	34 187	35 560	33 436
Núm. de carros de motor para servicio fúnebre	8 769	9 984	10 484
Total de pasajeros	102 321 628	98 095 605	85 508 334
Ingresos por pasaje	\$ 11 161 526	\$ 10 565 686	\$ 9 051 734
Ingresos por carga	\$ 403 013	\$ 351 874	\$ 339 050

Fuente: Miguel Rodríguez, *Los tranviarios y el anarquismo en México, 1920-1925*, México, Universidad Autónoma de Puebla, 1980, p. 65.

portadas tendió a decrecer entre 1923 y 1925. Una posible explicación de esto es el creciente uso de automóviles, de los cuales para 1925 circulaban en el Distrito cerca de 40 000.⁴⁰

De cualquier modo el tranvía eléctrico se había convertido en el principal medio de transporte masivo en todo el Distrito Federal, y dentro de éste el sistema de circuitos del tranvía eléctrico de Tacubaya ocupó, desde los inicios de su operación, el primer lugar por la enorme y creciente cantidad de pasajeros transportados.

Las estadísticas de horarios y número de corridas de tranvías entre la ciudad de México y Tacubaya, en el periodo de 1910 a 1922, permiten indicar que por tener el mayor número de corridas ambas poblaciones mantenían una estrecha relación socioeconómica a través del tranvía eléctrico.

Entre 1910 y 1922 el número de corridas entre ambas poblaciones

⁴⁰ *Ibidem*, p. 253.

aumentó de 102 a 121, y se amplió el horario de salida de la primera corrida de la ciudad de México de 5:35 a.m. a 5:04 a.m., mientras que la última salida de Tacubaya se amplió de 00:45 a.m. a 01:15 a.m., lo cual indica no sólo el aumento en el tráfico de pasajeros, sino también que Tacubaya se había convertido en una zona de desconcentración de la ciudad de México, además de proveedora de mano de obra para los servicios y actividades que se realizaban en ella.⁴¹

Además, en 1910 la línea Tacubaya-México era la única que contaba con el servicio de corridas rápidas, aunque para 1922 este servicio se extendió a las líneas de Mixcoac, San Ángel y Tlalpan, las cuales también habían incrementado el número de sus corridas ordinarias.⁴²

Durante estos años, es decir, entre 1910 y 1922, la población de Tacubaya había crecido de 37 552 a 57 129 habitantes,⁴³ los cuales habitaban en las viejas y nuevas colonias que se fundaron en la década de 1920. Seguramente, muchos de ellos se trasladaban a la ciudad de México a trabajar, a estudiar, a comerciar o a recrearse empleando el tranvía eléctrico, aunque cabe decir que ésta no fue una condición privativa de Tacubaya, pues la amplia red de tranvías articuló al conjunto de poblaciones del Distrito, las que tenían como centro la ciudad de México.

Además de Tacubaya, las municipalidades de Azcapotzalco, Guadalupe Hidalgo y Tacuba sobresalían del resto por el considerable número de corridas que efectuaban los tranvías que las conectaban con la ciudad de México, aunque de ellas la de Tacubaya fue la que mostró un aumento notable en el número de viajes. Esto nos habla de la integración de un sistema de transporte interurbano apoyado por relaciones económicas que sólo una revisión comparativa completa de la estructura productiva y de servicios de cada municipalidad del Distrito podría ayudarnos a aclarar, tarea que está por realizarse.

⁴¹ Recuérdese que la línea férrea México-Tacubaya, inaugurada en 1858, comenzó sus corridas con un horario de salida a partir de las 7:00 a.m. y un cierre de operaciones a las 7:00 p.m.

⁴² Julio Sesto nos proporciona los nombres de las estaciones que en la década de 1910 recorría el tranvía de México a Tacubaya después de pasar la garita de Bucareli: Versalles, Nápoles, Niza, Insurgentes, Praga, Orleans, Chapultepec, Cambio de Dolores, Puente, Condesa, Colonia, La Ermita. *Vid.* Julio Sesto, *La casa de las bugambilias. Novela romántica sobre el divino tema de las posadas*, México, Juan A. Mateos, 1916, p. 309.

⁴³ Véase *supra* capítulo 1, cuadro 5 "Crecimiento de la población de Tacubaya, la ciudad de México y el Distrito Federal, 1824-1930".

CUADRO 16

RELACIÓN DE CORRIDAS DE LÍNEAS FORÁNEAS
DE TRANVÍAS DEL DISTRITO FEDERAL 1910

Línea	Horario de salida de la ciudad de México	Periodicidad	Horario de salida local	Periodicidad
Tacubaya-México*	5:35 a.m. a 9:45 p.m.	c/10 min. (97)	5:06 a.m. a 5:32 a.m.	c/26 min.(1)
	9:45 p.m. a 00:15 a.m.	c/30 min. (5).	5:32 a.m. a 10:00 p.m.	c/10 min.(97)
			10:22 p.m. a 10:45 p.m.	c/23 min.(1)
			10:45 p.m. a 00:45 a.m.	c/30 min.(4)
* Servicio rápido	1:10 p.m. y 7:10 p.m.		7:40 a.m. y 2:30 p.m.	
Árbol Bendito-Ermita	Sale Cartagena: 7:00 a.m. a 9:40 a.m.	c/20 min. (7)	Sale Ermita: 7:10 a.m. a 9:50 a.m.	c/20 min.(7)
	12:00 a.m. a 2:40 p.m.	c/20 min. (7)	12:10 p.m. a 13.50 p.m.	
	6:00 p.m. a 8:40 p.m.	c/20 min. (7)	6:10 p.m. a 8:50 p.m.	
Santa Fe-Tacubaya	Sale Santa Fe: 6:10 a.m. a 8:19 p.m.	c/2 hrs. (7)	Sale Tacubaya: 5:00 a.m. a 7:00 p.m.	c/2 hrs. (7)
Azcapotzalco-México	5:00 a.m. a 9:00 p.m.	c/12 min. (80)	5:27 a.m. a 9:51 p.m.	c/12 min.(81)
	9:00 p.m. a 10:00 p.m.	c/15 min. (4)	9:51 p.m. a 10:50 p.m.	c/15 min. (4)
	10:00 p.m. a 11:00 p.m.	c/20 min. (3)	10:50 p.m. a 11:50 p.m.	c/20 min.(3)
	11:00 p.m. a 01:30 a.m.	c/30 min. (5)	11:50 p.m. a 02:20 a.m.	c/30 min.(5)
Tacuba-México	6:06 a.m. a 8:18 p.m.	c/12 min. (67)	6:44 a.m. a 8:56 p.m	c/12 min. (69)

CUADRO 16 (continuación)

Guadalupe-México	5:00 a.m. a 10:00 p.m.	c/15 min. (68)	05:38 a.m. a 10:33 p.m.	c/15 min. (66)
	10:00 p.m. a 01:00 a.m.	c/30 min. (6)	10:33 p.m. a 01:33 a.m.	c/30 min. (6)
Mixcoac-México	6:30 a.m. a 12:10 p.m.	c/30 min. (35)	7:20 a.m. a 10:00 a.m.	c/20 min. (7)
	12:10 p.m. a 8:30 p.m.	c/20 min. (25)	10:00 a.m. a 10:00 p.m.	c/30 min. (24)
Mixcoac-Piedad	Sale Piedad:		Sale Mixcoac:	
	6:30 a.m. a 8:30 a.m.	c/2 hrs. (1)	7:00 a.m. a 9:00 a.m.	c/2 hrs. (1) c/4 hrs. (1)
	8:30 a.m. a 8:30 p.m.	c/6 hrs. (2)	9:00 a.m. a 1:00 p.m.	
San Ángel-México	5:20 a.m. a 10:00 p.m.	c/20 min. (49)		
	10:00 p.m. a 01:30 a.m.	c/30 min. (7)		
Coyoacán vía San Ángel	10:00 p.m. a 1:30 a.m.	c/30 min. (7)	11:30 p.m. a 02:30 a.m.	c/30 min. (6)
San Ángel vía Coyoacán	5:00 a.m. a 6:20 a.m.	c/40 min. (3)	5:15 a.m. a 6:35 a.m.	c/40 min. (3)
	6:20 a.m. a 7:20 p.m.	c/20 min. (39)	6:35 a.m. a 8:15 p.m.	c/20 min. (40)
			8:45 p.m. a 11:00 p.m.	c/45 min. (3)
Tlalpan-México	5:15 a.m. a 7:30 a.m.	c/45 min. (3)		
	7:30 a.m. a 7:30 p.m.	c/45 min. (16)		
	7:30 p.m. 11:15 p.m.	c/40 min. (5)		
Tizapán-México	5:05 a.m. a 8:05 p.m.	c/60 min. (3)	5:05 a.m. a 9:05 p.m.	c/60 min. (4)
Altavista-San Ángel	Sale San Ángel:	Sale Altavista:		
	7:10 a.m. a 9:50 p.m.	c/10 min. (74)	7:20 a.m. a 10:00 p.m.	c/60 min. (74)

CUADRO 16 (continuación)

Xochimilco	Trenes c/20 min.		
Piedad-México	6:00 a.m. a 7:00 p.m.	c/20 min. (39)	6:00 a.m. a c/20 min. (39) 7:30 p.m.
	7:00 p.m. a 9:30 p.m.	c/30 min. (5)	7:30 p.m. a c/30 min. (5) 10:00 p.m.
Ixtapalapa-México	5:40 a.m. a 10:00 p.m.	c/20 min. (49)	6:00 a.m. a c/20 min. (48) 10:00 p.m.

Formado a partir de S. G. Vázquez, *México y sus alrededores. Guía descriptiva ilustrada*, México, Imprenta Lacaud, 1910 (el número entre paréntesis indica el número de corridas).



Figura 29. Plaza de Cartagena, Tacubaya, 1922. Tomada de Fototeca Archivo General de la Nación, Instrucción Pública y Bellas Artes, Propiedad Artística y Literaria, inv. 2

CUADRO 17

LÍNEAS FORÁNEAS E INTERURBANAS DE TRANVÍAS
EN EL DISTRITO FEDERAL 1922

Línea	Salida de México	Periodicidad	Salida local	Periodicidad	Distancia recorrida	Tiempo de recorrido
Tacubaya (de Plaza de la Constitución a Plaza Cartagena)	5:04 a.m. a 5:36 a.m. 5:36 a.m. a 8:00 p.m. 8:00 p.m. a 9:10 p.m. 9:10 p.m. a 9:50 p.m. 9:50 p.m. a 10:15 p.m. 10:15 p.m. a 00:45 a.m.	c/16 min. (2) c/8 min. (106) c/10 min. (7) c/20 min. (1) c/25 min. (1) c/30 min. (4)	5:05 a.m. a 5:37 a.m. 5:37 a.m. a 8:33 p.m. 8:33 p.m. a 8:40 p.m. 8:40 p.m. a 9:40 p.m. 9:40 p.m. a 10:20 p.m. 10:20 p.m. a 10:45 p.m. 10:45 p.m. a 01:15 a.m. 7:28 a.m. y 2:38 p.m.	c/16 min.(2) c/8 min. (109) c/7 min. (1) c/10 min. (4) c/20 min. (3) c/25 min. (1) c/30 min. (4)	7 811 m.	30 min.
Rápido Tacubaya	1:05 p.m. y 7:10 p.m.				7 811 m.	20 min.
Tacubaya a la Venta	Sale la Venta 6:00 a 9:00 p.m.	c/60 min.(15)	Sale Tacubaya:: 5:00 a.m. a 8:00 p.m.	c/60 min. (15)	17 712 m.	60 min.
Mixcoac	7:16 a.m. a 7:48 p.m. 7:48 p.m. a 8:05 p.m. 8:05 p.m. a 9:05 p.m.	c/16 min.(46) c/17 min. (1) c/20 min.(3)	6:36 a.m. a 8:28 p.m. 8:28 p.m. a 8:45 p.m. 8:45 p.m. a 9:45 p.m.	c/16 min. (50) c/17 min. (2) c/20 min. (3)	10 936 m.	40 min.
Rápido Mixcoac	1:05 p.m. y 7:10 p.m.		7:30 a.m. y 2:30 p.m.		10 936 m.	25 min.
San Ángel (vía Churubusco)	4:45 a.m. a 7:05 a.m. 7:05 a.m. a 7:22 a.m.	c/20 min.(6) c/15 min.(1)	4:55 a.m. a 6:55 a.m. 6:55 a.m. a 8:40 p.m.	c/20 min. (7) c/15 min. (54)	11 746 m.	45 min.

CUADRO 17 (continuación)

Línea	Salida de México	Periodicidad	Salida local	Periodicidad	Distancia recorrida	Tiempo de recorrido
San Ángel (vía Chapultepec)	7:22 a.m. a 8:07 p.m.	c/17 min. (44)	8:40 p.m. a 10:20 p.m.	c/20 min. (5)	14 506 m.	49 min.
	8:07 p.m. a 8:25 p.m.	c/18 min. (1)	10:20 p.m. a 11:10 p.m.	c/25 min. (2)		
	8:25 p.m. a 9:05 p.m.	c/20 min. (2)				
	9:05 p.m. a 9:30 p.m.	c/22 min. (1)				
	9:30 p.m. a 10:30 p.m.	c/30 min. (2)				
Rápidos San Ángel	5:15 a.m. a 7:56 p.m.	c/16 min. (52)	5:01 a.m. a 8:45 p.m.	c/16 min. (56)	13 781 m. 14 506 m. 16 855 m.	30 min. 30 min. 60 min.
	7:56 p.m. a 8:15 p.m.	c/19 min. (1)	8:45 p.m. a 9:45 p.m.	c/20 min. (3)		
	8:55 p.m. a 10:00 p.m.	c/20 min. (3)	9:45 p.m. a 10:10 p.m.	c/25 min. (1)		
	10:00 p.m. a 01:30 a.m.	c/20 min. (10)	10:10 p.m. a 10:30 p.m.	c/20 min.(1)		
	01:30 a.m. a 02:30 a.m.	c/60 min. (1)	10:30 p.m. a 02:30 a.m. 02:30 a.m. a 03:30 a.m.	c/30 min.(6) c/60 min.(1)		
Tlalpan (de Plaza de la Constitución a estac. Tlalpan)	4:55 a.m. a 6:55 a.m.	c/40 min. (3)	4:15 a.m. a 6:15 a.m.	c/40 min. (3)	17 712 m.	30 min.
	6:55 a.m. a 7:30 a.m.	c/35 min. (1)	6:15 a.m. a 6:50 a.m.	c/35 min. (1)		
	7:30 a.m. a 7:00 p.m.	c/30 min. (22)	6:50 a.m. a 7:15 p.m.	c/25 min. (29)		
	7:00 p.m. a 7:35 p.m.	c/35 min. (1)	7:15 p.m. a 8:15 p.m.	c/30 min. (1)		
	7:35 p.m. a 11:35 p.m.	c/40 min. (7)	8:15 p.m. a 00:15 a.m.	c/40 min. (6)		
Rápido Tlalpan						
Azcapotzalco	5:00 a.m. a 10:00 p.m.	c/12 min. (85)	4:30 a.m. a 5:00 a.m.	c/30 min. (1)	10 130 m.	42 min.
	10:00 p.m. a 01:30 a.m.	c/30 min. (7)	5:00 a.m. a 5:30 a.m.	c/15 min. (2)		
			5:30 a.m. a 5:44 a.m.	c/14 min. (1)		

CUADRO 17 (continuación)

Línea	Salida de México	Periodicidad	Salida local	Periodicidad	Distancia recorrida	Tiempo de recorrido
Guadalupe	4:30 a.m. a 5:00 a.m.	c/30 min. (1)	5:44 a.m. a 10:32 p.m.	c/12 min. (82)	6 392 m.	26 min.
	5:00 a.m. a 6:00 a.m.	c/15 min. (4)	10:32 p.m. a 10:45 p.m.	c/13 min. (1)		
	6:00 a.m. a 7:00 a.m.	c/10 min. (6)	10:45 p.m. a 02:45 a.m.	c/30 min. (8)		
	7:00 a.m. a 8:00 p.m.	c/8 min. (97)	4:56 a.m. a 5:26 a.m.	c/30 min. (1)		
	8:00 p.m. a 9:00 p.m.	c/10 min. (6)	5:26 a.m. a 6:26 a.m.	c/15 min. (4)		
	9:00 p.m. a 11:00 p.m.	c/15 min. (8)	6:26 a.m. a 7:26 a.m.	c/10 min. (6)		
	11:00 p.m. a 01:30 a.m.	c/30 min. (5)	7:26 a.m. a 8:26 p.m.	c/8 min. (97)		
Ixtapalapa	5:20 a.m. a 7:55 p.m.	c/25 min. (34)	4:30 a.m. a 8:45 a.m.	c/25 min. (10)	12 475 m.	50 min.
	7:55 p.m. a 11:15 p.m.	c/50 min. (4)	8:45 a.m. a 12:05 p.m.	c/50 min. (18)		
Tacuba	6:06 a.m. a 8:54 p.m.	c/12min. (70)	5:36 a.m. a 9:24 p.m.	c/12 min.(77)	7 161 m.	30 min.
Xochimilco	5:15 a.m. a 7:15 a.m.	c/40 min. (3)	5:00 a.m. a 6:20 a.m.	c/40 min. (2)	23 450 m.	60 min.
	7:15 a.m. a 7:15 p.m.	c/30 min.c(24)	6:20 a.m. a 8:20 p.m.	c/30cmin. (28)		
	7:15 p.m. a 8:35 p.m.	c/40 min.c(1)	8:20 p.m. a 9:40 p.m.	c/40 min. (2)		
Colonia del Valle	7:30 a.m. a 10:00 p.m.	c/30cmin.c(28)	6:45 a.m. a 10:45 p.m.	c/30 min. (32)	11 ,746 m.	45 min.

CUADRO 17 (continuación)

Línea	Salida de México	Periodicidad	Salida local	Periodicidad	Distancia recorrida	Tiempo de recorrido
Tizapán	(de Merced a estación Tizapán)				16 855 m.	60 min.
Tulyehualco	(de estación Xochimilco a estación Tulyehualco)				11 522 m.	30 min.
Coyoacán	(de plaza de la Constitución a Plaza San Jacinto)				14 481 m.	40 min.
San Fernando	(de estación Tlalpan a San Fernando)				1 060 m.	25 min.
Altavista	(de Plaza San Ángel a San Ángel Inn)				880 m.	10 min.
Piedad					5 633 m.	30 min.
Peñón					6 422 m.	30 min.
Panteón Español					1 645 m.	12 min.
Dolores	(del cambio de Dolores al panteón)				3 964 m.	15 min.

Formado a partir de *Guía Oficial del Sistema de Tranvías de México*, México, Talleres Tipográficos de la Compañía de Tranvías de México, S.A., 1922, p. 65-142 (el número entre paréntesis indica el número de corridas).

CUADRO 18

COMPARATIVO DEL NÚMERO DE CORRIDAS DIARIAS
DE LAS PRINCIPALES LÍNEAS DE TRANVÍAS DEL D. F.
EN 1910 Y 1922

Línea	Número de corridas en 1910	Número corridas en 1922
Tacubaya-México-Tacubaya	205	245
Azcapotzalco-México-Azcapotzalco	185	187
Guadalupe-México-Guadalupe	146	147
Tacuba-México-Tacuba	136	254
Ixtapalapa-México-Ixtapalapa	97	66
Mixcoac-México-Mixcoac	91	105
San Ángel-México-San Ángel	56	129
Tlalpan-México-Tlalpan	24	74

Formado a partir de S. G. Vázquez, *México y sus alrededores. Guía descriptiva ilustrada*, México, Imprenta Lacaud, 1910, y *Guía Oficial del Sistema de Tranvías de México*, México, Talleres Tipográficos de la Compañía de Tranvías de México, S.A., 1922, p. 65-142.

Urbanización y actividad económica: el comercio

Uno de los temas que ha consumido muchas páginas entre la comunidad académica internacional es la relación histórica entre los procesos de industrialización y de urbanización.

En el caso de la historiografía europea dedicada al estudio de la urbanización en el siglo XIX, hasta fines de la década de 1970 los historiadores interpretaron las ciudades como el producto y sello distintivo de la industrialización, apoyados en la idea de que la Revolución Industrial inglesa había sido un proceso unitario y progresivo de hechos ocurridos entre 1780 y 1830 del cual quedaban excluidos la agricultura y el comercio.

Sin embargo, desde entonces la historia urbana comenzó a cuestionar la supuesta identificación entre urbanización e industrialización en la medida en que el modelo tradicional para medir el crecimiento urbano —según el cual en el siglo XIX y comienzos del XX la principal causa de dicho crecimiento era la expansión de una o más industrias manufactureras, seguida de una o más empresas de actividades terciarias, pertenecientes a un mismo tipo de industria—

resultaba inoperante para explicar varios fenómenos asociados a la urbanización.⁴⁴

A causa de ello los historiadores han tenido que enfrentar diversos problemas teóricos y metodológicos para medir, describir y explicar históricamente la urbanización, mismos que han tratado de resolver unos, reconsiderando la naturaleza de la industrialización, particularmente la inglesa, y otros, reconsiderando las causas de la urbanización desde una perspectiva regional o local que ha llevado a desarrollar estudios sobre la estructura ocupacional, el desarrollo económico, el contorno geográfico, la dinámica y distribución de la población de las ciudades, así como la particular mezcla de estos elementos para explicar las diferentes secuencias y configuraciones de crecimiento urbano en cada región.⁴⁵

Por ejemplo, E. A. Wrigley ha planteado que el carácter distintivo de la Revolución Industrial inglesa fue el aumento, amplio y sostenido, de los ingresos reales *per capita*, gracias a lo cual se registraron cambios fundamentales en la estructura de la demanda y, en consecuencia, variaciones de la misma índole en las características de la ocupación y en el ritmo de urbanización.⁴⁶

En cambio, Paul Bairoch señala que la Revolución Industrial inglesa tuvo su origen en una revolución agrícola que, hacia la mitad del siglo XVIII, suscitó un desarrollo sin precedente del sector minero e industrial, mismo que, a su vez, produjo transformaciones importantes en el espacio geográfico y en la estructura productiva.⁴⁷

Para otros como P. K. O'Brien el proceso de industrialización europeo, entre 1789 y 1914, más que imitar el modelo inglés fue un complejo proceso de adaptación creativa en el cual jugaron un papel dinámico las diferencias regionales y las industrias no mecanizadas.⁴⁸ Apoyando esta tesis, Charles Sabel y Jonathan Zeitlin ofrecen pruebas de que las pequeñas unidades de producción artesanal no mecanizadas fue-

⁴⁴ Vid. Jan de Vries, "Problems in the Measurement, Description and Analysis of Historical Urbanization", en Ad van der Woude, Akira Hayami y Jan de Vries (eds.), *Urbanization in History. A Process of Dynamic Interactions*, Oxford, Clarendon Press, 1990, p. 43-60, y Jürgen Friedrichs, "A Theory of Urban Decline: Economy, Demography and Political Elites", en *Urban Studies*, v. 30, n. 6, June, 1993, p. 907-917.

⁴⁵ Ad van der Woude, Akira Hayami y Jan de Vries (eds.), *Urbanization in History. A Process of Dynamic Interactions*, Oxford, Clarendon Press, 1990.

⁴⁶ E. A. Wrigley, *Continuity, Chance and Change. The Character of the Industrial Revolution in England*, Cambridge, Cambridge University Press, 1988, p. 21-22.

⁴⁷ Paul Bairoch, *De Jéricho à Mexico. Villes et économie dans l'histoire*, Paris, Editions Gallimard, 1985, p. 319.

⁴⁸ P. K. O'Brien, "Do We Have a Topology for the Study of European Industrialization in the XIXth Century?", en *The Journal of European Economic History*, v. 15, n. 2, Fall, 1986, p. 291-333.

ron elementos dinámicos en las primeras fases de la industrialización europea más que formas arcaicas destinadas a desaparecer.⁴⁹ En concordancia con esto, estudios como los de Raphael Samuel, Patrick O'Brien, Richard Roehl y Caglar Keyder han documentado la importancia de los altos niveles de producción de las pequeñas industrias francesas del siglo XIX, así como la importancia del conjunto de industrias a pequeña escala en el desarrollo del capitalismo en la Inglaterra victoriana.⁵⁰

Por su parte, Jeffrey Williamson sostiene que el hecho de que Inglaterra tuviera un mayor nivel de urbanización que el resto de Europa a mediados y fines del siglo XIX, aun teniendo el mismo ingreso *per capita* aproximadamente, sólo se explica por las ventajas y precondiciones británicas en el siglo XVIII que hicieron posible su crecimiento urbano a comienzos del siglo XIX.⁵¹

Por lo que se refiere a la importancia que tuvo el incremento poblacional en la urbanización europea, Andrew Lees plantea que lo que convirtió en verdaderamente revolucionario al proceso de crecimiento urbano europeo del siglo XIX no fue tanto la suma total de transformaciones en el tamaño de cada ciudad, sino el enorme cambio en la forma en que la población se distribuyó en el espacio, pues no sólo las ciudades crecieron y sus habitantes aumentaron, sino que el hecho de que la población urbana se incrementara más rápidamente que el conjunto de la población hizo que ésta se urbanizara cada vez más.⁵²

En la perspectiva de destacar también la relación entre la urbanización y el crecimiento demográfico, Theofanis Tsoulouhas defiende la idea de que los cambios tecnológicos en el sector productivo inglés provocaron cambios demográficos que afectaron de distinta manera al campo y a la ciudad. En este sentido, en el sector urbano se incrementaron los salarios reales y, como consecuencia, la fertilidad humana, mientras que en el sector rural, por el contrario, los cambios tecnológicos trajeron un decrecimiento de los salarios reales y con ello estimularon la emigración del campo a las ciudades.

En suma, el replanteamiento historiográfico de las últimas dos décadas sobre la relación existente entre la industrialización y la

⁴⁹ Charles Sabel y Jonathan Zeitlin, "Historical Alternatives to Mass Production: Politics, Markets and Technology in Nineteenth-Century Industrialization", en *Past and Present*, n. 108, p. 133-176.

⁵⁰ Citados en Ronald Amizande, *Ballots and Barricades. Class Formation and Republican Politics in France, 1830-1871*, New Jersey, Princeton University Press, 1993, p. 63-65.

⁵¹ Jeffrey Williamson, *Coping with City growth during the British Industrial Revolution*, Cambridge, Cambridge University Press, 1990, p. 5.

⁵² Andrew Lees, *Cities Perceived: Urban Society in European and American Thought, 1820-1940*, New York, Columbia University Press, 1985.

urbanización en la Europa decimonónica ha llevado a reconocer la importancia de las diferencias regionales en la estructura productiva en relación con la forma y dinámica del crecimiento urbano. En este sentido, cobra una importancia significativa la diferencia entre las ciudades surgidas directamente de una economía fabril y las ciudades surgidas de un modelo diversificado de actividades económicas que funcionaban como centros de comercio, transporte, y administración y no como centros industriales. De ahí que Eric Hobsbawm, por ejemplo, sostuviera que la “gran ciudad” europea del siglo XIX no fue tanto un centro industrial, como un centro de comercio, transporte, administración y de la multiplicidad de servicios que trae consigo una gran concentración de habitantes.⁵³

Vista entonces la relación determinante que existió entre la estructura productiva y la forma y dinámica del crecimiento urbano europeo en el siglo XIX cabría preguntarse cómo se expresó esta relación en el caso de la ciudad de México.

En uno de los pocos trabajos que se propone explicar históricamente las transformaciones de la estructura productiva de la ciudad de México, y desde la perspectiva analítica de que “el proceso de producción, distribución y consumo de mercancías tiene una *dimensión espacial* que constituye el nexo entre el modo de producción y el proceso de urbanización”, Gustavo Garza considera que la capital del país experimentó un largo y complejo proceso de cambios que la llevaron a una superconcentración espacial de la actividad económica nacional.

Aunque este proceso dio inicio en el siglo XVI con su fundación por los españoles, esta concentración espacial de las actividades productivas aumentó sistemáticamente a partir de las últimas décadas del siglo XIX, acelerándose después de 1930, año en el cual participó con un 27.2%, para alcanzar después, en 1970, un 48.6% de la producción industrial nacional.⁵⁴ Semejante dinámica de concentración económico-espacial trajo consigo, destaca Garza, tanto un conjunto de problemas de orden social, político, económico, espacial, ambiental y hasta psicológico a los habitantes de la ciudad, como el empobrecimiento relativo del resto del país, acentuando las desigualdades regionales con la consiguiente marginación de grandes grupos de población y la subutilización de vastos recursos naturales.⁵⁵

¿Qué lugar ocupó o cómo se manifestó en cada una de las municipalidades del Distrito Federal, en particular en Tacubaya, este complejo

⁵³ Citado en Ariel Rodríguez Kuri, “La ciudad moderna: algunos problemas historio-gráficos”, en *Anuario de Estudios Urbanos*, n. 2, 1995, p. 158-159.

⁵⁴ Gustavo Garza Villarreal, *El proceso de industrialización en la ciudad de México 1821-1970*, México, El Colegio de México, 1985, p. 27, 309.

⁵⁵ *Ibidem*, p. 316.

proceso de centralización económica radicado en la ciudad de México? Éste es un tema que está por investigarse. Los datos que ofrece Garza no permiten ubicar la manera en que se fue transformando la estructura productiva local de cada municipalidad, ni por ende su espacio.

Sin embargo, su trabajo permite afirmar que la urbanización del Distrito Federal fue un proceso aparejado al de la transformación y centralización espacial de sus actividades económicas. En este sentido, las poblaciones municipales del Distrito Federal jugaron un importante papel como mercados de consumo local y metropolitano y como unidades de producción que alimentaron el intercambio y el desarrollo económico de la ciudad de México, el cual a su vez impulsó la transformación de su espacio y el de aquellas municipalidades que mantenían con ésta lazos estrechos de dependencia económica, como fue el caso de Tacubaya.

Para empezar a aclarar las peculiaridades de este complejo proceso de transformación económica y urbana, me parece que una vía metodológica adecuada consiste en hacer estudios de caso, es decir, de cada municipalidad, determinando primero el marco general de actividad económica dentro del cual participaban, y estableciendo, posteriormente, también en términos generales, los niveles de participación de cada municipalidad, tomando como indicadores de ello los censos de su actividad económica y de su propiedad urbana y rural, pues en mi opinión estas fuentes permiten obtener una idea de la relación que existió entre la estructura productiva y la urbanización. No pretendo que ésta sea la metodología idónea, ni tampoco formular juicios absolutos con su aplicación, pero, ante la absoluta falta de estudios de este tipo, la propongo tan sólo como una vía para empezar a desentrañar un aspecto de la realidad histórica de nuestra ciudad que la historiografía ha ignorado.

Así, pues, me propongo realizar este ejercicio analítico examinando la relación que existió entre la transformación del espacio y la actividad económica en Tacubaya en el último tercio del siglo XIX porque, como vimos arriba, ése fue el periodo en el que la concentración económico-espacial de la actividad industrial nacional en la ciudad de México empezó a ser sistemática.

Entre 1895 y 1910 el Distrito Federal experimentó un crecimiento dinámico de su producción industrial y de las otras ramas no agrícolas.⁵⁶ Una causa importante de este crecimiento industrial fue el comercio, el cual al estimular financieramente el despegue industrial de

⁵⁶ En el quinquenio de 1895 a 1900 la rama del comercio en el Distrito fue la más dinámica y alcanzó un incremento anual de 3.4% que elevó su participación en el total nacional de 12.8 a 14.5 %. En el decenio de 1900-1910, aparejado a una marcada contracción de la industria nacional, el trabajo industrial en el Distrito se elevó a 2.4 % anual, aumentando su

la ciudad de México estimuló también, en términos de una causación recíproca, el desarrollo de las actividades comerciales que pronto se convirtieron en una de las actividades económicas más rentables.

Entre los factores que contribuyeron a este auge comercial debe señalarse la integración de los mercados locales del país en un vasto mercado nacional — cuyo centro era la ciudad de México — favorecido por la construcción del sistema ferroviario y el incremento de las instituciones que facilitaban las actividades comerciales (bancos, bolsas comerciales y de valores, etcétera).⁵⁷

Varios indicadores muestran el grado de importancia de esta concentración económica mercantil en el Distrito Federal bajo el porfiriato. Así, según el Censo Monetario de 1903, de todo el circulante existente en instituciones bancarias, los bancos del D. F. concentraban el 67.6%, en tanto que, del dinero existente en fábricas y comercios del país, los establecimientos del D. F. concentraban 41.4%.⁵⁸ Por otro lado, del total nacional de las ventas al menudeo (3 000 millones de pesos) realizadas en el decenio de 1900-1910, el Distrito absorbió una cuarta parte (24.5%).⁵⁹ Finalmente, entre 1895 y 1910, la cifra de comerciantes en el Distrito aumentó de 23 000 a 51 000.⁶⁰

Este importante crecimiento de las actividades comerciales dentro del Distrito no hubiese sido posible tampoco sin la integración de sus municipalidades como el mercado más grande del país, cuyo centro era la ciudad de México, integración que fue posible, como vimos antes, gracias al impulso de la red de transporte urbano y suburbano que venía funcionando desde mediados del siglo XIX y que después de 1900 tendió a consolidarse con la aparición del transporte automotor.

Veamos ahora cómo se manifestó en Tacubaya este predominio del comercio. Lo primero que nos muestran las estadísticas de giros mercantiles y de ocupaciones existentes en el Distrito Federal entre 1888 y 1898 es que Tacubaya era, después de la ciudad de México, la Municipalidad del Distrito con mayor número y diversificación de actividades mercantiles y ocupacionales, superioridad que era acompañada también por ser la Municipalidad que contaba con el mayor número de habitantes y de fincas urbanas en el mismo periodo, y con el mayor índice de pasajeros transportados por los ferrocarriles y los tranvías que la conectaban a la ciudad de México.

participación a 11.8% del total nacional. *Vid.* Gustavo Garza y Juan Javier Pescador, "La concentración económica en la ciudad de México, 1876-1910", en *Estudios Demográficos y Urbanos*, v. 8, n. 1, enero-abril, 1993, p. 14.

⁵⁷ *Ibidem*, p. 18.

⁵⁸ *Ibidem*, p. 19.

⁵⁹ *Ibidem*.

⁶⁰ *Ibidem*, p. 21.

CUADRO 19

NÚMERO DE GIROS COMERCIALES, INDUSTRIALES
Y FABRILES EN EL D. F. 1888 Y 1890

<i>Distrito</i>	<i>Núm. de giros en 1888</i>	<i>Contribución al fisco federal</i>	<i>Núm. de giros en 1890</i>	<i>Contribución al fisco federal</i>
México	4 149	\$ 285 997.52	4 631	\$ 335 307.72
Tacubaya	204	\$ 7 195.00	223	\$ 7 638.00
Guadalupe				
Hidalgo	65	\$ 1 455.60	74	\$ 1 656.00
Tlalpan	209	\$ 20 117.00	229	\$ 19 193.16
Xochimilco	203	\$ 1 526.64	235	\$ 1 707.72
<i>Totales</i>	<i>4830</i>	<i>\$ 316 291.76</i>	<i>5392</i>	<i>\$ 365 502.60</i>

Fuente: F. Navarro y Cía., *Directorio estadístico de la República Mexicana, 1888-1889*, México, La Europea, 1890 (Sección de Comercio, p. 134) y F. Navarro y Cía., *Directorio estadístico de la República Mexicana, 1890-1892*, México, La Europea, 1893 (Sección de Estadística, p. 6 y 7).

Como puede observarse en el cuadro 19, de acuerdo al número de giros que tenían, los distritos de Tacubaya (que incluía los municipios de Santa Fe, Cuajimalpa, Tacuba, Mixcoac y Tacubaya), Tlalpan (que incluía Tlalpan, San Ángel, Coyoacán, Ixtacalco e Ixtapalapa) y Xochimilco (que incluía Xochimilco, Milpa Alta, Mixquic, San Pedro Atocpan, San Pablo Ostotepec, Tulyehualco, Tláhuac, y Hastahuacan), conformaban el núcleo comercial más importante del Distrito Federal después de la ciudad de México.

Sin embargo, si nos fijamos en el monto de sus contribuciones al fisco entonces su importancia era relativa. Tlalpan era el Distrito que mayores ingresos generaba al fisco, seguido de Tacubaya y de Xochimilco, que, con un número de giros casi igual al de Tacubaya, generaban menores ingresos que ésta. Más aún, el Distrito de Guadalupe Hidalgo, con un número de giros dos veces menor que Xochimilco, contribuía al fisco con una cantidad cercana a la que producía este Distrito. ¿Cómo se explica esto?

Esta aparente contradicción entre el número de giros y el monto de las contribuciones fiscales se explica porque los giros de Tacubaya y Guadalupe Hidalgo eran de una mayor diversidad urbana que los de Xochimilco, los cuales eran casi todos de un mismo tipo. Por ejemplo, no contribuían al fisco de igual manera un tendajón que una oficina de colonización, una maicería que una fábrica de fósforos, o una peluquería que un molino de trigo.

Dicho de otra manera, esta diferencia en el tipo de actividades económicas que se desarrollaban en cada Municipalidad del Distrito obedeció tanto a las peculiaridades del espacio y de la población, como al grado de integración de las mismas a un mercado urbano. Considerando esto, se entiende que el Distrito de Tlalpan, con un número de giros similar al de Tacubaya, generara un mayor monto de ingresos fiscales, porque dentro de su jurisdicción fiscal se encontraban fábricas textiles (Peña Pobre, San Fernando y La Fama Montañesa) y de papel (Loreto, La Hormiga, Batán, Puente Sierra, Santa Teresa, El Águila, y La Magdalena)⁶¹ que causaban al fisco un mayor gravamen que los giros mercantiles.

Por su parte los giros del Distrito de Xochimilco correspondían a los de aquellas poblaciones que, además de estar alejadas de la ciudad de México, tenían como principal actividad tareas agrícolas: Tláhuac, Milpa Alta, Tulyehualco, San Pedro Atocpan, Mixquic, San Pablo Ostotepec, Hastahuacan y Xochimilco. Pero los giros de aquellas poblaciones con un carácter más urbano y más cercanas a la ciudad de México, como Tacubaya, Guadalupe Hidalgo o Azcapotzalco, tendieron a incrementar a lo largo del tiempo su número y su tipo, y con ello su contribución al fisco (véase cuadro 20).

Según podemos apreciar en este cuadro, a finales de siglo Tacubaya no sólo contaba con el mayor número de giros (184) de las municipalidades foráneas del Distrito Federal, mismos que representaban cerca del 25% de los registrados ante el fisco, sino que también contaba con la más amplia gama de ellos, todo lo cual sugiere que iba a la cabeza en el proceso de urbanización de su economía.

Lo mismo puede decirse de su espacio y de su población si tomamos en cuenta el número de fincas urbanas establecidas en su jurisdicción en la misma época. Como vimos antes, desde muy temprano en el siglo XIX el régimen de propiedad de la tierra en Tacubaya tendió a individualizarse, y con la aplicación de las leyes de desamortización, a mediados de siglo, la propiedad privada se erigió en la forma dominante de tenencia de la tierra. Este hecho favoreció el asentamiento de nuevos colonos, principalmente provenientes de la ciudad de México, que activaron la economía local y fueron exigiendo paulatinamente una serie de servicios y bienes que la tradicional economía local no les proporcionaba, por lo cual recurrieron a impulsar su propio desarrollo sin dejar por ello de depender de la ciudad de México, en donde trabajaban, estudiaban, comerciaban o tenían su residencia definitiva.

⁶¹ Véase Mario Trujillo Bolio, *Operarios fabriles en el Valle de México 1864-1884*, México, El Colegio de México/CIESAS, 1997, p. 80.

CUADRO 20

NÚMERO Y TIPO DE GIROS MERCANTILES EXISTENTES
EN LOS MUNICIPIOS DEL D. F. EN 1898

Giro	Tacubaya	Gpe. Hidalgo	Mixcoac	Azcapotzalco	Tacuba	San Ángel	Coyoacán	Tlalpan	Ixtapalapa	Xochimilco	San Pedro/Actopan	Tulyehualco	Tláhuac	Total
Alfarerías	1	1			1		1							4
Baños	2	1			1	1		1						6
Bazares	3						1	1						5
Boticas	4	2	2	2	3	5	3		3		2		1	27
Contratistas		1												1
Semillas	2				1									3
Madererías	2		1		1									4
Expendios de cal	5		1											6
Expendios de petróleo	2													2
Fotógrafos	1													1
Fábricas de almidón	1													1
Fábricas de agua gaseosa	1													1
Fábricas de fideos	1					3								4
Fábricas de cerillos	1	1												2
Fábricas de ladrillos	13	15	13	1	1	6		4	2					55
Ferreterías	3													3
Fundidoras de bronce	1													1
Maicerías	19	1	1	2	3	2		2	2					32
Mercerías	5	1				1								7
Molinos de café	1													1
Molinos de trigo	5		1		2	1								9
Molinos de maíz	2													2
Peluquerías	6	1	2	1	3	2		1			2	2		20
Tendajones	50	39	12	3	33	33	50	52	85		8	16	20	401
Sederías	3		1											4
Carpinterías	3		2	3	1									9
Herradurías	1				1									2
Herrerías	1	2	3	2	9									17
Hojalateros	5						2							7

CUADRO 20 (continuación)

Sastres	10		2				3	2						17
Tiendas de ropa	3						2							5
Tlapalerías	1	1	1	1	2									6
Fábricas de velas	2						2							4
Zapaterías	1	1												2
Coheterías			1				1	2						
Carbonerías	1						1							2
Expendios de plantas		1	1	1										3
Fábricas de vinos														
Tejedores		7	1			2								10
Abarrotes	23	10	8	6	6	11		2	5					71
Fábricas de papel				1		1								2
Cererías		4												4
Platerías		1												1
Lavaderos					2									2
Canteros					1		2							3
Tintorerías				1										1
Fábricas de hilados				3		2								5
Comisionistas				1										1
Fábricas de camisas				1										
TOTAL	184	89	48	17	66	69	70	80	107	0	8	18	21	777

Fuente: *Lista de las cuotas que de conformidad con los artículos 55, 59, 60 y 61 de la Ley de 12 de mayo de 1896 ha fijado la Junta Calificadora del impuesto de derecho de patente a los giros mercantiles, establecimientos industriales y talleres de artes y oficios existentes en el D.F., siendo ésta la base para el cobro del impuesto durante los años fiscales de 1898 a 1900, México, s.p.i.*

En este sentido, el notable crecimiento de fincas urbanas registrado en Tacubaya en la última década del siglo XIX, junto con la multiplicación de sus giros comerciales, son un indicador de la prosperidad económica de sus habitantes, aunque no estamos en condiciones de determinar en qué medida provenía de su participación en las actividades económicas locales y las de la ciudad de México. Como sea, este incremento en el número de fincas revela la dimensión urbana de la economía y del espacio de Tacubaya a finales del siglo XIX.

De acuerdo a los datos disponibles, hacia 1888-1889 la cabecera municipal de Tacubaya concentraba 666 fincas urbanas con un valor de \$ 2 352 848.92 que reportaban al fisco \$ 13 983.57 anuales, lo cual la

CUADRO 21

FINCAS URBANAS Y RÚSTICAS DE LAS MUNICIPALIDADES
DEL DISTRITO FEDERAL EN 1888-1889

Municipio	Fincas urbanas	Valor en \$	Contribución fiscal anual	Fincas rústicas	Valor en \$	Contribución fiscal anual
Tacubaya (cabecera)	666	2 352 848.92	13 983.57	216	667 006.56	5 332.89
Mixcoac	95	220 725.68	1324.42	131	519 102.49	3 994.13
Tacuba	122	151 647.15	867.58	170	747 197.00	5 833.33
Gpe. Hidalgo (cabecera)	239	457 420.06	2 528.95	134	878 235.00	6 289.22
Azcapotzalco	89	95 528.59	573.58	95	262 284.88	1 917.48
Tlalpan (cabecera)	46	85 718.00	462.48	253	680 316.13	5 426.13
San Ángel	93	215 260.24	1 233.15	343	1 157 092.54	9 172.11
Coyoacán	27	30 332.80	151.97	320	1 167 624.06	9 247.45
Ixtacalco	17	12 112.94	71.58	82	127 830.96	1 017.31
Iztapalapa	16	8 150.00	27.60	105	264 879.61	1 971.71
Xochimilco (cabecera)	89	53 542.33	319.68	425	263 782.17	2 085.50
Milpa Alta	11	10 500.00	63.00	119	66 117.78	526.09
Mixquic	3	1 100.00	6.60	12	31 528.43	252.21
San Pedro Atocpan	1	400.00	2.40	43	22 614.00	181.09
Tulyehualco	13	12 743.20	76.45	83	57 041.05	456.28
Tláhuac	14	5 905.00	35.43	45	31 669.00	252.51
Aztahuacán	4	2 015.00	12.09	117	148 642.18	1 092.17
Santa Fe				39	162 551.58	1 300.42
Cuajimalpa				33	60 636.00	485.07
San Pablo Ostot				14	6 032.50	47.29

Fuente: F. Navarro y Cía., *Directorio estadístico de la República Mexicana, 1888-1889*, México, La Europea, 1890, Sección de Bienes Raíces, p. 4 y 5.

colocaba como la población más urbanizada del Distrito Federal, después de la ciudad de México, seguida de Guadalupe Hidalgo (239 fincas urbanas), Tacuba (122 fincas urbanas) y Mixcoac (95 fincas urbanas) (véase cuadro 21).

Esta gran diferencia en el número de fincas urbanas que separaba a Tacubaya de las otras poblaciones urbanas del Distrito se explica, como hemos tratado de demostrar en este trabajo, por lo temprano de los cambios en su estructura de la propiedad de la tierra, por su cercanía con la ciudad de México, por el atractivo de su clima y recursos que hizo arraigarse en ella a sectores acomodados de la sociedad, por haber contado con líneas de transporte férreo y haber sido la primera en conectarse a la red eléctrica de tranvías, y por sus vínculos económicos con la ciudad de México.

CUADRO 22

RELACIÓN DE FINCAS Y HABITANTES EXISTENTES
EN LOS BARRIOS DE TACUBAYA EN 1887

Barrio	Fincas	Casas particulares	Casas de vecindad	Habitaciones de las fincas	No. de habitantes
San Miguel	116	72	44	272	1588
Santiago	129	87	42	319	1557
Santísima	68	54	14	201	1189
Puerto Pinto	14	5	9	106	482
Santo Domingo (El Alto)	69	52	17	163	832
Santo Domingo (El Bajo)	72	57	15	150	1162
San Juan	33	17	16	170	679
San Pedro	68	37	31	279	1247
Nápoles	13	13	—	34	124
La Piedad	28	24	4	86	431
Nonoalco	19	19	—	106	482
San Lorenzo	19	16	3	58	244
TOTAL	648	453	195	1 944	10 017

Fuente: *Datos estadísticos referentes al municipio de Tacubaya que comprenden la situación geográfica de éste, su extensión, censo, propiedad rústica....*, México, Tipografía El Gran Libro, 1887.

Un padrón municipal de 1887 nos permite conocer de manera más precisa el número y la distribución de sus asentamientos urbanos en ese

año. De acuerdo a dicho padrón, el barrio con mayor número de construcciones (129), y uno de los más poblados (1 557 habitantes), era el de Santiago, ubicado al norte de la Municipalidad y el más próximo a la ciudad de México. Le seguían a éste en orden descendente aquellos barrios más cercanos a la vieja cabecera municipal, como los de Santo Domingo, y el de San Pedro, más cercano a Mixcoac (véase cuadro 22).

Por otro lado, si observamos las cifras del número de habitaciones de las fincas (1944) y las comparamos con las del número de habitantes (10 017) destaca sobremanera la alta densidad poblacional que tenía entonces Tacubaya, sobre todo si consideramos que era mucho mayor el número de casas particulares (453) frente al de las vecindades (195).

A menos que los padrones de fincas sean poco fiables y defectuosos por no haber registrado correctamente su número, algo notablemente impactante en la estructura urbana de Tacubaya ocurrió en un lapso de cerca de doce años, pues entre 1887 y 1899 su número de fincas urbanas creció de 648 a 1 155,⁶² es decir un 78%, y su población pasó de 10 017 a 20 177 habitantes en 1900,⁶³ o sea que aumentó casi un 100 % en el mismo lapso.

El aumento en el número de fincas se explica por la fundación de nuevos asentamientos, las colonias, que se agregaron a los viejos barrios. Estas nuevas colonias eran en 1899 las siguientes: Escandón, San Pedro de los Pinos, Chapultepec, Bravo, Balderas, Nápoles, de La Chinampa y Colonias Chapultepec. Sus barrios eran: Nonoalco, Romita, San Lorenzo, Chorrillo, San Miguel, Puerto Pinto, San Juan, Santo Domingo, San Pedro de los Pinos, y San Pedro de los Mártires. El único pueblo con que contaba era el de San Lorenzo.

En las calles de estas colonias, barrios y pueblos se repartían las 1 155 fincas, algunas de las cuales se distribuían de la siguiente manera: en la cabecera o ciudad municipal se concentraban 886 fincas, es decir, un 76.5% del total, mientras que en los asentamientos de la periferia se distribuía el resto.⁶⁴ Es probable que el padrón de fincas que proporciona esta información no registre aquellas construcciones cuyo valor era inferior a 50 pesos, por lo que el número de fincas sería entonces mayor. De acuerdo al valor de las mismas, la de menor valor era de \$ 50.00 y la de mayor, de \$ 130 088.00. Una clasificación más amplia de su valor puede verse en el siguiente cuadro.

⁶² Este dato proviene del padrón de fincas urbanas de la municipalidad de Tacubaya levantado en agosto de 1899 por la Dirección de Catastro. Véase AHDF, *Tacubaya*, Estadística, inv. 122, exp. 27.

⁶³ "Estadísticas Históricas de México", en Hira de Gortari y R. Hernández (comps.), *Memoria y encuentros: la ciudad de México y el Distrito Federal (1824-1928)*, 3 v., México, DDF/ Instituto Mora, 1998, v. 3, p. 270.

⁶⁴ AHDF, *Tacubaya*, Estadística, inv. 122, exp. 27.

CUADRO 23

NÚMERO DE FINCAS Y SU VALOR RELATIVO
EN TACUBAYA, 1899

Número de fincas	Valor relativo de cada finca
202	\$ 35.00 a \$ 495.00
159	\$ 500.00 a \$ 999.00
484	\$ 1 000.00 a \$ 4 952.00
170	\$ 5 000.00 a \$ 9 985.00
84	\$ 10 000.00 a \$ 19 932.00
26	\$ 20 000.00 a \$ 29 000.00
16	\$ 30 000.00 a \$ 38 000.00
2	\$ 41 213.00 a \$ 41 518.00
4	\$ 50 000.00 a \$ 56 250.00
2	\$ 62 000.00 a \$ 68 250.00
2	\$ 75 219.00 a \$ 76 041.00
4	\$ 112 780.00 a \$ 130 088.00

Fuente: AHDF, *Tacubaya*, Estadística, inv. 122, exp. 27.

El número de propietarios de estas fincas nos indica que existía una tendencia a la concentración de la propiedad y que el arrendamiento de ésta resultaba una actividad económica que empezaba a crecer a fines del XIX, pues, según este padrón de fincas, 120 individuos eran dueños de 341 de las 1 155 fincas de la municipalidad, es decir, 120 individuos concentraban casi un 30% de la propiedad urbana de Tacubaya en 1899. De ellos 84 eran dueños de 2 fincas; 18 lo eran de 3; 7 de 4; 2 de 5; 2 de 6; 2 de 7; tan sólo uno era propietario de 9, otro más era dueño de 10, 2 más poseían 11 fincas cada uno, y el más grande propietario de todos era dueño de 14 fincas.

Las propiedades de estos individuos se localizaban en diferentes calles de la ciudad, y la mayoría se caracterizaba por ser fincas de un alto valor. Así, por ejemplo, Francisco de Angulo era dueño de dos casas que tenían un valor de \$ 33 347.82, María Ardozgoyti lo era de tres casas que valían \$ 18 312.00, Luis García Teruel tenía seis casas que valían \$ 18 525.00, y Fernando de Teresa, el mayor propietario de Tacubaya, poseía catorce casas que valían \$ 129 900.00.

A estos propietarios les seguían otros que con una sola propiedad se acercaban o superaban el valor de las propiedades de los grandes propietarios. Tales son los casos de Antonio de Mier (\$ 112 780.00), Ignacio de la Torre y Mier (\$ 112 973.75), Manuel y Eustaquio Escandón y Barrón (\$ 120 000.00) y Manuel Cuevas y Rubio (\$ 130 088.00).



Figura 30. Mercado en Tacubaya. Fotografía de C. B. White, 1905. Tomada de Fototeca, Archivo General de la Nación, Instrucción Pública y Bellas Artes, Propiedad Artística y Literaria, inv. 77



Figura 31. Pulquería en Tacubaya, 1906. Tomada de Fototeca, Archivo General de la Nación, Instrucción Pública y Bellas Artes, Propiedad Artística y Literaria, inv. 1.

En suma, como señalé arriba, el incremento en el número de asentamientos urbanos en Tacubaya en la última década del siglo XIX está asociado a los cambios en sus actividades productivas y a su estrecha relación económica con la ciudad de México, la cual, como también vimos arriba, cobró una enorme preponderancia económica a escala nacional a fines del siglo y comienzos del siguiente. Tacubaya participó de estos cambios y prueba de ello es la mercantilización de su economía y la urbanización de su espacio en el mismo periodo.