

UACM

Universidad Autónoma
de la Ciudad de México

Nada humano me es ajeno

COLEGIO DE HUMANIDADES Y CIENCIAS SOCIALES

LICENCIATURA EN HISTORIA
Y SOCIEDAD CONTEMPORÁNEA

**Del tranvía de mulas al transporte público ferroviario:
Impacto social, político y económico
en la ruta México-Xochimilco (1850-1900)**

TRABAJO RECEPCIONAL

QUE PARA OPTAR POR EL TÍTULO DE

**LICENCIADO EN HISTORIA Y
SOCIEDAD CONTEMPORÁNEA**

PRESENTA:

DAVID ULISES LÓPEZ SALDAÑA

DIRECTOR

DR. JESÚS EDGAR MENDOZA GARCÍA

Ciudad de México, 4 de Mayo de 2018.

SISTEMA BIBLIOTECARIO DE INFORMACIÓN Y DOCUMENTACIÓN



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE LA CIUDAD DE MÉXICO COORDINACIÓN ACADÉMICA

RESTRICCIONES DE USO PARA LAS TESIS DIGITALES

DERECHOS RESERVADOS[©]

La presente obra y cada uno de sus elementos está protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor; por la Ley de la Universidad Autónoma de la Ciudad de México, así como lo dispuesto por el Estatuto General Orgánico de la Universidad Autónoma de la Ciudad de México; del mismo modo por lo establecido en el Acuerdo por el cual se aprueba la Norma mediante la que se Modifican, Adicionan y Derogan Diversas Disposiciones del Estatuto Orgánico de la Universidad de la Ciudad de México, aprobado por el Consejo de Gobierno el 29 de enero de 2002, con el objeto de definir las atribuciones de las diferentes unidades que forman la estructura de la Universidad Autónoma de la Ciudad de México como organismo público autónomo y lo establecido en el Reglamento de Titulación de la Universidad Autónoma de la Ciudad de México.

Por lo que el uso de su contenido, así como cada una de las partes que lo integran y que están bajo la tutela de la Ley Federal de Derecho de Autor, obliga a quien haga uso de la presente obra a considerar que solo lo realizará si es para fines educativos, académicos, de investigación o informativos y se compromete a citar esta fuente, así como a su autor ó autores. Por lo tanto, queda prohibida su reproducción total o parcial y cualquier uso diferente a los ya mencionados, los cuales serán reclamados por el titular de los derechos y sancionados conforme a la legislación aplicable.

Del tranvía de mulas al transporte público ferroviario: impacto social, político y económico en la ruta México-Xochimilco (1850-1900)



Gerardo Zárate. "Tienda el Pabellón". Facebook. Tlalpan Historia. Foto tomada a principios del siglo XX en el cruce de Av. San Fernando y Calle Sabino, muy cerca de la parroquia de San Pedro Apóstol.

Contenido

Introducción	6
Capítulo 1 Comunicación, comercio e importancia de Xochimilco en el reto del abasto de la ciudad de México antes del siglo XIX.	15
1.1 Las condiciones del transporte y el comercio colonial en Xochimilco.	18
1.2 La evolución del transporte mular S. XVII- XIX.....	26
1.3 La adaptación a las vías de comunicación terrestres ante la desecación de la cuenca del Valle de México.	32
Capítulo 2. El panorama en Xochimilco ante la inestabilidad política de la primera mitad del siglo XIX y el surgimiento del transporte público ferroviario en el gobierno de Juárez.	37
2.1 El tendido de las vías férreas y sus aplicaciones dentro de la Ciudad de México en la segunda mitad del siglo XIX.....	44
2.2 Obras públicas y modernización del entorno durante el gobierno de Juárez.	55
2.3 Implicaciones socioeconómicas del tranvía de mulas en la ruta a Xochimilco.....	59
Capítulo 3. Perjuicios del tranvía de mulas en la zona sur del Valle de México y la necesidad de modernizar sus operaciones.	68
3.1 Conflictos agrarios por la explotación de la ruta de tranvías de mulas de México a Xochimilco.	75
3.2 Implicaciones por la modificación del paisaje cultural	79
A manera de Conclusión.....	93
Imágenes.....	98
Relación de cuadros informativos.	99
Fuentes utilizadas	100
Bibliografía.....	100

Agradecimientos;

De acuerdo con la 3era ley de Newton, a toda acción, corresponde una reacción y por ende me corresponde agradecer el apoyo brindado a lo largo de mi formación.

Sin embargo más allá de estar obligado por las fuerzas de la ética que ejercen presión sobre mi conciencia, existe un impulso fraternal y amoroso que me obliga a escribir las siguientes líneas.

Agradezco a todos mis amigos que creyeron fervorosamente en mí y en mis metas. Algunos de ellos me acompañaron a lo largo de mi formación y otros desde lejos pero sin apartar su atención y su mirada de mi acontecer. Gracias también a todos mis profesores que me brindaron todas sus herramientas y su conocimiento posible para complementar mi formación académica. A mí cuate el Dr. Edgar Mendoza, al Dr. Ernesto Aréchiga, a la Dra. Daniela Marino, a la Investigadora María Gayón y a otra decena más de profesores quienes fueron mis compañeros de aula y con quienes compartí conocimientos. Agradezco infinitamente el apoyo de mi familia; a mi madre que ha sido y seguirá siendo la persona quien me ha impulsado con su amor y dedicación y me ha enseñado a poner empeño y amor aun en los retos más difíciles. A mi hermano Suri por acompañarme en los momentos más alegres, en los momentos difíciles, en mis logros y en mis infortunios y en quien creo con gran entusiasmo que logrará cumplir sus metas. A mi padre porque siempre puso todo el corazón y su fortaleza para sacar a delante a su familia y lograr que sus hijos fueran personas nobles, trabajadoras, honradas y sobre todo buenos seres humanos. Gracias Tachu por todo el apoyo y cariño que me has brindado ayudándome a ser una persona más sensata y dedicada. Gracias a mis tíos y tías –López y Saldaña- que han sido un gran ejemplo de superación aun en contra de las adversidades.

Pero sobre todo fueron cuatro grandísimas historias de vida las que me impulsaron a realizar esta investigación;

La vida de un campesino, obrero y padre de familia que nunca se rindió, es decir la vida de mi amado abuelo Concho López quien de forma tortuosa trabajó durante casi 40 años en la fábrica fertilizantes Fertimex ubicada cerca del antiguo canal de la Viga y que hacia la década de 1950 trasladó sus operaciones a San Cristobal Ecatpec.

Al arduo trabajo de la Familia Villavicencio Saldaña que durante muchos años se han ganado la vida fuera de casa y recorriendo el país de pies a cabeza.

A mi abuelo Eliseo por recorrer su pueblo y su ciudad durante varios años antes de su partida y finalmente a las constantes quejas y cómicas injurias que mi padre Ángel López enuncia todos los días desde mi infancia desde que amanece hasta que el sol se oculta en contra de los graves problemas que aquejan a esta ciudad debido a su mala planeación y falta de efectividad de las vías de comunicación y al agobiante ritmo de vida que muchos sufrimos en esta ciudad. Gracias por despertar mi inquietud para descubrir la vida de los habitantes del Valle de México en el exterior, lejos de su hogar, alejados de su patria, de su gente y de sus seres queridos para llevar el sustento a sus hogares.

Adicionalmente agradezco a mi alma mater la Universidad Autónoma de la Ciudad de México por ser un espacio en el que pude complementar mi formación académica, así como desarrollar nuevas aptitudes científicas y humanísticas y gracias a la cual pude alcanzar una de tantas metas propuestas. También le agradezco por el apoyo otorgado para el empastado y la impresión de la presente tesis.

Un pueblo sin comunicaciones cierra las puertas al progreso, un pueblo sin transportes está condenado a carecer de los mínimos vitales.

Héctor Romero

Introducción

Durante el siglo XIX y gran parte del siglo XX, se produjeron diversas crónicas que describieron la belleza intrínseca de los coloridos paisajes y centros de recreo de Xochimilco, Tláhuac, Chalco y Tlalpan, lo que sirvió de inspiración en los trabajos de artistas, escritores e historiadores de la época (García Cubas (1904), Orozco (1973) y Linati, (1916), quienes en general, fueron pieza clave para forjar una versión folclórica y poética sobre el pretérito de dichos pueblos. A partir de ello, surgió la necesidad de realizar un esfuerzo para dar respuesta a la vigente inquietud por descubrir el ¿por qué? y el ¿cómo? se fue transformando el Valle de México –Anáhuac, desde el surgimiento de aquella íntima y compleja relación entre el hombre, la modernidad y el medio en el que se han desarrollado de forma paulatina.

Se trata de retomar aquel “historicismo”,¹ que encierran los pueblos marginados, los personajes y los acontecimientos que no se han mencionado en los grandes libros de historia, y que por tanto, empiezan a cobrar relevancia conforme fueron surgiendo formas distintas de analizar y dar explicación a un fenómeno histórico, mediante nuevos enfoques y metodologías, como la historia económica, la historia social, la geografía histórica, la historia de la mentalidades, o los estudios regionales y locales, así como el surgimiento de innovadoras corrientes historiográficas mediante

¹Según Dilthey el historicismo busca estudiar al ser humano en su marco histórico social, es decir, se quiere entender a cada hombre y cada mujer que vive y lucha, comprendiendo y profundizando en todos los aspectos de la experiencia humana. Su objetivo fue dar a las ciencias del espíritu un fundamento sólido. Pero diferente del que tiene las ciencias de la naturaleza. Considera que los acontecimientos individuales y los fenómenos históricos no pueden estudiarse con los mismos métodos y procedimientos que se utilizan a la hora de investigar los hechos físicos o naturaleza. mundofilolov2u.blogspot.mx

las cuales se abordaron novedosos temas de interés como la vida cotidiana y las respuestas de las clases subalternas ante las políticas del Estado liberal y posrevolucionario, ayudando así a generar modernas teorías sobre el pasado de aquellos lugares, personajes y acontecimientos que brindaron un panorama más amplio y complejo sobre la realidad histórica del país y sus diversas regiones.

Planteamiento del problema

El siglo XIX se caracteriza por profundas transformaciones política, social, económica y cultural que marcaron el tránsito entre el antiguo régimen y la formación de los Estados nacionales en América Latina. A nivel político se estableció el Estado republicano burgués que sustituyó al Estado absolutista y promovió los derechos individuales; en el ámbito social se fomentó la secularización y el laicismo de la sociedad y finalmente en el aspecto económico la industrialización generó la construcción de fábricas y calles de las ciudades, así como la apertura de mercados, plazas y la construcción del ferrocarril. Agulhon (2009) y lozano (2012). Del mismo modo el proceso de modernización transformó la tecnología y los hábitos de los ciudadanos.

En este contexto se introdujeron en México desde mediados del siglo XIX las primeras vías férreas que promovieron el desarrollo y progreso para consolidar el mercado nacional durante el porfiriato.

Los estudios sobre las vías de comunicación y en concreto sobre los ferrocarriles nacionales, ya ha sido analizado por especialistas como Kuntz (1996), Riguzzi (1995), Coatsworth (1976), etc. Sin embargo hace falta comprender el origen y desarrollo de los ferrocarriles y tranvías locales que se establecieron en las ciudades y sus pueblos periféricos, así como su impacto en la vida cotidiana de los pueblos que estimularon el intercambio comercial entre la ciudad de México y sus alrededores.

Por tanto el objetivo de esta investigación es analizar el establecimiento del servicio de tranvías de mulas en Xochimilco, su funcionamiento y repercusiones durante la segunda mitad del siglo XIX, hasta los primeros años del siglo XX, así como detectar una serie de cambios económicos, sociales y culturales que fueron el resultado de la integración de los pueblos del Valle de México a la economía, tanto regional como nacional, mediante nuevas vías de comunicación que se sobrepusieron a las rutas comerciales prehispánicas y coloniales y dieron origen a otros medios de transporte más modernos.

Como objetivos secundarios me interesa analizar los perjuicios y los beneficios que generó la implementación de esta innovación en los pueblos donde se establecieron sus vías, puentes, cruces, casetas, etc., y donde, ocasionaron la compra-venta y expropiación de algunas extensiones de tierra comunal que desde tiempos ancestrales pertenecieron a los pobladores de Xochimilco y otros pueblos circundantes y que fueron afectados por la ley de desamortización de 1856 y de colonización y baldíos durante el porfiriato.

Así podremos hacernos las preguntas obligadas en esta investigación; ¿Por qué causa se introdujo el tranvía de mulas a mediados del siglo XIX? ¿Cómo y a costa de qué se concesionó su uso? ¿Cuáles fueron los sectores sociales beneficiados y perjudicados en este proceso? ¿De qué manera los pobladores percibieron la llegada de este medio de transporte?

Metodología.

Para responder a las anteriores interrogantes se hará un análisis crítico de las fuentes primarias localizadas en diversos archivos nacionales, el uso de fotografías y mapas de la época y de una bibliografía sobre el tema. Entre los conceptos teóricos utilizaré el “paradigma indiciario”,² que

²En palabras de Ginzburg, mediante este método se penetra más allá de los testimonios habituales y de los discursos tradicionales, para lograr atrapar el elemento dialógico, subyacente en todos los testimonios y discursos y a través de este mismo elemento y de

nos brinda la posibilidad de revelar el devenir histórico de este fenómeno, además permite efectuar un análisis bajo el enfoque “microhistórico”³ para conocer los detalles del establecimiento del servicio de tranvía de mulas de México a Xochimilco, en un contexto de constantes conflictos económicos y a veces un desequilibrio político. Las nuevas vías de comunicación, el cambio de régimen de propiedad y otras innovaciones en los espacios urbanos, adquirieron mayor relevancia al ser considerados como elementos sintomáticos de una nueva etapa de la vida moderna que tenía por propósito imponer un nuevo orden social, haciendo más eficiente y dinámica la vida pública y privada de los habitantes del Valle de México.

Por tanto, resulta pertinente indagar de manera crítica y objetiva los antecedentes del transporte ferroviario a nivel nacional, pues es posible que a partir de su expansión haya surgido una nueva concepción del transporte sobre rieles, cuyo objetivo era coadyuvar al desarrollo paulatino de la economía nacional, para lo cual se debía apostar por el progreso científico-tecnológico que fortalecería la industria y el comercio del país.

Balance historiográfico

Este texto se introduce en el debate historiográfico que va de lo nacional a lo local para contrastar las posiciones y posturas de diversos autores que con sus aportes han ayudado a la reconstrucción de la realidad histórica de los transportes sobre rieles, lo cual nos brindará la pauta para dimensionar el establecimiento del tranvía de mulas en Xochimilco, y contrastarlo con otros casos a nivel regional y nacional.

otra serie de procedimientos oblicuos, indirectos, indiciarios y a contrapelo, acceder igualmente y de alguna manera a esa misma cultura de las clases subalternas, pero vistas y reconstruidas desde su propio punto de vista, desde la posición y la percepción misma de los perseguidos y de las víctimas. En: Ginzburg, 1998.

³La microhistoria, según Luís González, es la historia pueblerina, historia parroquial, historia matría, de la patria chica, municipal, concreta, de campanario, como solía llamarlas de manera intercambiable, debía ser, ante todo, el relato verdadero, concreto, y cualitativo del pretérito de la vida diaria, del hombre común, de la familia y el terruño. Además de que “la microhistoria, además de documentos, emplea testimonios, marcas terrestres, aerofotos, construcciones antropológicas, onomásticos, supervivencias y tradición oral”. Luís González. Invitación a la microhistoria, México, *CLIO* (Obras completas de Luís González, t IX), 1997, p. 26.

Para empezar tenemos que se han realizado algunas investigaciones y tesis referentes a los ferrocarriles nacionales y su íntima relación con la vida económica desde mediados del siglo XIX hasta entrado el siglo XX. Kuntz (1999) y Riguzzi (1995) proponen por ejemplo dejar atrás esa imagen insatisfactoria que durante varios años había mantenido a los ferrocarriles como símbolo de progreso y lazo de dependencia con el exterior. Sus investigaciones efectúan un acercamiento multidimensional: desde las pautas de inversión, las formas institucionales y las políticas públicas, hasta los modelos tecnológicos, la conformación de los mercados y la organización del espacio productivo, de tal manera que cada una de las secciones de sus trabajos abordan un entrelazamiento del ferrocarril con varios ámbitos de la vida económica nacional y local, tal como nos explican Coatsworth (1976) y Kuntz (1966) en sus investigaciones.

En el caso específico de Xochimilco han surgido investigaciones innovadoras que dedicaron su estudio al patrimonio cultural y natural en el Valle de México. Entre los que destacan Peralta Flores (2011), Teresa Rojas (2009), Beatriz Canabal (1992) quienes dedican sus estudios al devenir histórico de Xochimilco en la época prehispánica, Pérez Zevallos (2002) que estudia el siglo XVI, Cuauhtémoc Hernández (2003), Gerardo Mora (2007), Aréchiga (2004), Tortolero (1999), Legorreta (2006) y Terronez (2004) quienes estudian el siglo XIX y XX en Xochimilco.

Estos autores proponen la reconstrucción de la historia de Xochimilco, sus usos, costumbres, festividades, el folclor, así como la desecación de la cuenca del Valle de México, su sustentabilidad y su viabilidad económica como una forma de adaptación ante las transformaciones políticas y económicas de la época. Es necesario retomar estas obras para comprender la existencia de un paisaje natural y arquitectónico antes de la introducción de los

servicios públicos a la región, así como su modificación tras su establecimiento. Estas investigaciones describen elementos como la religiosidad popular, la tradición oral, la administración política, la tenencia de la tierra y su economía, entre otros aspectos tradicionales que identificaron a Xochimilco dentro de los pueblos del Valle de México desde la época prehispánica hasta el siglo XIX.

Por ello resulta importante realizar un aporte como el de la presente investigación, ya que no existían textos que abordaran la historia de Xochimilco a partir del análisis de la introducción un servicio ferroviario tal como lo realizan de forma puntual Medina (2012) y Tirado (2010) en el caso de Zacatecas y Puebla respectivamente, así como también lo hacen Leidenberger (2011), Aguayo (1999), Rodríguez, 1996) y López (1976) quienes atribuyen a estas innovaciones la generación de una cultura política más homogénea, en específico a partir del surgimiento del transporte ferroviario, y por tanto, una relación más próxima con la sociedad, lo que generó una identificación con las nuevas tecnologías llegadas desde mediados del siglo XIX, así como la adaptación a las modificaciones dentro de la ciudad y en su periferia derivadas de las diversas obras públicas implementadas por los gobiernos liberales.

Adicionalmente hay que analizar el carácter turístico de los tranvías de mulas adoptado desde mediados del siglo XIX, e incluso durante el periodo conocido como el Porfiriato, pues este suceso generó una nueva imagen de folclor, al ser un servicio introducido exclusivamente en los centros de recreo y paseo más reconocidos dentro del Valle de México, tal como lo retoman Camarena (1991), Álvarez (2002) y Trujillo (2011) a partir de las crónicas sobre la cotidianidad de los usuarios del tranvía, la forma en la que se relacionaron con dicho transporte, sus experiencias, los paisajes, lo pintoresco y singular de ese transporte. Todo desde distintos testimonios acerca de lo que se vivía a bordo del tranvía, la opinión de la gente que lo observaba como algo innovador, algo fuera de serie, los lugares que el tranvía atravesaba, colonias,

comercios, calles y gente que se hallaba a su alrededor.

Justificación. Por último, es indispensable realizar un estudio como éste, ya que no existen trabajos suficientes sobre el tranvía de mulas, establecido en Xochimilco a mediados del siglo XIX, por lo que la información que nos brindan algunos textos sobre dicho acontecimiento no es suficiente para reconstruir una nueva versión sobre el pasado de este pueblo a partir de la llegada del tranvía de mulas. Desafortunadamente, en Xochimilco no existe archivo local alguno que dé cuenta del mencionado proceso debido a su desaparición tras la Revolución Mexicana. Por ello, es importante rescatar aquellos episodios y acontecimientos de la historia que marcaron el rumbo y la vida de los pueblos de México -como el caso de Xochimilco-, para preservar, fortalecer y difundir la cultura de los pueblos de la Ciudad de México, para lo cual he decidido consultar diversas fuentes primarias como los fondos documentales de indios e indiferente virreinal del Archivo General de la Nación, el fondo del Ayuntamiento y Gobierno del Distrito Federal. Ferrocarriles, así como el fondo de Municipalidades y Aguas del Archivo Histórico del Distrito Federal, la mapoteca Orozco y Berra y el Archivo de Concentración del Sistema de Transportes Eléctricos del Distrito Federal.

Estructura del texto.

Para realizar lo anterior es preciso dividir esta investigación en tres partes;

El primer apartado titulado “Comunicación, comercio e importancia de Xochimilco en el reto del abasto de la ciudad de México antes del siglo XIX” ofrece una pequeña semblanza sobre la importancia histórica de Xochimilco como uno de los pueblos pertenecientes a la cuenca del Valle de México y a su vez como uno de los pueblos proveedores de mercaderías dentro de la ciudad de México desde la época prehispánica. De igual forma, retomamos las vías y medios de comunicación lacustre y su importancia a nivel regional para posteriormente dar una explicación sobre la relevancia que adquirió el transporte terrestre por medio de bestias de carga a partir de su

introducción durante la colonia.

Para dicha tarea es importante revisar las relaciones comerciales establecidas entre los pueblos circundantes al Valle de México mediante el uso de dicho transporte y su popularización entre la sociedad colonial, ya que desde su llegada a Mesoamérica, las mulas implicaron una innovación en la forma de enlazarse con un destino lejano, pero modificaron el entorno cultural de Xochimilco y sus pueblos cercanos.

En el segundo apartado titulado “El panorama en Xochimilco ante la inestabilidad política de la primera mitad del siglo XIX y el surgimiento del transporte público ferroviario en el gobierno de Juárez”, se encuentra una explicación sobre el proceso mediante el cual el transporte de mulas se transforma en servicio público de tranvía de mulas. Se explica cómo los reglamentos, contexto, características técnicas, permisos, concesiones, ruta, inversiones y usuarios fueron los elementos que conformaron dicho servicio de tranvía de mulas de México a Xochimilco. Se observa también que la desecación de las extensiones lacustres de la región, el cambio de régimen de propiedad, y las necesidades de la gente constituyen todo un cúmulo de transformaciones en Xochimilco.

El tercer apartado titulado “Perjuicios del tranvía de mulas en la zona sur del Valle de México y la necesidad de modernizar sus operaciones”, será el punto neurálgico de la investigación, ya que en él se exponen los perjuicios y los beneficios resultantes del establecimiento del tranvía de mulas de México a Xochimilco y a pesar de ello, la manera y el ritmo con el cual fue adquiriendo mayor relevancia al transformarse en el transporte terrestre de mayor relevancia a mediados del siglo XIX. De tal forma, se explican algunas de las expresiones ante tal fenómeno producto de la modernización de los pueblos y de su integración a la economía regional y nacional.

Al ser una innovación tecnológica, se explica su evolución paulatina en tranvía eléctrico, en un contexto de nuevas oportunidades económicas gestadas desde un proyecto político que daba

prioridad a las inversiones extranjeras y a todo lo relacionado con la modernidad. Para lo cual es preciso ofrecer un esbozo sobre lo que significa modernidad en tal contexto y sus implicaciones en Xochimilco.

Conceptos.

Tranvía de mulas, Modernización, Metropolización, comercio, transporte, industrialización, periferia.

Capítulo 1 Comunicación, comercio e importancia de Xochimilco en el reto del abasto de la ciudad de México antes del siglo XIX.

Ubicada al sur de la actual Ciudad de México, la delegación Xochimilco también es uno de los pueblos que desde el periodo prehispánico perteneció al grupo de pueblos agrícolas pertenecientes a la Cuenca del Valle de México. Su superficie es de 122 km² y ocupa el 7.9 % de la ciudad. Ortega (2018). Esta delegación colinda al sur con Milpa Alta, al norte con Coyoacán, al oriente con Tláhuac y al poniente con Tlalpan, cuya calzada ha sido una de las principales entradas a los pueblos del sur de la Ciudad según considera Mora (2007).

En la presente imagen se observa la ubicación geográfica de Xochimilco.

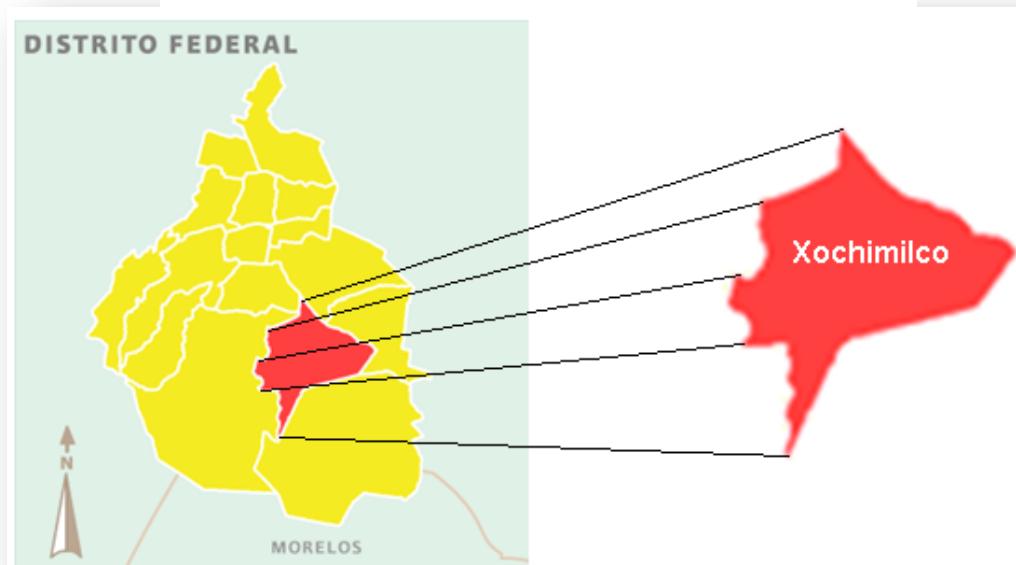


Imagen 1. localización de Xochimilco en el Distrito Federal. Saulo Rosales Ortega. Enciclopedia de los municipios y delegaciones de México. Extraído de: inafed.gob.mx

El significado de su nombre proviene de la lengua Náhuatl; Xochimilco sementera de flores; característica principal por la cual siempre fue muy pintoresco aún hasta entrado el siglo XX según interpretaciones de Peralta (2011) y Rojas (2009), ya que su auge y su esplendor se

manifestó en la diversidad de sus festividades, tradiciones, sus paisajes y sus inmensos recursos, además de ser uno de los principales proveedores de productos agrícolas, así como de agua a varias colonias de la ciudad que surgieron entre 1850 y 1900 de acuerdo con Aréchiga (2004).

A pesar de que el propósito de este apartado no es retomar a profundidad la historia precolombina de Xochimilco, hay que señalar algunos datos históricos para comprender las características de su economía, el transporte y el intercambio comercial dentro del contexto del Valle de México.

En el entendido de que el transporte se define como “aquella actividad que se realiza para llegar de un punto a otro mediante ciertos medios y con determinadas condiciones” (González, 2006), las civilizaciones mesoamericanas al igual que otras civilizaciones nórdicas, orientales y occidentales, tuvieron que resolver la problemática de su existencia externa antes de la industrialización.

Un lugar seguro y un alimento diario eran su dificultad y su problema. Todo lo demás se encontraba en un segundo plano, excepto su reproducción. A la vez que aseguraba su existencia iba dominando el medio y la distancia en los lugares recorridos. En un primer momento el ser humano fue nómada y por tal razón podía descubrir las regiones mientras cambiaba de morada, sin embargo, atravesó por un proceso de sedentarización mediante el cual tuvo que establecerse en un lugar definitivo.⁴

Desde la época prehispánica los xochimilcas realizaron recorridos para transportar productos por dos vías principalmente, es decir, por tierra y por agua mediante las cuales intercambiaron “mercaderías”⁵ con diversos pueblos contiguos al Valle de México. Peralta (2011) en su obra

⁴ El proceso de sedentarización del humano, se dio cuando sus asentamientos comenzaron a ser más estables, es decir, que se modificó su patrón de asentamiento. Así, el nomadismo fue dando lugar al sedentarismo. En (Romero, 2009: 409-413)

⁵ La palabra mercadería significa mercancía o género de comercio, es decir, cuanto cosa mueble es objeto del tráfico mercantil.

Xochimilco y su patrimonio cultural, plantea que “sus caminos y canales permitieron el transporte y el comercio con otros pueblos”, incluso se calcula “que la región de Xochimilco y Chalco proveían de entre la mitad y las dos terceras partes de comestibles que requería la ciudad de Tenochtitlán” (Alatríste, 2017: 120).

El comercio en Xochimilco prosperó debido a que sus habitantes tenían gran actividad tanto en los mercados locales, como en lugares lejanos. “Además fueron importantes artesanos, en especial grandes lapidarios” (Alatríste, 2017:120-121). La demanda de productos ascendió en función del aumento de su población, por ello los naturales del sur del Valle optaron por preservar y modificar sus rutas comerciales y así mantener el flujo mercantil por medio de diversas calzadas y caminos circundantes. Esta interacción fue la que “dio sentido a la relación entre los pueblos del sur con la gran Tenochtitlán” (Hernández. 2003: 7), a la cual se llegaba por medio de la antigua calzada de San Antonio Abad -ahora conocida como la Calzada de Tlalpan- y que ha sido –junto al canal de la Viga- una de las vías de conexión y distribución hacia la Ciudad más importantes para los habitantes del sur, debido a sus características geográficas.

Adicionalmente fue necesario abrir otros caminos, brechas y canales durante la colonia, como los que comunicaron a “La Noria con Tepepan y el que conectaba con el pueblo de San Lucas” (Hernández, 2003: 11) en Xochimilco, mediante los que los pequeños productores podían transportar sus mercaderías por toda la cuenca.

Era evidente que para los habitantes de estos pueblos la agricultura, el intercambio comercial, la transformación de su entorno y el traslado hacia otros sitios eran actividades importantes en su acontecer.

En esta imagen se observa el paseo del canal de la Viga donde se aglomeraba toda una muchedumbre que se acercaba a las orillas del canal para comprar mercancías o trasladarse por canoa.



Imagen 2. Paseo de la Viga con la Iglesia de Iztacalco. 1706. Pedro Villegas, óleo sobre lienzo. Recuperado de: visionesignosmusicales.blogspot.mx

Durante gran parte del periodo colonial, distintos productos provenientes de las chinampas de Tláhuac, Chalco y Xochimilco eran comercializados en Mixquic, Ixtayopan, Tulyehualco y Tlaxiátemalco, pero también navegaban por el canal de la Viga pasando por Culhuacán, Ixtapalapa e Iztacalco hasta llegar a la ciudad de México, cuya majestuosidad seguramente se comparaba con las grandes ciudades europeas de la época.

1.1 Las condiciones del transporte y el comercio colonial en Xochimilco.

Xochimilco siempre fue un pueblo con un clima favorable, sus diversas fuentes de agua abundante y su tecnología chinampera permitieron que sus pobladores sembraran hortalizas, maíz, calabaza, chiles amaranto, etc. En su gran lago, pescaron anfibios, moluscos y diversos tipos de peces. En sus cerros como los de Cuahilama o el Tehutli cazaron patos, conejos, ardillas,

armadillos y aves para comercializarlos en la ciudad. Además de que se aportaron también tributos y soldados para las conquistas militares, pero se sabe que iniciada la época colonial:

los pueblos aledaños a México-Tenochtitlán -seguramente también los del sur- contribuyeron con la construcción de la ciudad acarreando materiales a bordo de sus canoas, pues el crecimiento de la misma y el sustento de indios y españoles así lo demandaba, para lo cual era preciso un constante intercambio comercial y una producción especializada, así como la participación de los *pueblos de indios*⁶ en la producción y en el comercio, lo cual, a largo plazo, brindó prosperidad a la Nueva España (Pérez, 2002: 84-86).

Dichas razones fueron las que convirtieron a Xochimilco en un referente dentro del Valle de México durante varios siglos y lo colocaron como uno de los centros horticultores más importantes que abastecieron a la capital de la Nueva España, y su gran lago así como su extensa red de canales se convirtieron en importantes vías de comunicación para sus habitantes.

En 1521 al iniciar el choque entre la cultura mesoamericana y la europea, Tenochtitlán fue arrasada con la cruz, las espadas y las enfermedades, “mientras Xochimilco fue sometido y convertido en república de indios” (Alatraste, 2017:132).

A partir de ello Xochimilco se convertiría en uno de los pueblos del Valle de México que comenzaron a rendir tributo a la Corona Española, sin embargo el flujo comercial -ya fuese por tierra o agua-, no disminuyó, pues el potencial productivo de los pueblos de la región (Chalco, Tláhuac, Xochimilco, Mixquic o Tlaxialtemalco) y el intercambio comercial dentro de la capital novohispana, tuvieron continuidad aun cuando algunos fueron “encomendados”⁷ de la Corona

⁶ Véase: (Tanck Estrada, 1999).

⁷A los conquistadores después de haber arriesgado su vida para vencer a los imperios indígenas, les interesaba más la fortuna y gloria que la responsabilidad moral de inculcar el evangelio en las comunidades indígenas como lo deseaban el Vaticano y la Corona española. Para solucionar estas diferencias se retomó del mundo medieval un sistema económico llamado encomienda, la cual significaba que el rey de España “encomendaba” una extensa superficie de tierra con sus respectivos pueblos de indios a un antiguo conquistador primero y a colonos después. Las tierras que la Corona donó a los encomenderos se conocieron como mercedes reales, las que también podían ser donadas a indígenas para que formaran tierras comunales. Obtenido de: lahistoriamexicana.mx

española y sus actividades económicas se mantenían tan dinámicas como en pleno auge de la gran Tenochtitlán, pues por ejemplo, en palabras de Cervantes de Salazar (como se cita en Pérez 2002) en la ciudad había un gran dinamismo con el que se desenvolvía la vida económica;

qué multitud de tiendas y qué ordenadas, cuán provistas de valiosas mercaderías, qué concurso de forasteros, y vendedores. Y luego cuánta gente con caballo y que murmullo de la muchedumbre de tratantes. Con razón se puede afirmar haberse juntado aquí cuánto hay de notable en el mundo entero.

Incluso cuando les fue exigido que pagaran su tributo en maíz y dinero, la economía monetaria fue rápidamente asimilada por los xochimilcas; los comerciantes indígenas recorrieron grandes distancias para vender o intercambiar sus productos ocasionando un intenso tráfico comercial con la ciudad de México, a la cual se transportaban además de los productos agrícolas de Xochimilco, “mercancías provenientes de tierra caliente, tales como madera, cera de Campeche, azúcar, vino, arroz, trigo, etc” (Gibson 1967: 368-369).

Estos cambios y permanencias eran signos evidentes de adaptación a las nuevas condiciones económicas, político-administrativas y culturales de la colonia, razón por la cual, los indios y sus territorios según (Pérez, 2002: 55), “comenzaron a ser sometidos bajo el control y jurisdicción sobre las localidades sujetas a los límites de los pueblos”, y con ello, su vida cotidiana se fue transformando lenta e ineludiblemente con respecto a los usos y costumbres precolombinos.

Quienes exaltaron en sus investigaciones la leyenda negra de la conquista, argumentaron que los indios fueron tratados como pueblo conquistado: “debían pagar tributo a la corona y las leyes del reino los relegaban a una condición jurídica y civil inferior en calidad de tutelados del gobierno, prohibiéndoles portar armas, andar a caballo o mula y aun comprar carne durante periodos de escasez” Powell (1874) y Molina (1909).

Algunos autores como (Ashburn, De Torquemada y Mandujano, 2003), argumentan que “los indios eran víctimas de los abusos de españoles y criollos quienes los obligaban a trabajar de forma gratuita, inhumana y a consumir productos a precios exorbitantes dentro de las encomiendas o haciendas donde además morían de viruela, sarampión o de hambre”.

Si bien en cierta medida y en ciertos lugares estas condiciones de vida fueron irrefutables, ya existen interpretaciones que matizan la familiarización de los indios con los nuevos hábitos, costumbres, técnicas y oficios de los hacendados y terratenientes de la región, de tal forma que de esa convivencia surgió un peculiar paradigma mediante el cual se reprodujeron los mecanismos de la clase dominante, aquello que Lesly Simpson describía en (Álvarez, 2013) como “la continuidad de antiguos esquemas y hábitos culturales europeos ligados con la “mentalidad señorial de los conquistadores y el traslado al Nuevo Mundo de viejas formas europeas de dominio y propiedad territorial”.

Asimismo, durante el siglo XVI Y XVII comenzaron erigirse muchas haciendas ganaderas o agrícolas, e industrias textiles y mineras a lo largo de toda la Nueva España, lo cual fue evidente signo de la implementación de nuevas prácticas de dominación pero a su vez como nuevas actividades económicas donde de forma innovadora los indios se familiarizaron por primera vez con el uso de bestias de tiro o carga como los burros, caballos, bueyes y mulas que además de arar la tierra, mover norias, molinos y jalar malacates, funcionaron como medios de transporte para las distintas castas y estratos de la sociedad en sus largos y tortuosos viajes.

Desde iniciada la conquista se observaba en las calzadas de San Antonio Abad, Tacuba, entre otras, el transitar de “recuas”,⁸ “omnibuses”,⁹ y “diligencias”¹⁰ que corrían con frecuencia a

⁸ Conjunto de animales de carga que sirve para acarrear mercancías. Real Academia Española. Madrid. 2018. <http://www.rae.es/>

distintos destinos en “las provincias”¹¹ o en los pueblos circundantes a la ciudad de México. Orozco (1973: 145) nos recuerda que entre las líneas de diligencias y ómnibus que corrían por las inmediaciones de la ciudad y en el Estado de México, se podía observar las que corrían hacia “San Agustín de las Cuevas (Tlalpan), Churubusco, Coyoacán, Chalco, Tacubaya”, etc., sin embargo, las posibilidades que tenían los estratos más bajos de la sociedad para adquirir transporte de este tipo a finales del siglo XVIII eran reducidas, pues solo los miembros de la elite político-económica, así como rancheros, los grandes comerciantes o los hacendados tuvieron los recursos suficientes para la adquisición y manutención de una recua de mulas, pues había que mantenerlas en buen estado para ofrecer el servicio de transporte.

(Mijares, 2011: 291) nos indica que el precio de las mulas oscilaba entre los “15 y los 110 pesos a finales del siglo XVII -dependiendo de su estado”-, sin embargo con el paso de los años, su demanda y su utilidad comenzarían a hacer más comunes y accesibles los coches con tracción a sangre entre los distintas estratos de la población, incluso a la semejanza de un peculiar dicho del siglo XIX del refranero Herón Pérez encontrado en (Mijares 2011) “el burro para el indio, la mula para el mulato y el caballo para el caballero”.

De igual forma Orozco y Berra nos recuerda que comenzaron a establecerse líneas de diligencias en varios Estados de la República durante el primer cuarto del siglo XIX al mismo ritmo que lo hicieron en las diversas municipalidades de la ciudad de México, tal como se muestra en el siguiente cuadro.

⁹ Vehículo de transporte colectivo para trasladar personas generalmente dentro de las poblaciones. Real Academia Española. *Ibidem*.

¹⁰ Coche grande, dividido en tres departamentos, destinado al transporte de viajeros. *Ibidem*.

¹¹ Las intendencias y provincias internas o administrativa-fiscal. Esta fue la última reforma de tipo general en las colonias españolas. El territorio se fraccionó en provincias e intendencias, éstas en partidos y en subdelegaciones reales. También continuaban al consumarse la independencia. En: (INEGI, 1996: 5).

El cuadro enumera las líneas de diligencias foráneas establecidas durante la década de 1850, así como las rutas por las cuales circularon y los pueblos o ciudades que atravesaron.

Diligencias Generales	
Línea de Veracruz	Corría de la Ciudad de México a Veracruz y de regreso atravesando Río Frio, Puebla y Jalapa
Línea del interior	Corría hacia Tepic atravesando Querétaro, Guanajuato y Guadalajara.
Línea de Morelia	Corría de México a Morelia atravesando Cuajimalpa, Toluca, Maravatío y Zinapécuaro
Línea de Toluca	Corría de México Toluca atravesando Cuajimalpa
Línea de Cuernavaca	Corría de México a Cuernavaca y de regreso.
Línea de Pachuca	Atravesaba por Tizayuca
Línea de Cuautla	Corría desde México

Cuadro I. Resumen las líneas puestas a disposición por la empresa de diligencias generales. (Orozco, 1973: 141-144)

Mientras tanto, los labradores del sur del Valle de México se mantuvieron laboriosos durante el siglo XVIII y XIX, y en Xochimilco los caminos, los canales y las tradiciones sobrevivían a los numerosos cambios de la ciudad, el carácter indígena y la raíz prehispánica de la población perduraron mediante un novedoso “sincretismo”¹² en el que los indígenas eran partícipes de la vida económica y político-religiosa impuesta por los frailes franciscanos y dominicos en toda la región del Valle de México mediante sus órdenes religiosas en conventos y monasterios, pero siempre manteniendo cierta autonomía con respecto al sometimiento colonial.

De acuerdo con (Alatríste, 2017: 122), los xochimilcas “recuperaron sus tierras y áreas agrícolas tradicionales usurpadas por los mexicas y continuaron cultivando sus montes y sus chinampas

¹² Sincretismo cultural se refiere al proceso de transculturación y mestizaje entre distintas culturas. En: https://es.wikipedia.org/wiki/Sincretismo_cultural

desde el siglo XVI”, pues las haciendas que para entonces existían en el Valle, “se ubicaban principalmente en Chalco y eran casi inexistentes en la jurisdicción de Xochimilco” (Gibson, 1967:298), lo cual permitió que los comerciantes de los pueblos del sur del Valle conservaran sus negocios con otros pueblos del Valle de México transportándose a caballo o en mula, cuya utilidad y gran capacidad para la carga disminuía la dificultad para sortear largos y accidentados caminos que antes se recorrían a pie o por la red canalera de la cuenca.

La convivencia de los transportes acuáticos y los terrestres fue ineludible, y hacia principios del siglo XIX el flujo comercial hacia la capital se mantuvo constante e incluso prosperó, ya que por ejemplo “la producción de las chinampas todavía era concentrada en los principales embarcaderos de la periferia como el del barrio de San Diego, desde donde los habitantes partían en sus canoas hacia el canal de Cuemanco para después conectarse al Canal de la Viga” (Peralta 2011: 459), mientras que todos los días se veía circular a las recuas y diligencias a lo largo de la ruta México – Xochimilco transportando una gran cantidad de mercaderías.

Es importante destacar que desde la época prehispánica hasta principios del siglo XIX, las rutas comerciales terrestres continuaron siendo las mismas y aunque hubieron algunas pequeñas modificaciones producto de la urbanización y el establecimiento de Ranchos, Haciendas, apertura de nuevos senderos, entre otras, en realidad no lograron modificar considerablemente las rutas comerciales entre Xochimilco-Chalco y Tenochtitlán que más tarde se transformó en la capital de la Nueva España.

En esta imagen podemos observar cuál era el transitar de las mercancías provenientes de Xochimilco que pasaban por el embarcadero de Cuernavaca hasta llegar al canal de la Viga y así partir hacia la ciudad de México



Imagen 3. Mapa hipotético que muestra la ubicación del embarcadero de San Diego en el Pueblo de Xochimilco y su conexión con el canal de la Viga. Elaborado en Google Earth.

A finales del siglo XVIII el conde de Revillagigedo mandó hacer indagaciones acerca de los consumos introducidos a la ciudad de México por sus distintas garitas y se formó el siguiente estado:

<i>Comestibles</i>	<i>Cantidad</i>
Bueyes.....	16300
Terneras	450
Carneros	278 923
Cerdos	50 676
Cabritos y conejos	24 000
Gallinas	1 255 000
Patos	125000
Pavos	205 000
Pichones	65 300
Perdices	140 000
	<i>Granos</i>
Maíz, carga de 3 fanegas	117 224
Cebada, cargas.....	40 219
Harina de trigo, cargas de 12 arrobas	130 000
	<i>Líquidos</i>
	<i>Cargas</i>
Pulque, cargas.....	294 790
Vino y vinagre, barriles de 41/2 arrobas	4 507
Aguardiente, barriles	12 000
Aceite de España, arrobas.	5 585

Cuadro II. Relación de los productos introducidos a la capital por tierra o por agua. (Orozco, 1973: 76-77).

Debido a su naturaleza, se puede afirmar que gran parte de estos productos provenían de la zona chinampera de Chalco y Xochimilco, donde se casaron patos, pichones y gallinas. También se cultivaba maíz, en grandes cantidades y era desde esa zona de donde se transportaban miles de cargas de maíz y trigo.

1.2 La evolución del transporte mular S. XVII- XIX

El transporte en mulas rápidamente fue asimilado por los comerciantes indígenas y las mulas fueron adoptadas como el medio de tracción preferido en las pesadas tareas del transporte, pues

de acuerdo con (Mijares, 2011: 293), “de todos los animales de ganado mayor que trajeron los españoles, fue el que mayor trascendencia tuvo para el desarrollo del sistema de transporte colonial, ya que sus características físicas le permitían adaptarse mejor a las abruptas condiciones geográficas que prevalecieron en la mayor parte del territorio”.

El vigor de la mula, su gran aguante y su paso corto pero firme, se adaptaba a casi cualquier camino dentro del Valle de México, con una carga de entre 115 y 200 kilos, dependiendo del tamaño del animal, además de que también podían ser empleadas para tirar de carretas y carros, así como para las tareas de labranza (Mijares, 2011: 293)

El ganado mular provenía de distintos lugares, pues por lo común “era criado tanto en haciendas de labor como en estancias, generalmente de forma paralela a la cría de caballos y asnos” (Mijares, 2011: 295), pues las mulas son el resultado de la cruce entre un asno y un caballo. Provenían de lugares como “Chalco, Huehuetoca, Cuautitlán, Tlalnepantla o incluso lugares lejanos como Puebla, Toluca, San Juan del Río, Querétaro, Tehuacán, Michoacán, Chiapas, Zacatecas o la región del Pánuco” (Mijares, 2011: 291-310).

Estos animales eran adquiridos en grandes “hatos”¹³ para su distribución dentro de la Ciudad de México a un costo aproximado de entre “15 y 110 pesos con ciertas variaciones entre 1770 y 1780”,¹⁴ por ello al principio su uso solo era demandado entre los comerciantes, cocheros y viajeros que se proveían de mercaderías en el puerto de Veracruz donde arribaban miles de mercancías provenientes del viejo mundo según interpretaciones de Suárez y Hausberger (2014).

¹³ Los hatos en el siglo XIX, eran considerados como porciones de ganado mayor o menor. Real Academia Española. Definición de Hato. Madrid. 2018 <http://www.rae.es>

¹⁴ Los precios de los animales proceden principalmente de cartas de compraventa y obligaciones de pago, aunque también se localizaron datos en protocolos de depósitos, traspaso y conciertos de servicio. Aunque existen más documentos que arrojan información sobre precios de mulas, aquí sólo hemos citado los que permitieron fijar el precio individual de los animales. En: (Mijares, 2011: 300)

La arriería se convirtió rápidamente en una actividad económica bastante redituable a la vez que adquirió gran prestigio, por ello dentro de la ciudad de México dejó grandes ganancias a pesar de las dificultades que pudieran existir entre los destinos.

En esta litografía hecha por Claudio Linatti, podemos observar el transporte de mercancías por medio de recuas de mulas provenientes de Orizaba y con rumbo hacia la ciudad de México. Se observa también que una recua estaba compuesta por varias mulas y a su vez éstas estaban equipadas para las abruptas condiciones del terreno que recorrieron.



Imagen 4. Coche de colleras dibujado por Claudio Linatti. Trajes civiles, militares y religiosos de México (1828). (Linati, 1916)

Esto se debió a las malas condiciones de los caminos o por los constantes asaltos a recuas y diligencias que sucedieron incluso desde el siglo XVI, por tal motivo, este problema orilló a las autoridades a reglamentar y limitar el traslado y comercialización de mercancías y animales, ejemplo de ello fue lo dispuesto en 1531 en una cédula real en la que se ordenó; que “la

movilidad de ganado de cualquier tipo, de una provincia a otra, quedaba restringida al envío del excedente de la provincia productora a la demandante, es decir, se buscó evitar el desabasto de animales de tiro y de consumo, pero permitir que el sobrante de una región fuese enviado a otra, siempre que se registrara y controlara por los gobernadores y justicias en las regiones por donde pasaban” (Garza, 2003: 28), además de que se buscó generar ingresos para la Corona por medio de la recaudación de impuestos.

Y aunque con esta medida se buscó abastecer de carne para consumo a los pueblos del territorio y proteger la actividad comercial, los robos y asaltos siguieron siendo el lastre de los viajeros comerciantes aun hasta el siglo XIX y por tal razón los pleitos y reclamos de los comerciantes “indígenas y mulatos” Bonfil (1972), se convirtieron en parte de la cotidianeidad. Los asaltos se popularizaron a tal grado que rutas como la de San Martín Texmelucan a México pasando por Río Frío, se convirtió en una de las rutas más peligrosas por los asaltos que inspiraron a Manuel Payno a mediados del siglo XIX para escribir su novela titulada *Los bandidos de Río Frío*, por ello la introducción de animales solo pudo realizarse bajo el consentimiento de la corona española y con la expedición de permisos especiales.

Incluso desde el siglo XVI se expidieron este tipo de permisos, por ejemplo el que fue otorgado a “Don Pedro de Ardisán el 9 de julio de 1579 quien habitaba en la provincia de Pánuco y necesitaba transportar a la ciudad de México 58 mulas y venderlas al arriero Amador Soto quien se dedicaba a vender ganado mular” (Mijares, 2011: 291-310).

Hacia el siglo XVII se mantuvo dicho reglamento y en marzo de 1649, las Justicias de la Nueva España concedieron permiso a Don Pedro de Buenaventura –habitante de Xochimilco- para adquirir doce mulas de carga y gente que trabajara en dicha jurisdicción.¹⁵

Usualmente este tipo de permisos fueron otorgados a los hacendados, caciques, rancheros

¹⁵AGN. GD58 INDIOS. Fecha: MARZO 6 DE 1649. Vol. 15, exp. 40, fs. 120.

adinerados, grandes comerciantes y gente poderosa, lo que fue pieza clave para activar la economía y el transporte de mercaderías tanto locales como foráneas, pero adicionalmente los labradores de la zona sur del Valle comenzaron a hacer presencia dentro de esta red de comercio terrestre.

Debido a esto, muchas de las calles de la ciudad de México durante la época virreinal que se trazaron por encima de las vías originales prehispánicas y que durante mucho tiempo funcionaron como senderos trazados por el paso de “los comerciantes y sus tamemes”¹⁶, -como la calzada de San Antonio Abad y la de San Cosme-, comenzaron a ser transitadas desde la época de la conquista por recuas y diligencias cargadas con mercaderías provenientes de tierra caliente (Veracruz, Morelos, Tabasco, etc) y de otros pueblos cercanos como San Agustín de las Cuevas, Tláhuac, Xochimilco y Chalco desde donde se transportaba leña, hortalizas, peces y demás productos agrícolas que eran comercializados dentro de la capital de la Nueva España.

Sin embargo esta nueva actividad fue vista por las autoridades como una oportunidad de generar ingresos y a finales del siglo XVIII como parte de las reformas iniciadas por los borbones, se modificó la estructura gubernamental y con ello la división territorial mediante el Plan de Graduación de las Alcaldías Mayores,¹⁷ con la cual se crearon las intendencias de México. Dentro de los planes se contemplaba también reordenar y reglamentar la recaudación de impuestos de todas las actividades económicas en el territorio, incluidas aquellas que se realizaban a lomo de bestia. El maíz, el trigo, la carne y el pulque eran motivo de cobro de “alcabala”,¹⁸ que fue

¹⁶De acuerdo con León Portilla, los grupos de comerciantes partían en determinadas fechas, invocando la protección de sus dioses y acompañados de numerosos cargadores o Tamemes, ya que en el México antiguo no había bestias de carga, hacia las costas del Golfo hacia el sur de las costas del pacífico. En: (Garibay, 1962)

¹⁷ Graduación y juicio que se hace de las alcaldías mayores con la común y prudente estimación que tiene, y las más o menos regulares utilidades (aunque contingentes y fallbles) que se adquieren con motivo o contemplación de estos oficios”. Archivo General de Indias (en adelante AGI) Indiferente general, 1714,fs. 1-3, citado en: Commons, intendencias, 1993, p. 27.

¹⁸ La alcabala se originó cuando las cortes de 1342 otorgaron al rey de Castilla un porcentaje fijo (1/30) sobre “todo lo que se vendiera o permutara”. A América la alcabala llegó cuando Felipe II, impuso una contribución del 2% de los bienes comerciables en sus posesiones ultramarinas (1558), eximiendo expresamente del pago “a los indios, las iglesias y las personas eclesiásticas en lo que no vendiesen o cambiasen por la vía de negociación”. En: (Grosso)

utilizado como impuesto local, incluso la introducción y movilidad de ganado fue sometido a un nuevo régimen fiscal que sentó las bases para la regularización del abasto de carnes y ganado dentro de la capital y el ordenamiento de la actividad comercial de los alrededores.

En 1776 por ejemplo, se creó la Dirección de Alcabalas y Pulques con la cual los administradores de la Real hacienda cobraban a los comerciantes un impuesto por la introducción de pulque a la ciudad. Se establecía que; “Todas las mercancías que entraban a otro suelo alcabalatorio pagaron una cuota al pasar por las aduanas o garitas, el guarda anotaba el nombre del “arriero”¹⁹ o introductor que conducía los efectos, el nombre del comerciante que los enviaba, la procedencia, el peso o cantidad de la mercancía y el tanto por ciento de la alcabala establecida”²⁰.

Los documentos que dan cuenta de lo anterior son los libros de registro de cuenta, venta y cobro de alcabalas de: toros, caballos, mulas, potros, becerros y novillos, de diversas demarcaciones entre ellas la de Xochimilco en el año de 1736²¹

No cabe duda que el uso de la mula en las tareas más pesadas era cada vez más necesario y práctico, incluso terminó por convertirse en un negocio próspero al mismo tiempo que en otros sitios como Puebla donde “algunos arrieros poseían hasta 250 animales con los que monopolizaban los envíos y el transporte, se demuestra que dicha actividad había adquirido gran relevancia iniciado el siglo XIX, tanto en otras jurisdicciones de México” (Tirado, 2010: 16), como a nivel local dentro de la ciudad de México, como lo demuestro en el siguiente apartado.

¹⁹ Un arriero se define como aquella persona que se dedica a trajinar con bestias de carga. En: (Hausberger, 2014).

²⁰ A principio de la colonia el porcentaje de cobro por el tráfico de mercancía fue del 2%. A fines del siglo XVIII el porcentaje de este impuesto tuvo variaciones dependiendo de los años; 1778-1780: 6%; 1781-1790: 8% y 1791-1810: 6%. En: (Grosso et al., 1996)

²¹ AGN, Indiferente Virreinal, caja-exp.: 6651-025. Alcabalas. Año: 1736, fs. 88. Productor: Alcabalas.

1.3 La adaptación a las vías de comunicación terrestres ante la desecación de la cuenca del Valle de México.

La prosperidad del comercio terrestre estuvo acompañada de la industrialización e introducción de nuevos servicios públicos como alumbrado y empedrado, la limpieza de las calles y de acequias se reguló para poder dar una imagen de ciudad ordenada y limpia, se ampliaron y mantuvieron arboladas las calzadas y las puertas de acceso a la ciudad, nuevos caminos de tierra se fueron abriendo para comunicar a la ciudad con su periferia y viajar hasta los lugares más recónditos y agrestes de la Nueva España por medio de carruajes de diligencias o carretas de carga, pero de acuerdo con (Leidenberger, 2011: 20), “ya a fines del siglo XVIII, hubo además servicios de ómnibus que ofrecieron transporte en rutas y horarios específicos”.

Sin embargo, dentro de la ciudad estos medios de traslado “se volvieron sumamente lentos especialmente en las épocas de lluvia, cuando muchas calles se convirtieron en lodazales” (Álvarez, 2002: 20), pues a pesar de la paulatina disminución de las extensiones lacustres, las aguas aún representaban un gran dilema para sus habitantes, por ello “aunque la desecación de la cuenca inició desde la época colonial, autores como Musset (1992) nos explican la forma en la que continuaron las propuestas para dar solución a las constantes inundaciones”. Y es que el paisaje acuático de la Ciudad de México se presentaba como un entramado de desagües, calzadas, acequias, ríos, entradas y salidas de agua, que cambiaba y crecía conforme la ciudad lo hacía. Pero después de la conquista y en una ciudad edificada sobre el agua, la idea de desecarla, fue una constante y es que las inundaciones que sufrió la ciudad era una cosa casi natural, causa de un régimen cíclico, de desecación en tiempo de seca y de inundaciones en tiempo de lluvias de acuerdo con (Palerm 1973: 94), esto junto a la destrucción de los albarradones que protegían a la ciudad de inundarse, provocó funestos resultados. Por ello algunos autores como González (2017)

argumentan con su respectiva exageración, que “los habitantes de Xochimilco tuvieron que convertirse en una civilización del desagüe. Se trataba de una tendencia secular hacia la desecación ya fuese por naturaleza o por causa de las obras emprendidas desde el siglo XVII; por un lado se trataba de un proceso natural dada la forma cerrada de la cuenca, en cuya parte baja, las corrientes de agua depositaron tierra y piedras, pero acelerado por la deforestación intensiva que se produjo tras la conquista. Por otra parte se atribuye esta transformación a las diversas obras de desagüe:

- En el siglo XVII el tajo de Nochistongo para desviar el río Cuautitlán hacia el norte
- En el siglo XIX (a finales) y en el siglo XX, el Gran canal y el túnel de Tequisquiac inaugurados en 1900 de acuerdo con Aréchiga (2004).

Lo cierto es que en poco menos de tres siglos los cuerpos de agua perdieron la mitad de su área, los terrenos ganados a los lagos se aprovecharon en parte para el desarrollo de la ciudad, “otros para la agricultura y el pastoreo, y los lechos de los lagos salados quedaron sin uso, sujetos a la erosión que desde entonces afectó a la ciudad con tolváneras” (Cervantes, 2018: 4).

Pero a comparación de otros pueblos como San Agustín de las cuevas, Santa Fe o San Ángel donde el transporte siempre se mantuvo por vía terrestre y sus actividades económicas dependían de los bosques y del monte, los pobladores de Xochimilco tenían que enfrentarse al problema adicional de la desecación de sus lagos y canales para dar continuidad al flujo comercial e intercambio de sus productos agrícolas de forma constante con la capital, de tal forma que al proveer alimentos a los habitantes de la ciudad de México y de otros pueblos de la región, hubo que adaptarse a los nuevos caminos y medios de transporte para preservar el flujo comercial existente desde la época prehispánica.

El uso de carretas, recuas o diligencias tiradas por mulas fue en aumento entrado el siglo XIX debido al surgimiento de nuevos caminos de tierra como consecuencia de la desecación de los

lagos y otras extensiones lacustres en todo el Valle, además de que solo con estos transportes se podía sortear las distancias más largas y complicadas, mientras que en el resto del territorio;

la inexistencia de ríos navegables y la reducida dimensión del tráfico por lagos solo beneficiaba al comercio local, de tal forma que antes del ferrocarril, las recuas de mulas dominaron y monopolizaron el traslado de mercaderías en 18 de las 24 rutas del país hacia 1880. (Tortolero, 1999: 79).

De acuerdo con información de las alcabalas de mitad del siglo XVIII diariamente entraban a la capital del virreinato cerca de 3000 mulas cargadas de bastimentos” (Gibson, 1967: 370-371), mientras que ya para el siglo XIX el número de bestias entrantes a la capital era de casi 10, 000 según cálculos de los Libros de registro de cuenta, venta y cobro de alcabalas del Archivo General de la Nación,²² con lo que no sólo se observa un aumento en el número de bestias durante el s. XIX para las tareas más arduas, sino que el trasfondo es que la adopción de toda una red de transportes con tracción de sangre tuvo una gran incidencia en la vida económica y política de la región, siendo una clara señal de prosperidad y desarrollo del comercio como institución cultural y a su vez fungió como uno de los elementos que fortalecieron los ejes de metropolización dentro del Valle de México.

Al final, la importancia del transporte de mulas radica en diversos motivos; por una parte encontramos que la propia fuerza y las características físicas de la mula permiten el traslado de mercaderías y personas a lo largo de distancias variables. Por otra parte encontramos que la introducción y la implementación de este tipo de transporte estuvieron en función de las condiciones climáticas de la Ciudad, ya que dentro de la cuenca de México existía un régimen estacional anual de lluvias y secas que facilitaban o dificultaban el traslado por vía terrestre o por vía lacustre. Cuando llovía mucho, los caminos eran intransitables para los carruajes de todo tipo.

²² AGN, Indiferente Virreinal, caja-exp: 6651-025. Alcabalas. Año: 1836, fs. 88. Productor: Alcabalas.

Sólo las recuas de mulas podían realizar traslados pero con demasiado esfuerzo. La navegación por su parte fluía sin contratiempos, aunque la antinomia era que cuando llovía poco, la navegación sufría dificultades en especial cuando se requería regresar de la ciudad de México a los pueblos de Xochimilco, Chalco y otros pueblos ribereños. La navegación se volvía lenta y pesada y a menudo se requería el uso de mulas para jalar las trajineras desde las orillas de los canales, ya que su andar era continuo, de tal forma que las mulas rompieron con ese condicionamiento, salvo en casos de inundaciones severas.

En la imagen podemos apreciar a uno de los obligados del siglo XIX, quienes eran los encargados del traslado y abasto de carnes dentro de la ciudad de México y sus mercados circundantes.



Imagen 5. Carnicero mexicano, dibujado por Claudio Linatti. Trajes civiles, militares y religiosos de México (1828). (Linati, 1916)

De esta forma, la vida socioeconómica de la capital atravesaba por una nueva etapa de dinamismo y por ello se buscó echar mano de cualquier transporte – en este caso el tirado por mula; los “obligados”²³ por ejemplo transportaron carnes desde los rastros establecidos en la periferia para venderlas en la capital, tal como se aprecia en la imagen 5. Los “tlachiqueros”²⁴ para transportar pulque, los peones de los hacendados para transportar sus cargas de maíz, trigo algodón o azúcar, los aguadores para repartir el vital líquido por todas las calles de la Ciudad, e incluso los gendarmes las utilizaban para realizar sus tareas de vigilancia y también fueron utilizadas con carros para el servicio de limpia de la ciudad, pero siempre fue un medio de transporte provechoso que de vez en vez también era utilizado con ostentación en los largos viajes y paseos de la burguesía decimonónica, lo cual fue el antecedente inmediato para la reglamentación de su uso hasta convertirse en un transporte público, tal como revisaremos en el siguiente apartado.

Sin embargo aún hubo diversos factores que determinaron la reglamentación de este tipo de transporte en un contexto de numerosas asperezas político-económicas y administrativas, las cuales fueron el reto de los gobiernos liberales de la segunda mitad del siglo XIX, como se explica en el siguiente apartado.

²³Obligados eran aquellas personas encargadas del abasto de carne de res, puerco o ternero a los comerciantes de la ciudad de México en el siglo XIX. Véase Linati (1916).

²⁴Tlachiqueros eran aquellas personas encargadas de extraer el pulque de los magueyes y en ocasiones de transportarlo hasta la capital. Véase Linati (1916).

Capítulo 2. El panorama en Xochimilco ante la inestabilidad política de la primera mitad del siglo XIX y el surgimiento del transporte público ferroviario en el gobierno de Juárez.

En Xochimilco, “los caciques”²⁵ del siglo XVI aprovecharon su posición privilegiada que legó su participación temprana a favor de la conquista española con lo que “mantuvieron sus dominios y tuvieron la capacidad de negociar los asuntos relacionados con abusos o pleitos de propiedades con el Estado colonial mediante el litigio sin optar por la confrontación bélica” (Hernández, 2003: 14-15), por tal razón algunos pueblos del sur del valle como Chalco y Xochimilco se mantuvieron inertes ante la posible entrada de Hidalgo a la capital.

Al consumarse la independencia y tras el restablecimiento del régimen constitucional en España, México enfrentó un panorama desolador, pues la industria minera, el campo y en específico las vías de comunicación y el comercio sufrieron graves daños difíciles de superar, pues a pesar de que el problema de los caminos era su deterioro natural, “adicionalmente se agregó la falta de recursos económicos para darles mantenimiento” (Tirado, 2010: 19).

Las siguientes décadas fueron para México muy inestables, pues además de sufrir un nuevo intento de reconquista por la Corona Española en 1829, el país se vio inmerso en una serie de conflictos internacionales que ocasionaron la separación de Texas y posteriormente la pérdida de más de la mitad del territorio, además de que existía una pugna interna por el poder entre liberales y conservadores, centralistas y federalistas, republicanos y absolutistas de acuerdo con los estudios de Bazant (1968).

²⁵ De acuerdo con Luisa Paré, el término cacique, es una corrupción de la palabra arawak- caribeña kassiquian. Entró en el vocabulario español durante el primer contacto que tuvo con el Nuevo Mundo, y en primera instancia se refería, sencillamente a los jefes indígenas locales. Más tarde, este término se difundió en España y en América y se amplió el uso para significar “el que manda”, cualquier hombre regional, sin importar su raza. Durante la colonia en Nueva España, el caciquismo consistía en el reconocimiento por parte de la Corona de los títulos de la nobleza indígena. Aún después de la abolición de los títulos de los caciques en 1824, el término permaneció en el vocabulario popular para designar a las personas que ejercen el poder real mediante el nombramiento o manipulación de las autoridades y sus representados. En: (Bartra. 1974: 31-61).

La primera mitad del siglo XIX parecía ser una etapa de desorden, anarquía y de carencia de un proyecto político que disminuyera la pobreza y las dificultades económicas según (Bazant, 1968: 121). Desde principios del siglo XX surgieron estudios que demuestran que a pesar de la inexistencia de una división territorial en México a mediados del siglo XIX y de la agudización de los cambios en la estructura agraria de la región, “comenzó a surgir un proceso de pauperización de las comunidades debido a las transformaciones introducidas por la élite agraria” (Reyna, 1987: 39-49). Sin embargo por las prematuras condiciones del comercio y el transporte que aún se encontraba en pleno desarrollo, la economía se hallaba estancada y “cuando menos dos terceras partes de la población estaban dispersas en comunidades rurales y prácticamente ajenas al intercambio económico, y el tercio restante, urbano, se encontraba cercado por la debilidad de los consumos y la falta de comunicaciones” (Rozenzweig, 1965: 65).

Habían grandes retos que superar y existía una multitud de problemas: la tesorería en bancarota, una exorbitante deuda pública, gran parte de la población indígena en la miseria, el aumento del bandolerismo, las rebeliones campesinas, el caudillismo, el regionalismo en todo México y por supuesto la carencia general de vías de comunicación mantuvieron al país fragmentado y con grandes problemas de desigualdad y pobreza, situación retomada por Reyna en su texto *Historia y antropología de las rebeliones indígenas y campesinas en la colonia y en el siglo XIX*

Esta pugna parecía no haber afectado la vida de Xochimilco, pues: “ni aun los primeros barcos de vapor -que realizaban viajes promocionales y para el público- que a partir de 1850 se veían pasar a lo lejos en su ruta de la Viga a Chalco, pasando por Mexicaltzingo y otros sitios interrumpieron sus actividades”(Alatraste, 2017: 129).

En el panorama político, se convocaron elecciones en 1857, donde el Gral. Comonfort se vio envuelto en un polémico autogolpe de Estado a partir del cual Juárez asumió el cargo como presidente interino de la República Mexicana de acuerdo con la constitución de ese mismo año.

Así, el 21 de enero de 1858 el benemérito de las Américas tomó posesión de la presidencia y fue entonces cuando comenzó su administración previa a la Guerra de Reforma, imponiéndose la tarea de reconstruir el país poniendo en marcha un nuevo proyecto político liberal, a través de diversas reformas a la estructura política, económica y social con apego a la Constitución de 1857. En dicho proyecto se incluyó el pago de la deuda externa que se había contratado antes de 1858 y que se extendió hasta su gobierno. Se retomó una legislación sobre tierras promovida por Lerdo de Tejada en 1856 con el propósito de anular la propiedad y el usufructo colectivo de la tierra para crear un mercado libre de tierras que garantizara la propiedad individual para una mayor explotación de la tierra, es decir, la Ley General de Desamortización retomada por Mendoza (2017) y Lira (1984).

Se trató de un periodo que se extendió a lo largo de tres largos años hasta la victoria de Calpulálpán en diciembre de 1860 y que si bien estuvo lleno de incertidumbres y letargos, “fue un periodo fecundo en enseñanzas y rico en sus resultados, pues México pudo emanciparse de la tutela del clero” (Galindo, 1904: 2).

Posteriormente comenzó a fraguarse desde Europa el regreso de la guerra, esta ocasión con el apoyo y el propio interés de Napoleón III, emperador de los franceses, a partir de lo cual se dio la Intervención francesa (1862-1867) y el Segundo Imperio (1864-1867)” (Espinosa, 2014: 3).

Sin embargo en el verano de 1867, se logró el triunfo definitivo de los republicanos en contra de las fuerzas imperiales de Maximiliano de Habsburgo, lo cual significó la conclusión del enfrentamiento entre los dos proyectos de nación que habían originado las confrontaciones civiles durante casi las cinco primeras décadas de vida independiente del país y a su vez se había iniciado una relativa estabilidad política que hasta hoy es conocida como la República Restaurada, pues se tenía la tarea de regenerar toda la estructura política, así como sus autoridades y sus instituciones, pues el régimen de gobierno en gran parte del territorio atravesó por varios cambios,

es decir, de monarquía a régimen centralista y posteriormente a federal desde 1821 hasta 1867. Mientras tanto en Xochimilco la población se mantuvo estable y las actividades económicas inamovibles, pues según (Alatraste, 2017: 129),” gran parte de su población –que hacia el tercer cuarto del siglo XIX ascendía a 11,000 habitantes”-, continuaron desempeñando el comercio por canoas y trajineras, la de manufacturas tradicionales y actividades ganaderas y agrícolas en la ciudad y sus barrios. Asimismo, se crearon cuatro nuevos barrios:

San Esteban, San Lorenzo, San Diego y las Ánimas o Guadalupe. Se delimitó el centro con la inclusión de la Iglesia de San Bernardino de Siena, el mercado, los jardines Juárez, Morelos e Hidalgo, la alcaldía, el registro civil, la policía, tiendas, un mercado cubierto y algunas fondas (Alatraste, 2017: 129).

Lo cual es un claro indicador del crecimiento paulatino no solo de la ciudad, sino de los pueblos que la rodeaban como parte de la integración a las actividades económicas y a la vida política de la ciudad en un momento de reestructuración incitado por el gobierno liberal juarista.

Algunas de sus primeras acciones fueron la reducción del ejército y la reducción de las facultades del mismo, se expidieron las leyes reglamentarias de la Constitución y a pesar de las constantes rebeliones, se consiguieron algunos avances significativos en la labor legislativa, por ejemplo, se expidieron las Leyes que reglamentaban el juicio de amparo, el código civil y el de procedimientos civiles. Leyes que fueron adoptadas por los Estados de la República con mínimas modificaciones de acuerdo con los trabajos de Vidaurri (2017).

Otros logros importantes fueron la aprobación por el Congreso de la Ley de Instrucción Pública mediante la cual se impulsaron valores como el respeto a la libertad de expresión que dio pie al surgimiento de periodistas e intelectuales como Guillermo Prieto, Ignacio Altamirano o Ignacio Ramírez; se expidió una ley de Instrucción Pública con la que fundó la Escuela Nacional Preparatoria y estableció un programa para el mejoramiento de la enseñanza profesional de la

Medicina, Ingeniería y Leyes y a su vez retomó el proyecto educativo para la niñez y la juventud impulsado desde el primer cuarto del siglo XIX por el liberal José María Luís Mora quien intentó desligar a la educación del clero, “con lo que se comenzó la edificación de escuelas laicas incluso en Xochimilco y sus alrededores”,²⁶ con la finalidad de crear una nueva cultura oficial.

De igual forma “se logró la tan ansiada y complicada concesión para el ferrocarril nacional de vapor que unía Veracruz con la Ciudad de México” (Vidaurri, 2017: 1-4), pues existía la inherente necesidad de reanimar el comercio local y nacional. Y aunque veinte años atrás se había otorgado a don Francisco Arriaga dicha concesión, las obras se vieron frustradas debido a diversos incidentes y percances que retrasaron su construcción, y no fue sino hasta 1857 que esta línea comenzó a construirse, pero fue don Antonio Escandón quien compró dicha concesión para comunicar a México y Veracruz.

Su inauguración en ese mismo año, estuvo bastante concurrida e incluso contó con la asistencia del entonces presidente interino Ignacio Comonfort, pues era considerada como una ruta imprescindible para la comunicación y el comercio transatlántico y transpacífico, sin dejar de ser un transporte regional / urbano, véase la imagen 6.

Asimismo otros inversionistas extranjeros retomaron la idea de invertir en transportes sobre rieles que abarcaran mayor extensión territorial y que comunicaran de manera más fácil y rápida diversos destinos en la periferia de la ciudad, pues a pesar de que el centro de “la ciudad ya contaba con un parque vehicular comercial compuesto por 640 carretas y 366 carretones según las memorias de la Secretaría de Fomento (Riguzzi, 1996: 42), la demanda de transporte terrestre era por mucho superior, pues por ejemplo se tiene el dato de que “hacia 1872 la población de la

²⁶ A.H.D.F. Municipalidades, Sección Tlalpan, Caja 87, Exp, 34. Cuatro escuelas construidas y dotadas con un presupuesto de 468 c /u por iniciativa del presidente municipal de Tulyehualco el C. Juan José Xolalpa.

ciudad ascendía a 316,590 habitantes”,²⁷ y por lo tanto existía un déficit de transportes públicos en la ciudad que no pudo resolverse en menos de una década. Los inversionistas ferrocarrileros pertenecían a la élite del país y además de invertir en ese ramo, incursionaron en diversas actividades económicas como la minería, la agricultura comercial, la manufactura, las finanzas y por supuesto en los trasportes, pues ejemplo de ello fue la concesión otorgada a los hermanos Escandón, Ángel Lerdo de Tejada y el banquero veracruzano Ramón Guzmán, por parte de la Secretaría de Fomento y Colonización “para explotar las rutas de tranvías de mulas a la Villa de Guadalupe y a Tlalpan respectivamente en 1856” (Leidenberger, 2011: 46-52).

Cartel de invitación para la inauguración del primer tramo de vías férreas de la ruta México-Veracruz por medio de ferrocarril de vapor.



Imagen 6. Cartel extraído del AGN que muestra la primera línea de ferrocarril que corría hacia la Villa de Guadalupe. Cañas (2011, Septiembre)

²⁷ Datos extraídos del censo poblacional de la Carta Corográfica del Distrito Federal de Julio de 1931. AGN. 1931.

Fue en ese mismo contexto cuando varias empresas ferrocarrileras en el Valle de México se consolidaron rápidamente en una compañía monopolista, pues por ejemplo en 1875” la Compañía de Ferrocarril de México a Tacubaya y la Compañía del Ferrocarril de México a Tlalpan se combinaron para crear la Compañía de Ferrocarriles del Distrito Federal” (Álvarez, 2002: 210-211), la cual más tarde absorbió a la Empresa de Tranvías con Correspondencia y a la Compañía de Ferrocarriles del Valle que cubrió algunas rutas del sur de la ciudad.

Incluso, los políticos liberales entusiastas consideraban que la construcción de vías férreas era una tarea prioritaria al considerar que “los caminos de hierro resolverían todos los problemas políticos, sociales y económicos que no habían podido resolver el patriotismo, la abnegación y la sangre de dos generaciones, siendo los ferrocarriles un auténtico signo de paz y bienaventuranza” de acuerdo con (Aguayo, 1999: 1).

Es así como la segunda mitad del siglo XIX se caracterizó por ser una etapa en la que se dio prioridad a la industrialización y a la modernización de diversas redes ferroviarias no solo en México o en otros países de América, sino a nivel mundial, pues tenía que echarse mano del avance científico y tecnológico proveniente de la revolución industrial Inglesa para implementarse en beneficio de la economía nacional y desarrollo del comercio, ya que en países de gran extensión territorial y de población escasa y dispersa como el México de mitad el siglo XIX, las vías de comunicación ferroviaria fueron consideradas como elementos de capital importancia para el desarrollo económico, pues “a diferencia de los ferrocarriles europeos de la época que fueron construidos por razones de carácter militar, en México al igual que en Estados Unidos, el establecimiento de estos transportes obedeció a motivos y necesidades comerciales” según Román (2017:390), pues incluso en 1857 el periodista e inversionista español don Anselmo de la Portilla decía que a partir del gobierno de Comonfort “Las empresas de los ferrocarriles merecieron toda la atención que requería su importancia” (Román, 2017: 392), lo cual se

evidencia a través de las numerosas concesiones de tranvías por mula que comenzaron a otorgarse a particulares para la conexión dentro de la ciudad de México,²⁸ así como para facilitar la conexión con otros Estados como Puebla, Veracruz, Chilpancingo, Matamoros, Monterrey, Guanajuato, Querétaro, etc.

2.1 El tendido de las vías férreas y sus aplicaciones dentro de la Ciudad de México en la segunda mitad del siglo XIX.

En términos técnicos, puede decirse que todos aquellos esfuerzos realizados para mejorar los caminos que conectaban a la ciudad con sus pueblos circundantes respondieron a la necesidad de acondicionar una superficie continua del suelo o agua –en el caso del Valle de México- para permitir o para mejorar el desplazamiento de los medios de transporte que circulaban por ella, de tal forma que se pudiera establecer un transporte más completo y más eficaz.

En el caso de los tranvías de mulas del Distrito Federal, entre 1857 y 1872 todos ellos tenían a la madera y el hierro como sus materiales base en las casetas, carros y puentes. En 1872 se empleó por vez primera el acero en las vías de los ferrocarriles a vapor y en las vías de los tranvías de mulas que iban rumbo a Azcapotzalco y su aplicación a las demás líneas fue más que lenta.

Este nuevo material poseía características que hacían más duraderas las vías y por tanto más rentables para las empresas ferroviarias. Adicionalmente;

los rieles se tendieron sobre durmientes de oyamel, cedro y sabino con dimensiones de: 8 x 8, de 9 x 5 y 10 x 6 pulgadas. Después se empedraba o adoquinaba sobre la infraestructura para cumplir con la disposición de los ayuntamientos, la cual indicaba que dentro de la Ciudad, el empedrado debería de correr parejo, de banqueta a banqueta, sin ningún obstáculo, dejándose un espacio en la cara interior del hongo del riel para el paso de la ceja de las ruedas (Aguayo, 1999:3).

²⁸ Véase Orozco (1973).

Al final de siglo casi todos los carriles y buena parte de los puentes eran de acero, además de que “se generalizó también el uso de piedra y ladrillo para las construcciones” (Aguayo, 1999: 3).

Los primeros caminos de hierro que se tendieron en el Valle de México, tuvieron el carácter de ser vías interurbanas, servían para ligar a la Ciudad de México con las más importantes ciudades y pueblos de su entorno.

Estudios como los de Groote Paul (1954) dan cuenta sobre cómo las vías férreas adquirieron un alto valor debido a “la lisura de los carriles y a la débil deformabilidad que éstos tenían bajo el peso de los carros, convirtiéndose los tranvías en medios de transporte mayormente eficaces al transportar mercancías”.

En esta imagen se puede observar cómo estaba compuesto un tranvía de mulas a finales del siglo XIX

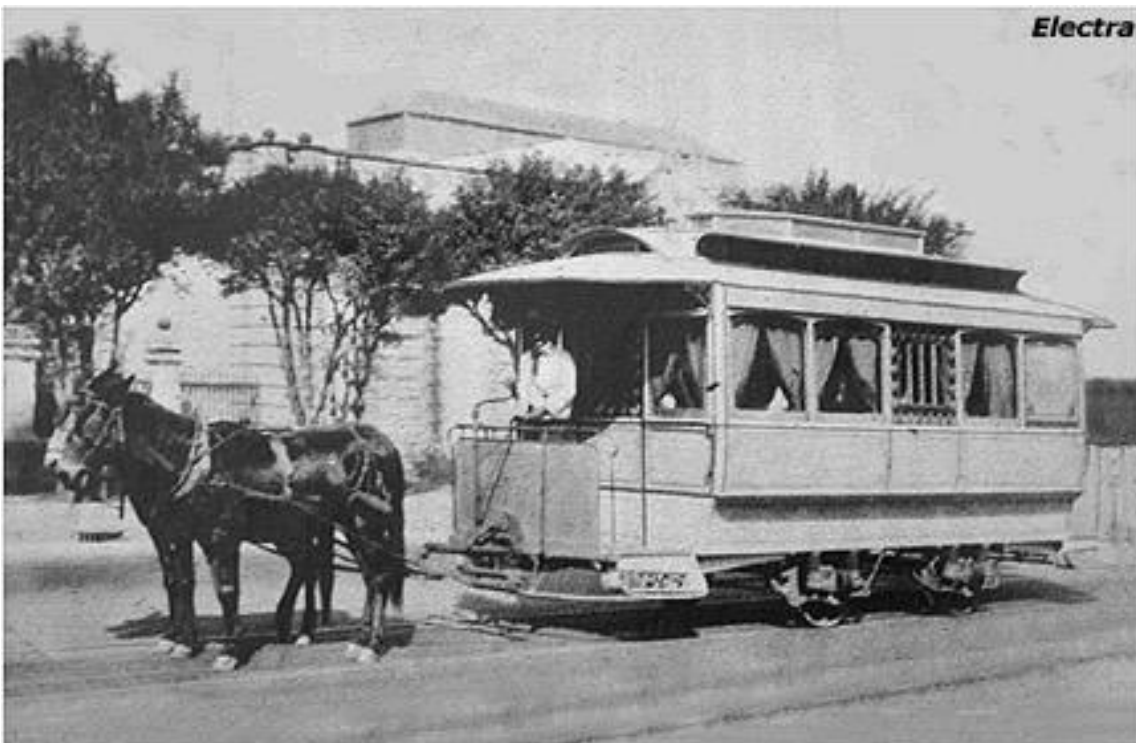


Imagen 7. Morrison (2018). Tranvía de Mulas con todos sus componentes sobre vías férreas.

Resumen de los expedientes relativos a solicitudes y concesiones de ferrocarriles urbanos desde 1838 a 1870 dentro de la ciudad de México y su periferia. En este cuadro se observa que algunas líneas ya se encontraban dando servicio, mientras que otras como las que corrían a Chalco o a Tacubaya, aun se encontraban en el trámite para comenzar a dar servicio ²⁹

Año	Ruta (Concedida o en proceso)	Responsables o inversionistas
1840	Zócalo – Tacubaya	José Gómez de la Cortina, Manuel Escandón, Felipe Neri del Barrio
1856	Plaza de armas – Alameda e Insurgentes	Jorge Louis Hammeken
1861	Ciudad de México-Chalco	Benito Juárez presidente interino de México, otorga a Arben y socios la concesión para su construcción ³⁰
1863	Buenavista- San Hipólito	Por el gobierno de Maximiliano y la compañía de ferrocarril de México a Veracruz ³¹
1865	Puente de la merced - San Ángel	Don Francisco Arbeu y socios
1866	Peralvillo – glorieta de Sn Antonio Abad	Manuel Sánchez Facio y Manuel Rivera
1868	Tacubaya – Azcapotzalco	Miguel Rufo
1869	Prolongación de Vía doble en San Fernando	-----
1870	Prolongación de línea México - Tacubaya	-----

Cuadro III. AGN. Ayuntamiento y Gobierno del Distrito Federal. Solicitudes y concesiones de ferrocarriles urbanos Exp, 79. Fojas 1-101. Año 1870

Sabemos ahora que desde mediados del siglo XIX se estableció toda una red de un servicio de tranvías de mulas de México a Xochimilco, además de que comenzaba a consolidarse como un transporte público eficiente, sin embargo sus operaciones eran complementadas por el transporte y el traslado de mercaderías por vía lacustre y fueron los pequeños comerciantes de los pueblos de todo el valle quienes por costumbre, comodidad, por las constantes inundaciones o incluso por lo costoso de los ferrocarriles urbanos, permitieron dicha convivencia entre el traslado terrestre y lacustre, ya que para ese momento según De la Torre (como se cita en Leidenberger 2011), “el

²⁹Dicha información fue comprobada tras revisar distintas litografías y documentos de 1840 a 1860 correspondientes al fondo Ayuntamiento y Gobierno del Distrito Federal del AHDF, de los cuales se pudo extraer datos como las rutas y las concesiones otorgadas en este periodo a las empresas ferrocarrileras de esta misma demarcación. AHDF. Fondo Ayuntamiento y Gobierno del Distrito Federal. Ferrocarriles

³⁰Rivera Cambas en: Lozada León Guadalupe. “Las estaciones de Buenavista. Los gloriosos días del ferrocarril en México”. 2016.

³¹AHDF. Fondo Ayuntamiento y Gobierno del Distrito Federal. Ferrocarriles. Vol. 1040. Exp, 79. Fojas 1-101. Año 1879

costo del pasaje del ferrocarril era muy alto, de 50 centavos (cuatro reales en moneda de la época) en primera clase aunque muy pronto bajó sus tarifas a 25 centavos (dos reales) en primera clase y 12 centavos (un real) en segunda”. De acuerdo con Florescano (citado en Tortolero, 1999), “el maíz proveniente de las haciendas productoras de Chalco desde finales del siglo XVIII y que era transportado por mulas y canoas “ascendía a 250 mil fanegas anuales y sirvieron para abastecer el consumo anual de la Ciudad que ni siquiera alcanzaba las 200.000 fanegas anuales”. Además de que “se cultivaban unas 60 mil fanegas anuales de trigo, que era transportado, al igual que el maíz, por medio de canales navegables a la Ciudad de México para ser vendido en la Alhóndiga”.³²

Este dato resulta importante si lo comparamos con las “97,000 fanegas de maíz traídas de Chalco a la Ciudad de México en todo el año de 1709 y que fueron transportadas en 1419 canoas hasta el canal de La Vega” (Tortolero, 1999, pág. 81), atravesando por diversos pueblos del ayuntamiento de Xochimilco donde seguramente también eran acreedores al impuesto de alcabala. Esto demuestra que el transporte terrestre y en específico los tranvías de mulas, comenzaron a hacer más rápido y eficiente la labor del traslado de mercaderías hacia la capital desde finales del siglo XVIII –al menos en periodos en los que no se inundaban los caminos-, pues los costos de traslado se reducían considerablemente tanto por el menor tiempo en el recorrido, como en la cantidad de productos transportados.

³² Gibson, fuera de la provincia de Chalco, las haciendas producían otros productos: trigo, cebada, frijoles, paja, ovejas, reses, caballos y mulas. En: Tortolero. (1999: 81)

En la siguiente litografía podemos observar que los tranvías de mulas se complementaban con los servicios de traslado de mercancías por medio de canoas o chalupas provenientes de las zonas lacustres del Valle de México. Además de que los distintos estratos de la sociedad se juntaban en los mercados y centros de distribución.

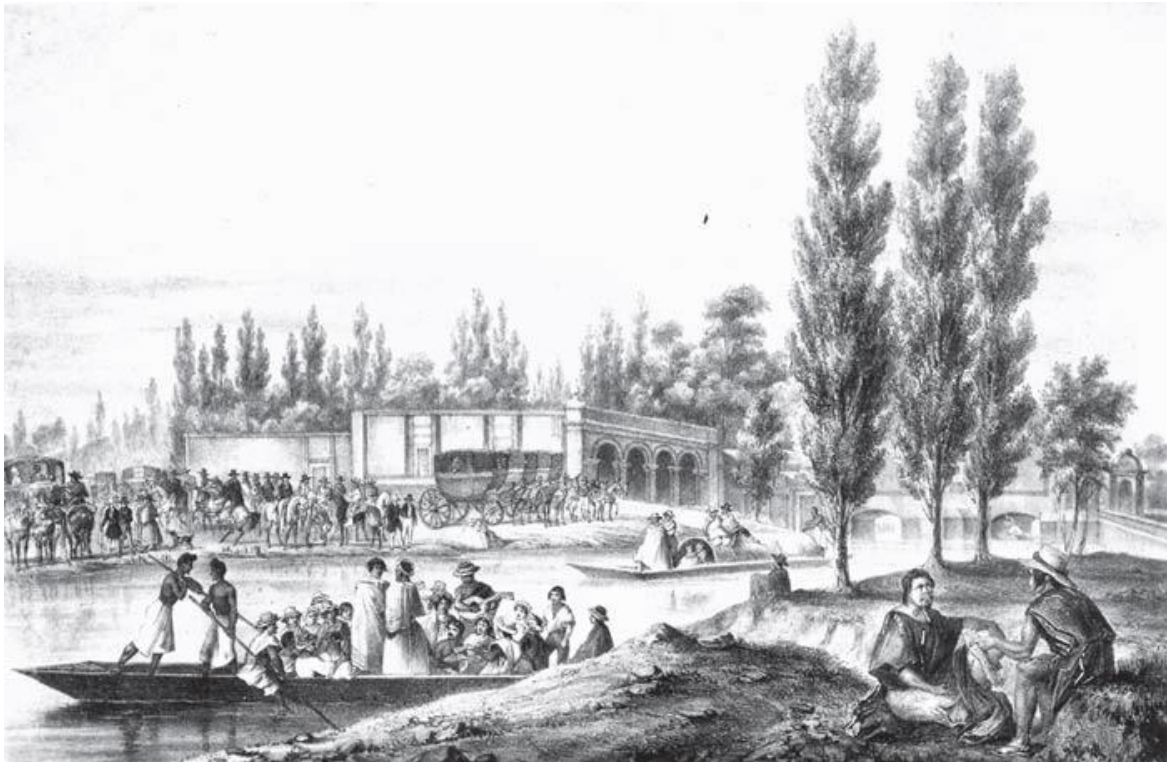


Imagen 8. El Canal, Garita y Puente de la Viga en el siglo XIX. CONACULTA-INAH-México. Reproducción autorizada por el INAH. (Peralta, 2011: 463)

A lo largo del canal de la Viga navegaba también otro tipo de mercancías provenientes de tierra caliente como;

el ajonjolí, alverjón, almagre, azufre, arroz, azúcar, becerros de un año, cascalote, café, carbón, carneros, cebada, cecina de res, cera de Campeche, cobre viejo, cueros de res, cueros de ternera, chipotle, fríjol, habas, harina, pulque, lenteja, linaza, leña, maíz, miel, nabo para aceite, nieve, paja, panocha, papa, sal de Colima, sal de tierra caliente, sombra parda, tabaco, terneras de dos años, toros, bueyes, novillos, vacas, caoba, mezquite, morillos de cedro, trozos de fresno de dos varas, vigas, soleras, tablas, bisagras, chiluca, tezontle, aguardiente de caña, aguardiente de uva extranjero, clavazón, chile sucre, cacao Guayaquil, coñac, libros impresos, mezcal, papel

extranjero, aguarrás, brea, fierro del país, hilaza, mantas del país, salvado, lana y madera de encino para maquinaria.³³

A través de ese flujo constante de personas, ganado y mercancías, así como las transacciones diarias en los portales de entrada a la Ciudad de México también se observaba la forma en la que operaba el régimen fiscal alcabalatorio que significó desde la época colonial, no solo la adopción de nuevas maneras de obtener ingresos a favor de los gobiernos locales, sino también la transformación de las estructuras políticas y económicas en México, pues como en todo proceso colonizador, las innovaciones, sobre todo la agricultura y la introducción del ganado, no se hicieron esperar, y aunque con cambios no tan espectaculares, de igual forma originaron nuevos procesos comerciales. Así se incluyó la circulación de grandes cantidades de dinero necesario para llevar a cabo las transacciones y pago de mercancías. Las bestias de carga como innovación eran un elemento “...que daba una nueva dimensión a los tiempos y volúmenes” (García, 1992: 16).

Estas transformaciones no sólo comenzaron a hacer presencia en el ámbito político- económico, también el avance tecnológico fue un fenómeno que se expandió por gran parte del país y en muchos de sus rincones, pues por ejemplo, en el estudio de López (como se cita en Leidenberger, 2011) “hacia 1869 los Escandón, Hammecken y Guzmán ya habían establecido una red férrea con tracción animal de 25 kilómetros que unió la Ciudad de México con Tacubaya, Mixcoac y San Ángel, y a Coyoacán con la Hacienda San Antonio y Tlalpan”, siendo esta última el objeto de esta investigación.

De acuerdo con diversos documentos del Archivo Histórico del Distrito Federal, fue conocida como la ruta México–Tlalpan que tenía un ramal hacia Xochimilco o en ocasiones era

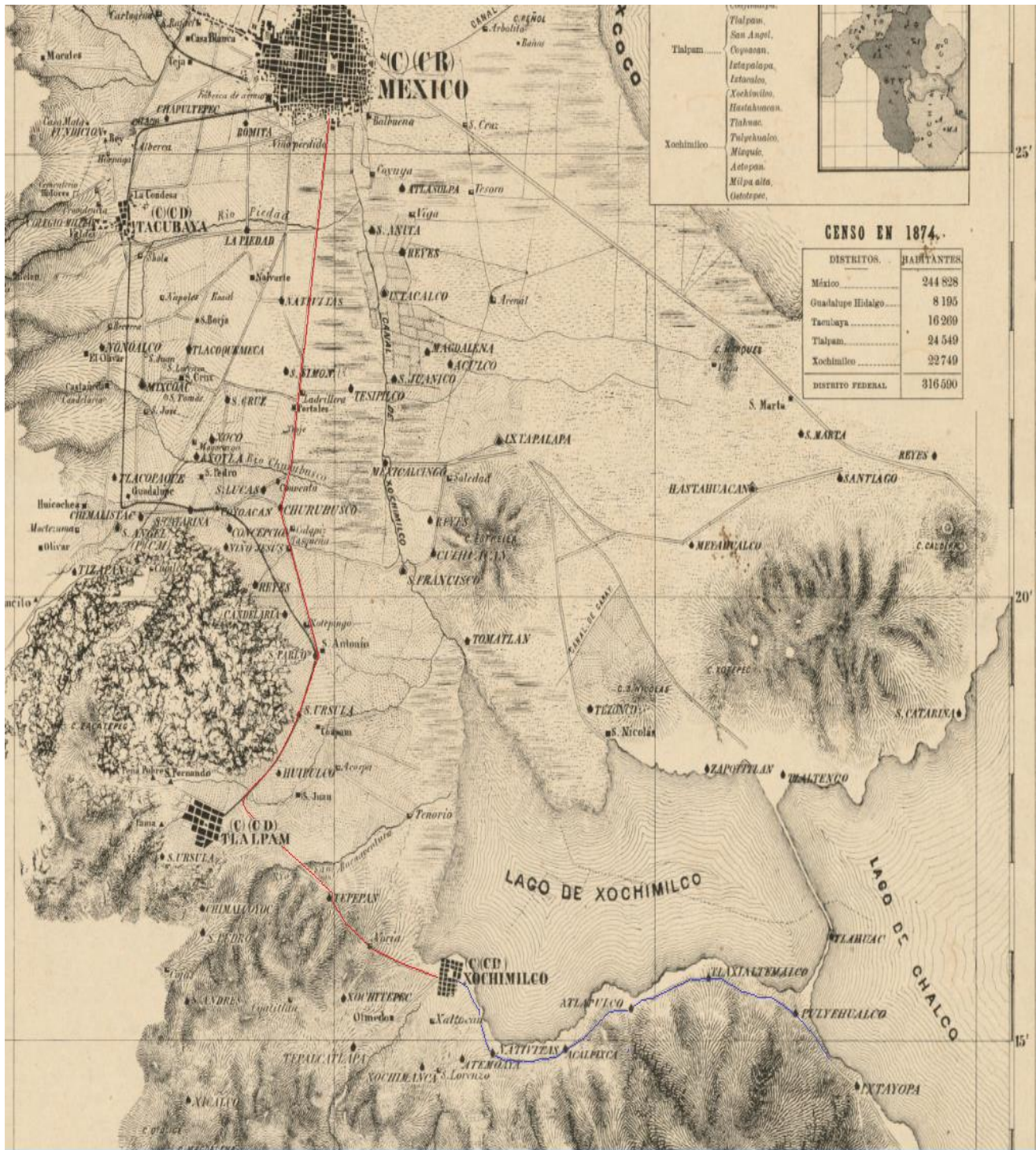
³³AGN. Fomento Desagüe, v. 18, exp. 50, 1859.

mencionada como México–Xochimilco. Partió de la Plaza de la Constitución, corría por toda la calzada de San Antonio Abad atravesando cerca de las haciendas de San Antonio, San Juan de Dios, Dolores y la de Olmedo hasta llegar al pueblo conocido como Huipulco y se dividía en dos rutas: la que corría a Xochimilco y la que seguía de frente hasta San Fernando en el centro de Tlalpan.

En dicha ruta, el pueblo de Huipulco adquirió el carácter de conector con la capital y como entrada a la mayor parte de los pueblos del sur según Mora (2007), pues ahí se juntaban muchas mercaderías provenientes del sur del Estado de México y otros pueblos de la periferia como Chalco, Ayotzingo o Milpa Alta y eran transportadas por los pueblos de Tulyehualco, Tlaxialtemalco, Atlapulco, Acalpixca y Nativitas así como las mercaderías provenientes de San Agustín de las Cuevas o Tlalpan. De igual manera los tranvías de mulas cumplieron con la tarea de conectar a sus usuarios con estos mismos pueblos adyacentes, pero adicionalmente se conectaban con otras rutas ferroviarias nacionales y con los puertos más importantes del país, “constituyéndose así como medios de comunicación paralelos y compatibles” (De la Torre, 1867:223), que potenciaron aun más el comercio y el desarrollo económico de los pueblos del sur de la ciudad de México con respecto al auge económico precolombino e incluso colonial.

De acuerdo con Terronez (como está citado en Barbosa, 2009), esta transformación se ha atribuido a que zonas chinamperas como la de Xochimilco y Chalco han fungido como *hinterlands*, lo cual significa que fueron zonas o áreas de influencia que se encontraban circunscritas a la Ciudad de México. Es decir, que el tranvía de mulas en su ruta México-Xochimilco fortaleció aquel vínculo establecido entre la ciudad y la cuenca, pues fue el entorno inmediato donde se desarrollaban las principales actividades productivas agrícolas, comerciales, infraestructurales e industriales de la capital mexicana durante el siglo XIX.

Imagen 9. Carta corográfica del Distrito Federal de 1877 en la que se muestra la Ruta del Tranvía de mulas de México a Xochimilco. En este mapa puede observarse todos y cada uno de los pueblos por donde atravesó esa ruta, así como las haciendas, ranchos, extensiones lacustres, etc. Se puede deducir que en cada uno de estos puntos, hubo asentamientos humanos, los cuales fueron los principales usuarios del servicio de tranvías de mulas, quienes proveían de mercaderías tanto al Valle de México, como a su capital.



Mapoteca Orozco y Berra. Carta corográfica del Distrito Federal. A Díaz, Secretaría de Estado y del Despacho del Fomento. 1877. <http://w2.siap.sagarpa.gob.mx/mapoteca/mapas/1196-CGE-7252-A.jpg>

A mediados del siglo XIX viajaba en los tranvías gente muy diversa: obreros, empleados públicos, Según Romero (como se cita en Leidenberger, 2011), a mediados del siglo XIX viajaba en los tranvías gente muy diversa: obreros, empleados públicos, comerciantes, consumidores o paseantes, como relata en la siguiente crónica matutina de los usuarios:

6:00 hrs. lecheros, trasnochadores [...], repartidoras de periódicos, ancianas que van a misa.

7:00 hrs. Niños rumbo a la escuela acompañados por su padre.

9:00 hrs. Gente que trabaja: burócratas, maestros, estudiantes, empleados del comercio.

11:00 Damas elegantes que van de compras, señores de chistera; polainas levita y bastón.

Muy seguramente este traslado también lo realizaban los habitantes de las rancherías y potreros aledaños a la ruta de tranvías de mulas provenientes de México como puede apreciarse en la anterior imagen y de la que se puede hacer una descripción del trayecto hacia Xochimilco de la siguiente forma:

El tranvía salía de la Plaza Mayor por la calzada de San Antonio Abad llegando al paraje conocido como Niño perdido. Así se enfilaba con rumbo hacia Nativitas, San Simón y a la Ladrillera cerca de la Hacienda de Portales. Posteriormente continuaba con su ruta hacia los ranchos de Churubusco y al paraje conocido como Tasqueña para poder llegar al rancho de Xotepingo y a la Hacienda de San Antonio. Más hacia el sur arribaba a la Hacienda de Coapa y asimismo los tranvías se enfilaban para llegar a Huipulco y de ahí tomar rumbo hacia Xochimilco atravesando los pueblos de Tepepan, el Río San Buenaventura y el paraje de la Noria.

Los trayectos a los sitios veraniegos como Xochimilco, Tlalpan y Tacuba, eran largos y en ocasiones dificultosos, pero al ser sitios de recreo y de fiesta para la élite político-económica de la ciudad, no significaron ninguna molestia, incluso “algunos ferrocarriles de vapor que se establecieron a la par de los tranvías de mulas comenzaron a orientarse a esa clientela” Aguayo (1999: 968-969).

Incluso (García, 1991: 5) describió a Tlalpan como sitio de recreo;

En un lugar de los más amenos de la región austral de Valle de México, sobre los primeros escalones de la serranía del Ajusco, y a 17 kilómetros al sur de la capital, se levanta el caserío de la población de San Agustín de las Cuevas o Tlalpan... el quebrado terreno en que se asienta la población de Tlalpan ofrece por todas partes, sitios deliciosos desde los cuales se recrea la vista con amenos paisajes y pintorescos panoramas, la montaña con sus cedrales en las quebradas y pintadas labores en las vertientes; las profundas barrancas en parte, de lavas basálticas, y en parte de una rica vegetación perteneciente a las coníferas, y a las cumbres de Ajusco que se alzan majestuosas hasta tocar casi el límite de las nieves perpetuas. La extensa calzada que ligaba a Tlalpan con la capital de la república, veíase, en los tres días de pascua de espíritu santo, recorrida incesantemente por toda clase de personas, que hacían el camino a pie, a caballo o en burros, en elegantes carretas o en coches de alquiler, unos en buen estado, otros medio desvencijados; en diligencias, en ómnibus o en carros de dos o cuatro ruedas, pues era el tiempo en que se echaba mano de todo vehículo por maltratado que estuviese, como que media población de la capital y de muchos pueblos a la redonda, se transportaban al lugar de las fiestas, que en aquella época podía tenerse por el Baden o el Monte Carlo de México. Los que a Tlalpan se dirigían iban, como dice el refrán, por lana, y los que regresaban, volvían trasquilados, pues pocos eran los que venían con su dinero en el bolsillo y raros, muy raros los gananciosos.

Hemos revisado que las prioridades de la ruta de tranvía de mulas de México - Xochimilco fueron transportar productos de tierra caliente (Morelos o Veracruz) para proveer el sustento a los habitantes de la capital y transportar mano de obra de y hacia las fábricas localizadas en la zona circundante de la ciudad, y aunque las interpretaciones son ciertas, existe una tercera interpretación sobre los tranvías de mulas en el Valle de México, pues autores como Fernando Aguayo consideran que estas rutas también contribuyeron de forma significativa en los paseos campestres de los ciudadanos los fines de semana, pues Incluso hacia 1875, la mayoría de las rutas habían abandonado el uso de las locomotoras de vapor -como lo veremos más adelante-, y hacían sus traslados exclusivamente con mulas, lo cual fue visto con desagrado y desprecio al grado que la Cámara de Diputados se manifestaba la negativa a que el gobierno continuara apoyando

pecuniariamente a las empresas que construían este tipo de vías:

En el estudio de Calderón (como se cita en Aguayo, 1999) aparece la opinión de uno de los diputados, quien argumentó: “esos ferrocarriles son sólo de recreo; de ninguna utilidad por transportar solamente pasajeros a los lugares de fiesta y diversión”.

A pesar del disgusto y desprestigio por parte de algunos funcionarios, las rutas de ferrocarriles tirados por mulas siguieron expandiéndose a lo largo de todo el Distrito Federal, incluso a un ritmo mayor que en otros estados como Puebla o Zacatecas de acuerdo con Medina (2012) y Tirado (2010), incluso diversificaron sus servicios y “reafirmaron su condición de ser los vehículos de la diversión al menos en las rutas a Xochimilco, Tlalpan, La Villa de Guadalupe o Tacubaya”, según (Aguayo, 1999: 2).

Este uso alternativo de los tranvías de mulas hacia los parajes veraniegos como Xochimilco evidentemente atrajo grandes ganancias tanto para los inversores ferrocarrileros como para las compañías de tranvías especialmente los fines de semana cuando aumentaba el número de paseantes.

Al final el uso de estos medios de transporte para actividades diversas y alternativas al comercio hizo crecer una red de transporte moderna y eficiente que potenció una intensa vida social, fue el estímulo para la modernización de los medios de transporte y para el surgimiento de nuevas vías de comunicación beneficiando las relaciones comerciales existentes entre Xochimilco y los pueblos que le rodeaban, actuando como un elemento identitario de la población, pues comenzaba a formar parte de su cultura, sus vivencias y hasta sus frustraciones, por ejemplo;

había coches de verano que no tenían paredes ni vidrios laterales y los asientos estaban colocados transversalmente. Además de esta distinción entre coches abiertos y cerrados, los había de primera y segunda clase. Al iniciar la década de 1890, en la época de esplendor de los trenes de mulitas, la empresa afirmaba contar con 205 coches de primera clase y 100 de segunda. El servicio de carga se efectuaba con 66 plataformas y 10 furgones, todos estos carros con capacidad de 5 toneladas.

Aunque existen evidencias de góndolas y carros de dos vagones, no hay datos de cuántos eran y en que periodo dieron servicio.

Completaban los 414 vehículos de la empresa 32 carros fúnebres y un coche de servicio municipal. En las crónicas también se mencionan vehículos especiales para transportar borregos y chivos (Aguayo, 1999: 5).

2.2 Obras públicas y modernización del entorno durante el gobierno de Juárez.

El surgimiento de nuevas rutas y caminos a los incipientes asentamientos urbanos cerca de Xochimilco, Coyoacán, Tlalpan, etc., así como las transformaciones en su traza incitaron el desplazamiento de una parte de los habitantes de la ciudad –por lo común miembros de la élite– hacia dichos pueblos estimulando la ocupación de nuevas tierras, apertura de nuevas industrias, comercios, lo cual ocasiono la entrada y salida de mercancías en un menor tiempo y esfuerzo a nivel regional. Asimismo existió un propósito adicional y era el de promover los paseos y el recreo en regiones como el sur de la ciudad, ya que comenzaron a surgir diversas atracciones como los barcos de vapor que “comenzaron a realizar viajes promocionales para el público navegando cerca de los poblados de la Viga, Chalco, Mexicaltzingo y otros sitios, tal como se observa en el cartel de invitación de la imagen 9” (Sierra, 1973: 55-60). Se trató de un fenómeno que comenzó por transformar radicalmente el espacio público y privado de los habitantes de la capital y su periferia en la medida en que se construyeron, con nuevos materiales y tecnología, otros espacios urbanos como;

las terminales del ferrocarril, rieles de acero, mercados, rastros, curtidurías, ladrilleras, amplias avenidas, jardines, carreteras, quioscos, puentes, fábricas, negocios mercantiles, alumbrado público, alcantarillado, red de agua potable, toda una red telegráfica, escuelas, panteones civiles, edificios gubernamentales, etc. (Mendoza, 2012: 325)

Cartel de la inauguración del servicio de vapores pertenecientes al señor Iñigo Noriega en el que se invitaba al Presidente de la República y a sus secretarios de Estado a pasear. En dicho viaje se ofrecería un banquete y pasarían cerca de los poblados del Valle de México.

Inauguración DE VAPORES
ENTRE MÉXICO Y CHALCO.

Banquete

EN OBSEQUIO DEL
Sr. Presidente de la República
 Y SUS SECRETARIOS DE ESTADO,
OFRECIDO POR LA EMPRESA.

M E N U .

MANTEQUILLA, JAMON, SALCHICHON, ACEITUNAS, SARDINAS Y PEPIN OS.

Caldo de pollo á la Sévigné. Sopa de tortuga.	PONCHE DE KIRSCH.
Pescado con salsa de ostiones. Vol-au-vent de Lamprea. Jamon americano con espinacas.	Roastbeef á la inglesa. Pavo asado.
Filete de ternera á la Celini. Pollo á la Polosiana. Costillas de cordero á la Primavera. Pastel de liebre á la Jaletina.	Esparragos. Chícharos á la Francesa .
	Pasteles de frutas y á la Napolit ana. Crema al chocolate. Jaletinas. Pieza helada al Café.

PASTELITOS.—FRUTA.—CAFÉ Y THÉ.

VINOS .
 Manzanilla. Jerez seco. Sauternes. Ponte. Callet. Bourgogno
 Pommard. Volnay. Champagne Roederer. Cognac y Licores.
 Chalco, Marzo 9 de 1899

Imagen 10. Cartel de la invitación a la inauguración de los vapores de México a Chalco en 1899. (Campos, 2006)

(Orozco, 1973: 67-68) describió en una de sus memorias lo que ocurría en el siglo XIX con la desecación de la cuenca y la aparición de nuevas extensiones de tierra:

El México actual no es el fundado por el conquistador don Hernando. Las aguas del lago se han retirado al este y la ciudad se puede decir que está a seco perdiendo su antigua semejanza con Venecia. Sus calzadas son caminos en la tierra firme, donde antes bogaban las canoas son hoy terrenos de sembradío, los canales que cruzaban las calles han desaparecido y sólo quedan someras y estrechas acequias. Nada se encuentra de las casas con torres dispuestas como fortalezas de los antiguos encomenderos, nada de las ventanas moriscas de los muros macizos, de las troneras y saeteras. Con los años se carcomieron los materiales y fue preciso derribarlas. En su lugar se construyeron otras muy diferentes de las primeras porque los gustos habían cambiado, porque las necesidades eran distintas, creciendo la población se hizo indispensable ahorrar el terreno. Las fabricas comenzaron a tener dos y tres pisos, se suprimieron los patios muy grandes, las cuadras espaciosas, los jardines y los sembrados, se aprovecha todo el suelo, se forman macizas las manzanas y no pudiéndose contener dentro de la traza, la ciudad se desborda por todos lados, invade los barrios de los indios, borra los linderos y se avanza en la dirección del clima más benigno. Los mismos monasterios ceden de sus terrenos para nuevas habitaciones, desaparecen en parte las prolongadas cercas y las inmensas viviendas destinadas para las comunidades. En trecientos años nada ha quedado en pie de lo antiguo. Con pocas excepciones, las iglesias, los edificios más fuertes han sufrido una o más transformaciones y a veces han cambiado de lugar, de objeto, quedando hoy para usos muy distintos de aquellos para los cuales fueron primitivamente edificados. Igual cosa ha acontecido con las instituciones según han cambiado las creencias o las inclinaciones en los siglos.

En los poblados cercanos a la Ciudad de México e incluso en Xochimilco, este fenómeno se resintió por medio del flujo comercial y de pasajeros que inevitablemente generó un intercambio con la capital mediante los nuevos ideales, noticias, rumores, chismes, prensa, migración, medios de comunicación, etc., ya que el tránsito entre el antiguo régimen al nuevo estado liberal

republicano no sólo significó importantes cambios en el ámbito político, la creación de instituciones, la regulación de la vida pública, reformas económicas o una nueva forma de organización social, sino a la par, generó profundas transformaciones sociales y culturales que se manifestaron en todos los niveles del espacio urbano y la vida pública cotidiana de los habitantes; por un lado transformó la traza de las ciudades, por otro, cambió los hábitos de la gente, su vestimenta, su alimentación, sus temas de interés, implicando así el surgimiento de un ritmo de vida distinto adoptando nuevas costumbres, ambiciones y retos que generaron una nueva concepción sobre diversos aspectos de la vida diaria; el trabajo, la salud, la higiene, la religión, la política, la educación, etc., incitaron la construcción de un nuevo imaginario o una nueva cultura homogénea a partir de esa combinación de las costumbres, usos, tradiciones y los ideales liberales modernos.

Ante aquella necesidad por adaptarse a un nuevo paradigma de vida hubo que erigir nuevos centros de comercio y de gobierno, lugares en los cuales asociarse, reunirse o incluso ejercer el poder, por ello en Xochimilco “se construyó en 1871 el palacio municipal en el centro del pueblo, además de varias plazuelas y, kioscos a sus alrededores”,³⁴ incluso “en el “partido de Xochimilco”³⁵ comenzó la edificación de varias escuelas, de las cuales no se tiene mayor información” (Instituto Nacional de Estadística Geografía e Informática, 1996). Se pavimentaron las calles del centro del pueblo y “el Ministerio de Fomento concedió diversos permisos para establecer líneas y oficinas telegráficas tanto en Tlalpan como en Xochimilco que mantenían comunicación con lugares como Milpa Alta, Cuernavaca, San Ángel, Coyoacán, Toluca y

³⁴ AHDF, Municipalidades, Tlalpan, Telégrafos, Exp 1-23.

³⁵ Hacia la década de 1870, Xochimilco se denominaba como uno de los partidos que componían al Distrito Federal y a su vez se dividió en las municipalidades de Xochimilco (cabecera), Tulyehualco, Tláhuac, San Pedro Actopan, Milpa Alta, Hastahuacan. EN: (Instituto Nacional de Estadística Geografía e Informática, 1996)

Veracruz”.³⁶

Al mismo tiempo que en Xochimilco, en otros pueblos como Tlalpan se construyeron algunos edificios públicos, como el inmueble de la actual Delegación Política, el curato y casas consistoriales. “En 1872 Tlalpan cambió su fisonomía cuando se construyó el centro, el jardín y un quiosco justo donde se llevaban a cabo los bailes populares y las gustadas peleas de gallos” Vladyka (2017).

En Xochimilco ya existían numerosas herrerías, jaboneras, fábricas de textiles, varias fábricas de puros y cigarros, alrededor de 17 tendajones, un molino de aceites, 25 pulquerías y fábricas de aguardiente,³⁷ además de que estaban en construcción varios negocios, pulperías, curtidurías, ladrilleras, etc., que se proveían de mercaderías e insumos foráneos y a su vez embarcaban sus productos hacia la ciudad “donde también se juntaban toda clase de mantenimientos como semillas, carnes, pescados, y los productos de los lagos como el ahuate, las ranas, los juiles, los ajolotes y los atepocates” (Orozco, 1973: 84). Esto nos indica que el tranvía de mulas no fue una innovación que se introdujo de forma independiente a los pueblos como Xochimilco, sino que se estableció a la par de la introducción de otros servicios y a la par de la modernización de la traza de la ciudad y sus pueblos aledaños.

2.3 Implicaciones socioeconómicas del tranvía de mulas en la ruta a Xochimilco.

Ese cúmulo de transformaciones se evidenció a partir del regreso de Juárez al poder en 1867 ya que “el crecimiento de la Ciudad de México y la modificación de la traza urbana representaron el inicio de la etapa del México moderno” (Fernández, 2018: 1), pues durante esta etapa mejor

³⁶AHDF, Fondo Municipalidades, Sección Tlalpan, serie Telégrafos, cajas 297. Exp 1-23.

³⁷AHDF. Municipalidades, Sección Tlalpan, serie estadística, caja

conocida como la restauración de la República el gobierno de Juárez dispuso adaptarse a las condiciones de la época y a un nuevo sistema económico, político y social regido por los principios del liberalismo con el que se requirió mejorar el aspecto urbano para el estímulo de la industria, la llegada de nuevas inversiones extranjeras, para exportar materias primas, manufacturas y fuerza de trabajo, etc., Incluso, uno de los ejemplos más significativos fue el controversial establecimiento de las fábricas papeleras y textiles en Tlalpan a mediados del siglo XIX con el permiso del ayuntamiento de la ciudad de México donde había un gran tumulto de trabajadores, operarios, maquinistas, tejedores, etc., quienes llegaban de las cercanías o de otros lugares lejanos de acuerdo con interpretaciones de Trujillo (2000).

En la década de 1860 a 1870 surgieron diversas industrias y comercios a las orillas de la ciudad, lo que derivó en “la expansión de la urbe hacia dichos centros industriales debido a la necesidad de mayor fuerza de trabajo”.³⁸ Ese constante flujo de personas y mercancías implicó la demanda de un transporte barato, cómodo, rápido y práctico para viajar hacia la Ciudad de México desde Xochimilco, Tlalpan o Coyoacán y de regreso, siendo el tranvía de mulas, el transporte que cumpliría más o menos con esas características.

³⁸De acuerdo con interpretaciones de Trujillo (2000) los asentamientos de los operarios de las fábricas ubicadas en el Valle de México a mediados del siglo XIX, se ubicaron principalmente en los barrios de San Fernando, además del Calvario, Santa Úrsula, Chimalcoyotl y Niño de Jesús.

En la siguiente imagen se aprecia el establecimiento de diversas fábricas textiles en el Valle de México y cerca de ellas la existencia de líneas de ferrocarril y tranvías de mulas.

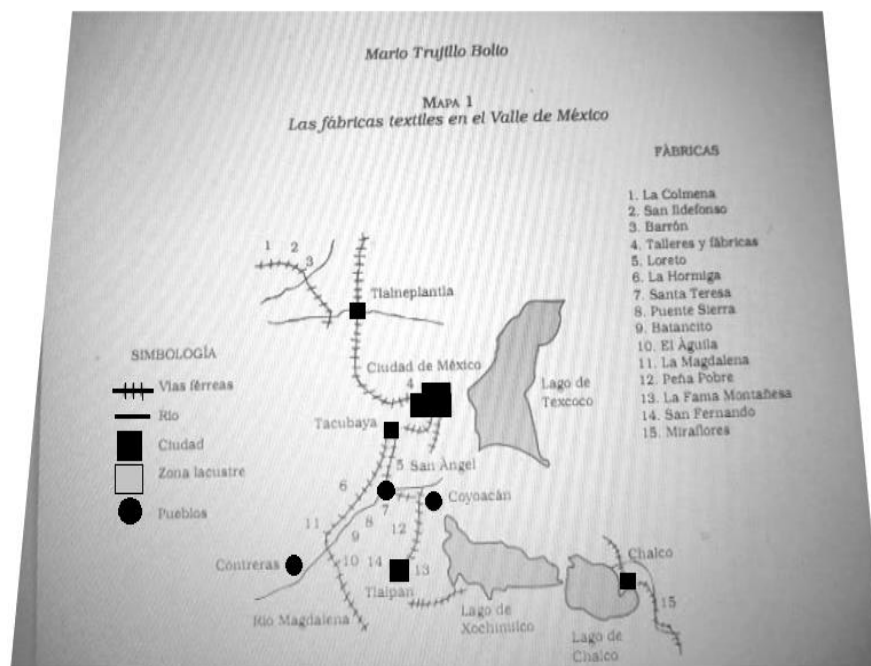


Imagen 11. Las fábricas textiles en el valle de México y su relación con las rutas de tranvías de mulas a mediados del siglo XIX. Trujillo (2000)

Se tiene registro de que también se tendieron ramales que iban de algunas fábricas para entroncar con las líneas principales. Así se hizo con las instalaciones de la Teja, San Fernando, San Antonio Abad y las fábricas de Contreras con un ramal que se desprendía de San Ángel. Esta última señalaba que de la estación se transportaba madera y otras piezas para el Ferrocarril Central, y los datos más precisos apuntan a que se transportó material de construcción:

de la línea del Peñón, tezontle para la ciudad; piedra de Coyoacán y Guadalupe; así como ladrillos de Coyoacán y los que venían de los hornos de San Borja y Noche Buena de la municipalidad de Mixcoac; grava del río Becerra y otras referencias más. Situación que permite apuntar un logro contundente a los Ferrocarriles urbanos (Aguayo, 1999: 90).

Pero adicionalmente, el establecimiento de dichas industrias dejaba entrever el funcionamiento de una nueva organización socioeconómica regida por las aspiraciones de la burguesía.

Muchos de los indígenas de principios del siglo XIX que trabajaron sus parcelas de tierra, a partir de factores como la industrialización, la desamortización civil, el establecimiento de fábricas y maquilas y otros comercios en sus pueblos o cerca de ellos, se convirtieron en adelante en aquel ejército de obreros asalariados que dieron vida a las industrias establecidas al sur del Valle para beneficio de un patrón, el cual imponía ciertas condiciones, es decir desde modificar su vestimenta, sus hábitos, sus aspiraciones, así como cumplir con un horario y por tanto trasladarse a aquellos centros de producción.

Por ello es que la premisa principal de los empresarios ferrocarrileros para seguir utilizando a las mulas en el servicio de ferrocarriles urbanos, fue que la tracción por medio de vapor resultaba muy costosa, causaba mayor dificultad, además de ruido y destrozos en los lugares por donde atravesaban, sin embargo y a pesar de que era un transporte más lento, las mulas resultaban más efectivas y era más económico establecer ferrocarriles con tracción sangre que a largo plazo brindaron mayor certeza al flujo comercial para el estímulo de la economía local y funcionaran al beneficio de las industrias.

A partir de ello fue que empresarios como Jorge Hammecken o Manuel Escandón optaron por dar continuidad a sus inversiones en el establecimiento de tranvías de mulas que alimentaran con mercancías y pasajeros a los ferrocarriles nacionales.

A medida que estos dos transportes se complementaron, se fueron convirtiendo en los principales medios para traslado -al menos en el Valle de México- de quienes viajaban diariamente a sus comercios, a realizar compras, de paseo o a las industrias textiles y papeleras, con lo cual en términos de pasajeros, “los tranvías que corrían a rutas foráneas como Xochimilco, Tlalpan, Tacuba o La Villa, rápidamente alcanzaron una demanda del 52% con respecto a un 48% de las

líneas que corrían dentro de la ciudad” (Leidenberger 2011: 27) lo cual es un claro indicador de la “alta integración de los municipios foráneos con la ciudad” Rodríguez (1996: 160-162), en parte debido al establecimiento en la periferia de fábricas como la de San Fernando, La fama Montañesa, la de Loreto y la de Peña Pobre, cuya necesidad era la de transportar sus productos a la capital y a su vez ser exportadas hacia el viejo mundo o a los Estados Unidos.

Así, en ese momento, transportarse por canoa, carreta o carruajes estaba condicionado por las posibilidades económicas de sus usuarios, sin embargo el servicio de tranvías de mulas o ferrocarriles urbanos –como también eran llamados- llegó a acortar mucho las rutas y facilitó el trayecto a la ciudad y a sus pueblos cercanos como Xochimilco.

Esto se debió a que dicho medio de transporte contaba con “góndolas”³⁹ que transportaban una mayor cantidad de mercancías con respecto a la capacidad que podía tener una canoa o chalupa, además de que el traslado era más fácil y directo a comparación del transporte acuático cuyo trayecto resultaba tortuoso, pues en tiempos de secas había terrenos que -ya fuese por el peso del ganado o por otros factores- “se desprendían de la de las chinampas formando fracciones que mudaban de lugar impidiendo la circulación de las embarcaciones en línea recta” (Tortolero, 1999: 86).

(Orozco, 1973: 163) afirmaba que “los indios se habían visto obligados a romper en los lugares convenientes, canales o acalotes, que no seguían la línea recta y que se desviaban de esa dirección, formando un trayecto más largo, lo cual repercutía en mayor esfuerzo y tiempo”. Esta situación tuvo una gran contradicción, pues a medida en que los habitantes de las orillas de los lagos modificaban su entorno, “la autenticidad así como la integridad de las enormemente productivas chinampas, llevaron a una significativa pérdida gradual de toda la red de canales”

³⁹ Las góndolas eran vehículos tirados por 7 u 8 mulas y contaba con 12 o 14 asientos. Mucho más popular y económico que otro tipo de carruaje tirado por mulas. los transportes de viajeros en el siglo XIX. En: caminoslibres.es (2018)

según considera González (2017).

Ante la necesidad de trasladarse, el tranvía tirado por mulas tuvo que flexibilizar sus costos y “hacia 1877 se designó como transporte ideal para las rutas locales” (Aguayo, 1999: 27), con un costo de entre uno y dos reales por viaje, dependiendo del destino. Esta medida se debió a que los trenes de vapor resultaban aún más incómodos para los habitantes de la ciudad y de la periferia debido al ruido y desgracias que provocaban según las muy numerosas quejas encontradas en el Archivo Histórico del Distrito Federal y que más adelante se exponen a detalle.

Cartel de precios del tranvía de mulas que corría de México a Tacubaya en 1860, donde se observa que sus servicios estaban divididos en clases y por lo tanto tuvieron precios distintos.



Ferrocarril de Tacubaya.

NUEVO ARREGLO.

Desde el día 1.º de Junio próximo, y hasta nuevo aviso, correrán los trenes de pasajeros de este Ferrocarril en los términos siguientes:

HORAS DE SALIDA DE MEXICO Y TACUBAYA.

<p><i>Por la mañana, á las</i> 7</p> <p>” ” 7 y tres cuartos.</p> <p>” ” 8 y media.</p> <p>” ” 9 y cuarto.</p> <p>” ” 10</p> <p>” ” 10 y tres cuartos.</p> <p>” ” 11 y media.</p> <p>” ” 12 y cuarto.</p>	}	<p><i>Por la tarde, á las</i> 1 y cuarto.</p> <p>” ” 2 y cuarto.</p> <p>” ” 3</p> <p>” ” 3 y tres cuartos.</p> <p>” ” 4 y media.</p> <p>” ” 5 y cuarto.</p> <p>” ” 6</p>
<p><i>Por la noche, á las</i> 7</p> <p>” ” 8</p>		

Los domingos saldrá además un tren de Tacubaya á las nueve de la noche.

Las personas que necesiten un tren extraordinario, se dirigirán al conductor para arreglar los términos.

PRECIO DE BILLETES LOS DOMINGOS.

Wagones amarillos de primera, , , , 2 rs.

Idem verdes de segunda, , , , 1 rl.

PRECIO DE BILLETES TODOS LOS DIAS, excepto los Domingos

Primera clase, , , , 1 rl.

Segunda clase, , , , ½ rl.

Los billetes son buenos únicamente para el día en que se venden.

No se devuelve dinero por los billetes vendidos.

Los pasajeros que no enfreguen billete, pagarán doble.

México, Mayo 30 de 1860.

Imagen 12. Cartel de precios y horarios de salida del ferrocarril urbano tirado por mulas a Tacubaya Morrison (2018).

Ya fuese para proveerse de mercaderías, por distracción o negocios, el traslado por tranvía de mulas se convirtió en la causa del bullicio entre sus usuarios y fue una gran novedad, incluso Guillermo Prieto en sus “Memorias de mis tiempos” así lo describe:

Para el público, un pronunciamiento era jubileo y un motivo de holgorio. Cerrábase el comercio, quedaban desiertas las oficinas; las calles solitarias resonaban con el galope de los caballos; la gente se agolpaba en las esquinas para atravesar de un punto a otro [...] la vida se desplazaba a otras localidades; a los barrios y pueblos lejanos se trasladaba el movimiento, las tiendas tenían mayor tráfico, las pollas daban a luz sus vestidos

domingueros y los vecinos entablaban diálogos de balcón a balcón inquiriendo noticias.
En: (Suárez de la Torre, 2016)

Con ello observamos que la conducta de quienes hicieron parte de su cotidianeidad a los ferrocarriles urbanos, se modificó conforme dicho transporte se fue haciendo cada vez más necesario en un espacio que estaba destinado a cambiar por completo, es decir, conforme la cuenca del valle de México se fue desecando.

Sabemos ahora que las obras emprendidas dentro de la ciudad y en los pueblos que la rodeaban, así como la introducción de servicios públicos como el agua entubada, la luz eléctrica, el telégrafo y en concreto el de los ferrocarriles urbanos fueron elementos de vital importancia para la nueva sociedad moderna decimonónica al estimular la economía y las mercaderías de la región, también en menor medida, los tranvías llegaron a facilitar la vida de sus usuarios en periferia, sin embargo es preciso saber que dichos servicios trajeron algunas contradicciones, pues su llegada no precisamente implicó bienestar y comodidad para todos los sectores de la población.

Hacia 1871 el gobierno del Distrito Federal decidió reglamentar el uso de los tranvías de mulas y los ferrocarriles urbanos en general, ya que alrededor de su uso se generó un peculiar malestar entre algunos vecinos y comerciantes, lo cual revisaré a detalle más adelante.

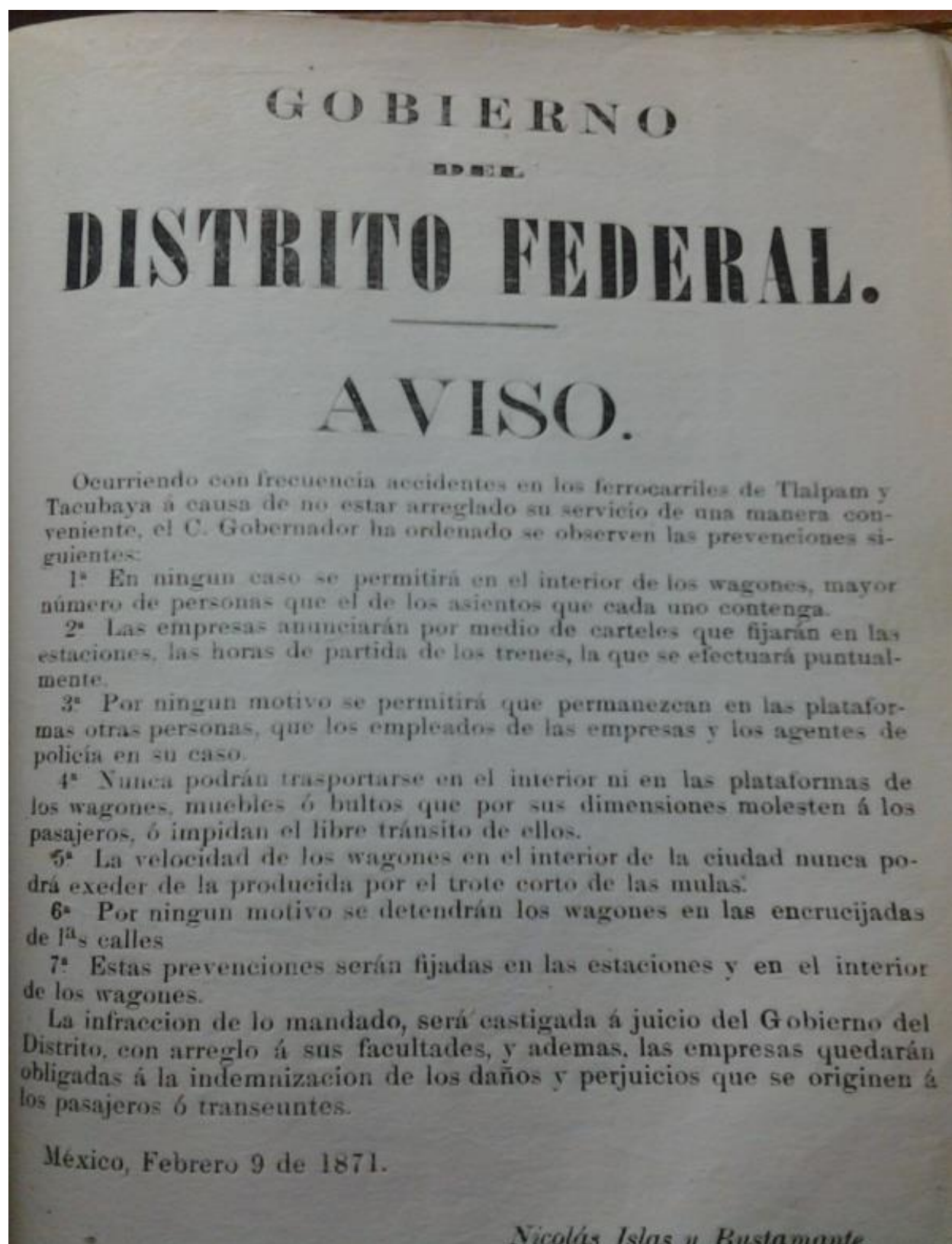


Imagen 13. Reglamento de los ferrocarriles urbanos tirados por mulas de Tacubaya y de Tlalpan expedido el 9 de febrero de 1871. AHDF .Fondo Ayuntamiento y Gobierno del Distrito Federal. Ferrocarriles

Capítulo 3. Perjuicios del tranvía de mulas en la zona sur del Valle de México y la necesidad de modernizar sus operaciones.

La modificación de la traza de la ciudad y de sus pueblos cercanos implicó también la modificación de la vida de la gente, por ello a pesar del surgimiento de nuevos servicios públicos como el tranvía de mulas hacia Xochimilco, también brotaron los primeros conflictos relacionados con sus actividades. Dichos percances se presentaron en diversas formas; primero se suscitaron aquellos que fueron ocasionados por las obras emprendidas para la modificación de las calles, casas, colonias, plazas, avenidas, etc., dentro de los pueblos en los que se introdujo el servicio de ferrocarriles urbanos desde la segunda mitad del siglo XIX hasta ya iniciada la gestión presidencial del Gral. Díaz, pues se sabe que tanto en los partidos de Xochimilco, Tláhuac y Tlalpan como en gran parte de la ciudad se suscitaron toda una serie de reclamos, pleitos y demandas debido a que las empresas ferrocarrileras no tomaron las medidas necesarias para evitar la afectación al patrimonio de pobladores por dónde atravesaban carros y animales pertenecientes a las compañías ferrocarrileras. Durante la década de 1860, la Secretaría de Fomento –que estaba a cargo de vigilar las obras públicas dentro de la ciudad-, recibió toda clase de quejas por parte de los habitantes de Xochimilco, Tlalpan, Tacuba y otros pueblos de la periferia debido a los problemas ocasionados en sus respectivos poblados. Por ejemplo:

“en 1868 los vecinos de la calle Providencia por donde atravesaba el ferrocarril que corría hacia Chalco desde Tlalpan se quejaron ante dicha instancia debido a los destrozos provocados por los ferrocarriles, cuyo enorme peso ocasionaba la destrucción de sus hogares, y la obstrucción con vagones, mulas y materiales pesados impedían el libre tránsito, poniendo en peligro la vida de los transeúntes”.⁴⁰

⁴⁰AHDF .Fondo Ayuntamiento y Gobierno del Distrito Federal. Ferrocarriles. Vol 1038. Exp, 12. Fojas 2. Año 1868.

Y aunque por muy exagerado que parezca, aquellos percances se expresaban en las muy comunes peticiones para arreglar la elevación del tendido de los rieles que constantemente ocasionaban desgracias a los pobladores, animales y carros que pasaban por encima y que por lo común sufrían volcaduras perdiendo las mercancías e interrumpían el intercambio comercial.

Ilustración 1. En la imagen se observa uno de los tantos incidentes ocasionados por el servicio de tranvías de mulas en el Distrito Federal.



Imagen 14. Exvoto del milagro realizado a Eusebio rubio en 1899 por haber atropellado a dos niñas con el tranvía que conducía en las calles del centro de la ciudad de México. Exposición permanente en el museo nacional de las intervenciones.

En su caso más extremo, ocurrieron atropellamientos y hasta muertes por la mala planeación de la traza y por el incumplimiento del reglamento de 1871, ya que no se vigilaba que el funcionamiento de este transporte fuera el más adecuado para los pueblos cercanos a la ciudad.

A continuación se muestran algunos ejemplos que ilustran de forma concreta estas carencias;

“Uno de ellos ocurrió el 2 de julio de 1870 cuando por descuido tanto del conductor como del guarda de caminos, una mujer fue atropellada por el ferrocarril de Tlalpan ocasionándole la muerte”⁴¹ y el segundo “en 1874 cuando el administrador de limpia de esa misma ciudad, dio parte a la secretaría de Gobernación de que un vagón del ferrocarril de Tlalpan chocó con uno de los carretones del ramo resultando herida la mula con la que se realizaba las tareas de limpia de las calles y ante tal hecho el administrador exigía que se castigara a la empresa de ferrocarril a Tlalpan por lo ocurrido o que se le indemnizara”.⁴²

A estas quejas puede agregarse una lista interminable de peticiones para la limpia de atarjeas a lo largo de toda la ciudad, reposición de empedrados y pisos, desocupación y culminación de las obras emprendidas por las empresas ferrocarrileras para el libre tránsito y comercio en las calles más concurridas, inundaciones, mal olor por el excremento de las bestias de tiro, impedimento para continuar con las actividades de los comerciantes, entre otros desperfectos ocasionados por la apertura de nuevos caminos o por el tendido de los rieles de los ferrocarriles que por lo común requerían vías dobles para poder efectuar con frecuencia necesaria el tráfico entre Xochimilco y México.

Hacia 1881 el H. Ayuntamiento de la capital otorgó permiso al representante de la Empresa de Ferrocarriles del Distrito, Don Agustín López, para establecer comunicación directa entre estos dos puntos, mediante un pequeño tramo de 200 metros que partía de la plazuela de San Lucas, pasaba por la calzada de San Antonio Abad y llegaba a la garita del mismo nombre, sin embargo esa pequeña modificación fue causa del disgusto de los vecinos de las cercanías, pues argumentaron que el tránsito de los habitantes y de otros vehículos se conflictuó debido a los

⁴¹AHDF .Fondo Ayuntamiento y Gobierno del Distrito Federal. Ferrocarriles. Vol. 1038. Exp, 27. Fojas 9. Año 1870.

⁴²AHDF .Licencias: para la limpieza de la ciudad, vol. 3246, exp. 443, fojas: 1. Año: 1874.

riesgos que ocasionaba el tendido de los rieles y a la falta de señalizaciones adecuadas para su correcto funcionamiento y operaciones.⁴³

Mapa que muestra un el tramo de la ruta de tranvías de mulas a Xochimilco, en el que se observa la doble vía establecida cerca de la plazuela de San Lucas. Dicho tramo estaba ubicado muy cerca de la plaza mayor. Tras la introducción de dicho servicio, el andar de la gente y el ganado se conflictuó por el tendido de las vías férreas.

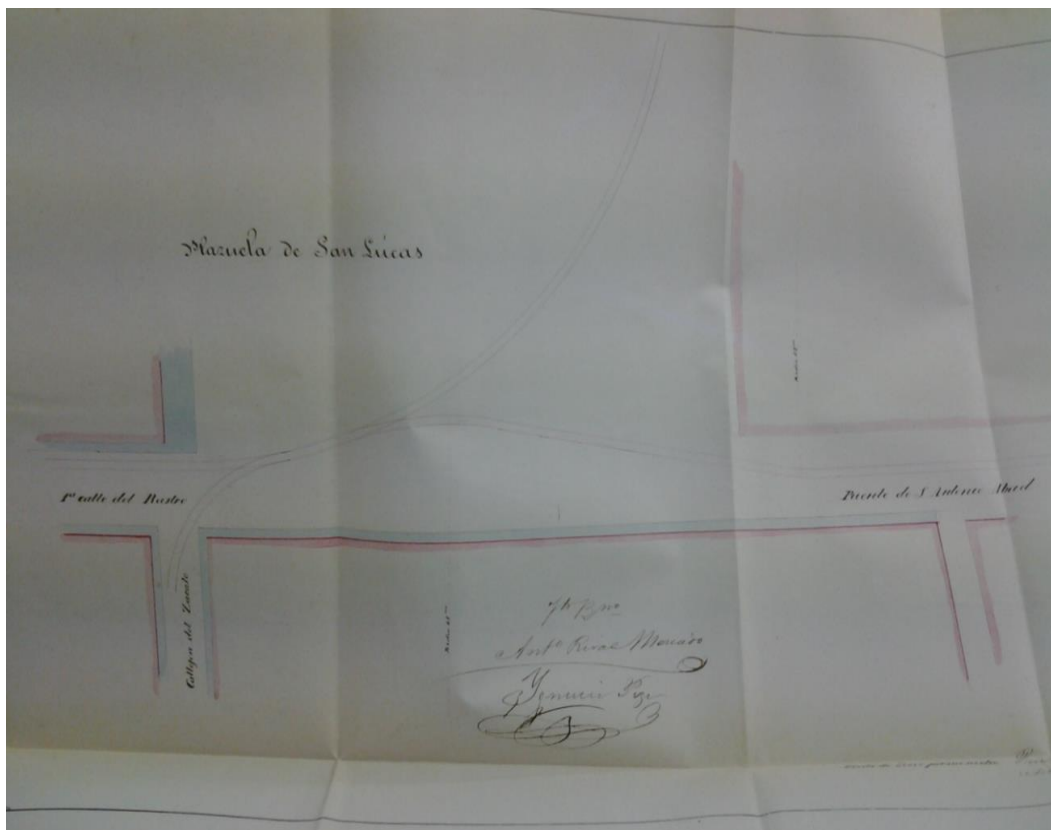


Imagen 15. Trazo de la doble vía que uniría a la plazuela de San Lucas con la ruta México-Tlalpan. AHDF. Ferrocarriles, vol. 1041, exp. 123, f. 15.

⁴³ AHDF. Ferrocarriles, vol. 1041, exp. 123, fojas: 15, 3 planos. Año: 1881. Ferrocarriles. Tlalpan. López Agustín pide enlazar la vía férrea que existe en Sn. Lucas con la que va a Tlalpan.

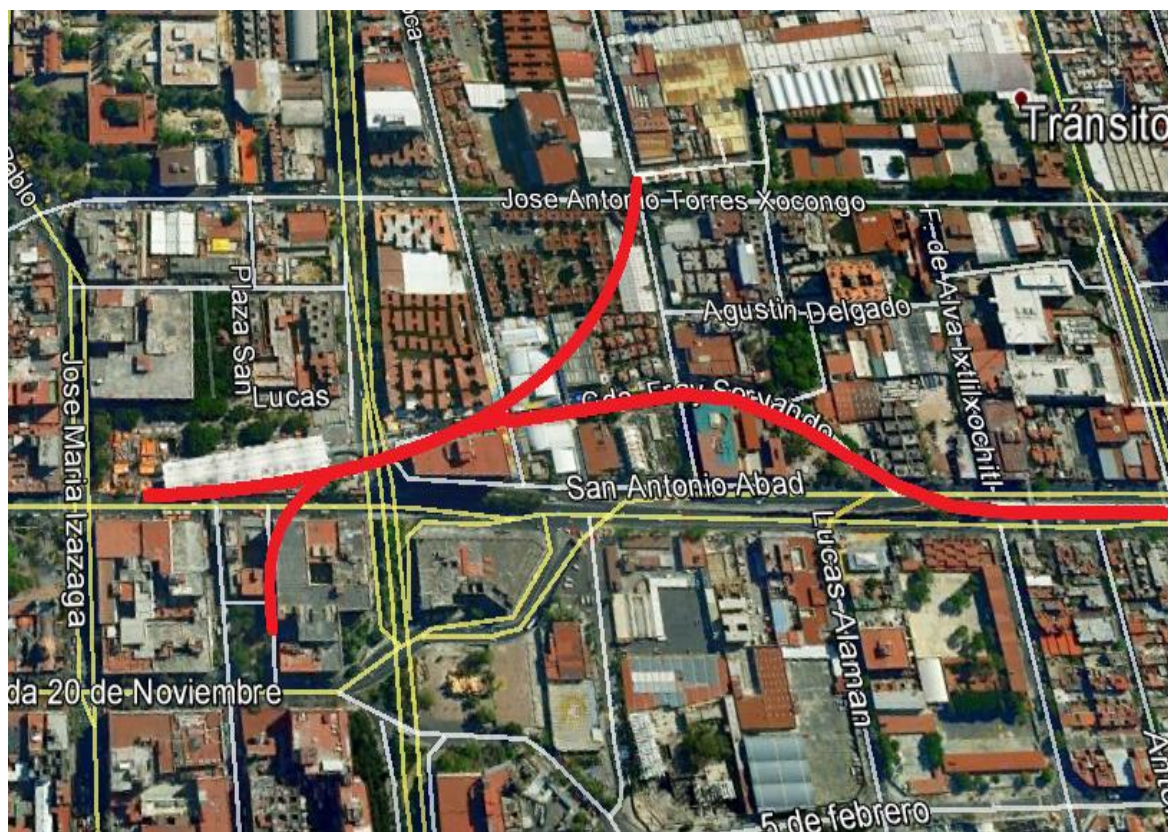


Imagen 16. Trazo hipotético de la vía doble que uniría a la plazuela de San Lucas con la ruta México-Tlalpan sobre un mapa actual. Realizado en Google Earth. (2017).

Más tarde durante el mandato de Porfirio Díaz, la comisión de gobernación informó en 1892 al ayuntamiento de Tlalpan que la calzada que conducía de “la ladrillera” al pueblo de Nativitas de ese mismo partido, se encontraba en muy malas condiciones a consecuencia del pastoreo del ganado en esas tierras, pero adicionalmente por el paso de los tranvías tirados por mulas los cuales afectaban los potreros de Zacahuizco, Portales y otros,⁴⁴ y por tanto exigieron que la Secretaria de Comunicaciones y Obras Públicas la reparara.

De igual manera ocurrió en 1899 cuando el señor Florencio Sil y Socios pidieron como dueños de

⁴⁴AHDF. Fondo, Municipalidades, Sección, Tlalpan. Serie, Obras Públicas, caja 250, exp. 19^a. Fojas 2.

las pulquerías, ladrilleras, curtidurías, depósitos de leña, carbón, arena y piedra de la plazuela de Sto. Tomás o San Dieguito y del Barrio de la Concepción que se obligara a la empresa del Ferrocarril de Xochimilco a revestir las vías elevadas ubicadas en los parajes denominados como Garavito y Tlatlacoya, pues los carros que utilizaban para sus negocios estaban en riesgo de volcarse.⁴⁵

En este mapa se pueden identificar los diversos pueblos, poteros, comercios, haciendas y ranchos cercanos a la ruta del tranvía de mulas de México a Xochimilco.

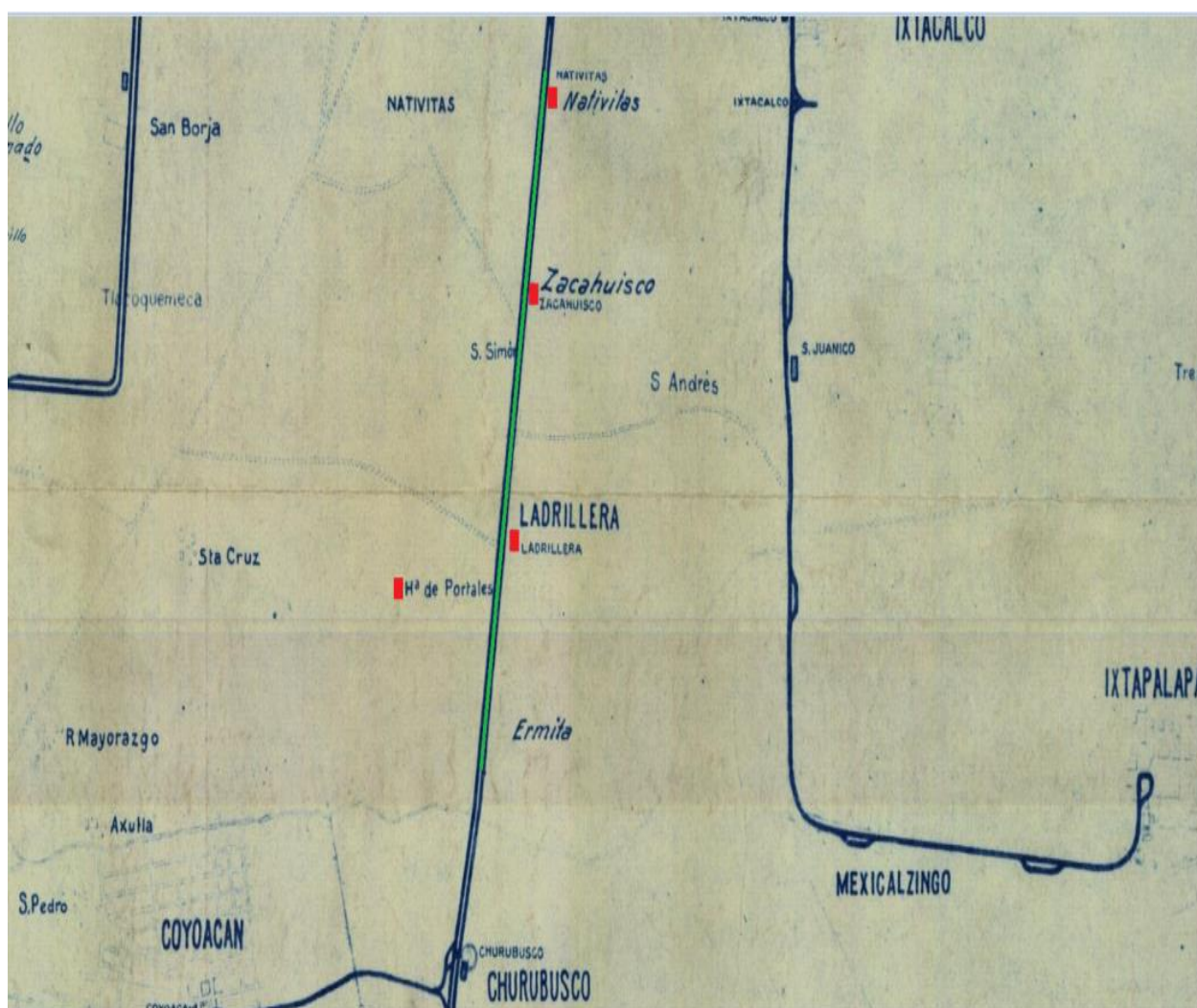


Imagen 17. Mapa que muestra los parajes de Nativitas, Zacahuisco, la ladrillera y la Hacienda de Portales . Mapoteca Orozco y Berra. Recuperado de: <http://w2.siap.sagarpa.gob.mx/mapoteca/mapas/9611-CGE-725-A.jpg>

⁴⁵AHDF. Fondo, Ayuntamiento, Ferrocarriles, Vol. 1042. Exp. 214, Fojas: 5.

Todos estos inconvenientes, provocaron que los habitantes de Tlalpan y Xochimilco desconfiaran de las autoridades a las que les competía vigilar su bienestar, y por supuesto provocaron el disgusto de los habitantes, pues en diversas ocasiones los vecinos de varios pueblos de los partidos de Tlalpan y Xochimilco se organizaron para quejarse ante los ayuntamientos correspondientes por la mala planeación de las obras del tendido de rieles, destrozos en las calles, y las condiciones inseguras en las que las empresas ferrocarrileras operaban, convirtiéndose esto en un pleito de nunca acabar, pues al final si las quejas llegaban al Ayuntamiento de la Ciudad de México, esta instancia no contaba con personal suficiente que vigilara que las operaciones de estas empresas se llevaran de la manera más correcta posible.

Por ejemplo Don Felipe Rayagosa expresó su descontento en una queja escrita a la Secretaría de Fomento en la que decía:

...en ninguna ciudad del mundo civilizado se permiten tales ferrocarriles en las calles principales... que las corporaciones obligadas a velar sobre los intereses y bienestar del municipio cumplan con su deber oponiéndose enérgicamente a todo lo que perjudique en lo mínimo a toda comunidad y más aún sus positivos y justos intereses, siendo esto mismo por tanto aquí, la estrecha obligación de esta instancia...”⁴⁶

Con estos 3 ejemplos podemos mostrar que tanto el establecimiento de líneas de tranvías de mulas, así como la consolidación de diversas obras públicas dentro de la ciudad no fueron solo símbolo de progreso y bienestar, sino que hubo una resistencia hacia lo moderno y desconocido por parte de los habitantes de los pueblos periféricos a la ciudad que si bien con el paso de los años y la convivencia cotidiana con sus usuarios se convirtió en una necesidad, fueron motivo de

⁴⁶AHDF. Fondo Ayuntamiento y Gobierno del Distrito Federal. Ferrocarriles. Vol. 1038. Exp, 28.

polémica y descontento a partir de su llegada.

3.1 Conflictos agrarios por la explotación de la ruta de tranvías de mulas de México a Xochimilco.

Gracias a Hernández (2003), se sabe que en Xochimilco y algunos de los pueblos alrededor también se resintieron los estragos de la desamortización de los bienes comunes decretada en 1856, pues a partir de que la Secretaría de Fomento comenzó a realizar peticiones de informes sobre los terrenos baldíos dentro del Partido, “muchas tierras comenzaron a ser adjudicadas para ponerse a disposición de dicha instancia y así ocuparse en la realización de diversas obras públicas, construcción de edificios, casas, negocios, para rematarlos en almoneda para su usufructo”,⁴⁷ y para el tendido de las vías del ferrocarril, beneficiando a los empresarios ferrocarrileros, pero afectando considerablemente el patrimonio de muchos habitantes de Xochimilco, Tlalpan y sus alrededores.

Posteriormente a la publicación de la Ley Lerdo en 1856 surgió una gran cantidad de compradores que buscaron hacerse de considerables extensiones de tierra.

Según datos que proporciona el profesor Chapa (citado en Hernández 2003), “fueron las familias poderosas de las mismas localidades quienes se beneficiaron con este decreto”.

A pesar de que algunos liberales como Ignacio Ramírez y Blas Balcárcel advirtieron sobre el mal que esa medida provocaría a las clases pobres en todo el país, los compradores en Xochimilco ocuparon las mejores casas dentro de la cabecera además de convertirse en la burguesía regional, pues dicha ley decretó que “las tierras dejarían de pertenecer a las comunidades, ayuntamientos de los que dependían o al clero, para ser parceladas y entregadas en propiedad a los individuos

⁴⁷ En términos agrarios se trata del derecho por el que una persona puede usar las tierras de otra y labrarla para sus beneficios, con la obligación de conservarlas y cuidarlas como si fueran propias de tal forma que se define como el derecho real y temporal de disfrutar de los bienes ajenos. En Villalobos (2016)

que detentaban la posesión o el usufructo, fueran comuneros o arrendatarios” de acuerdo con Labastida (citado en Marino, 2001), lo cual provocó gran cantidad de litigios, quejas y disgustos entre la población por la falta de resolución de conflictos como los de la ciénaga de Zacapa en San Gregorio, las tierras de Santiago Tepalcatlalpan, las tierras de San Mateo Xalpa, los montes de San Francisco Tlalnepantla, Santa Cecilia, San Salvador Cuauhtenco y Santa Cruz Acalpixcan durante la década de 1870 Hernández (2003).

Hacia los años 1870, Juárez revalidaba las concesiones otorgadas por el segundo imperio con lo que se comenzó a dotar de parcelas de tierra a los concesionarios ferrocarrileros para tender las vías en donde más les conviniese y donde por lo común se establecían también casetas, y otras edificaciones pertenecientes a las empresas.

En el caso del proyecto del ferrocarril a Xochimilco, la propiedad comunal de los habitantes del pueblo de Santa Úrsula en el partido de Tlalpan fue una de las poblaciones perjudicadas por estas medidas liberales, pues según varios expedientes del AHDF, a partir de la ley de 1856 y hasta finales del siglo XIX, ocurrieron diversos enfrentamientos verbales y hasta físicos por el trazo de las vías de los ferrocarriles tirados por mulitas que tenían por destino el pueblo de Xochimilco. En dicho conflicto los vecinos del Pueblo de Santa Úrsula expresaron que las vías colocadas por la empresa ferrocarrilera partían sus terrenos de siembra, además de que atravesaba exactamente entre un templo y un edificio destinado a la escuela y afectaba las mejores fincas del pueblo. El paso de los carros tirados por las mulas destruía las débiles estructuras de las casas y además pasaba por el atrio del templo, lo cual dejaba al pueblo sin lugar para enterrar los cadáveres de los vecinos que se morían.⁴⁸

En dichas quejas se expresaba el malestar de los vecinos pues los terrenos ocupados por la

⁴⁸AHDF, Fondo Municipalidades, sección Tlalpan, serie Ferrocarriles, Caja 102, exp 22.

empresa ferrocarrilera, concedidos y expropiados por la Secretaría de Fomento nunca fueron pagados por su verdadero valor o en su caso no existió remuneración alguna, con lo cual se interrumpieron las actividades agrícolas de algunos habitantes de este pueblo a pesar de que ellos mismos propusieron un nuevo trazo cerca de las haciendas de Coapa y San Antonio donde el camino resultaba más estable.

Sus peticiones nunca fueron atendidas y el pleito terminó a favor de la empresa ferrocarrilera. La mayor afectación en el pueblo de Santa Úrsula fue la división de las parcelas de cultivo o la destrucción de las mismas y al adjudicar las propiedades ancestrales a los vecinos del pueblo de Santa Úrsula se generó un imaginario de desconfianza y descontento ante estos nuevos servicios promovidos y establecidos por los gobiernos liberales de Juárez y posteriormente de Díaz.

Por otra parte, se tiene cuenta de que “en diversas regiones del país se vivió una gran resistencia sin dudar en manifestar su descontento mediante la violencia para recuperar sus propiedades” (Powell, 1974: 83-90). Todo ello ocasionado por el ahogo de las presiones de la legislación agraria liberal y porfirista: deslindes entre pueblos, repartos, adjudicaciones particulares de terrenos comunes y baldíos de acuerdo con las investigaciones de Falcón (2015) y Mendoza (2017). Sin embargo los vecinos de Xochimilco abandonaron la vía de la resistencia y optaron por la vía legal para la resolución de estos conflictos (Hernández (2003), al igual que en otras regiones del país, tal como lo demuestra en sus investigaciones Mendoza (2017).

Lista de propietarios afectados del pueblo de Santa Úrsula por el tendido de las vías del ferrocarril a Xochimilco.

1-Antonio Navarro,	24- Ignacio Navarro,
2- Antonio Salas,	25 José D,
3. Antonio Valencia,	26- José Ma. Pablo,
4- Atanasio Alcántara,	27- José María Ramírez,
5- B. Alquicira,	28- José Sandoval,
6- Bonifacio Márquez,	29- Juan Estrada,
7- Casiano Navarro,	30- Juan Galicia,
8- Casiano Peñaloza,	31- Leticia Méndez,
9- Cayetano Márquez,	32- Lucas Palma,
10- Celso Martínez,	33- Luis Espinosa,
11- Cipriano Marquez,	34- Luis Espinosa,
12- Cirilo Navarro,	35- Luis Ortega,
13- Crescenciano Méndez,	36- Manuel Ascencio,
14- Desiderio Martínez,	37- Manuel H. Man.
15- Diego Espinosa,	38- Manuel Méndez,
16- Esteban Peña,	39- Marciano Flores,
17- Esteban Rosas,	40- Mauricio Ramírez,
18- Felipe Sta. cruz,	41- Pantaleón Sandoval,
19- Florencio Luna,	42- Pedro Peña,
20- Francisco Méndez,	43- Romualdo Silba,
21- Gabriel Méndez,	44- Trinidad Sandoval,
22- Herculano Manzanares,	45- Trinidad Valle
23- Hilario Galicia,	

Cuadro IV. Queja dirigida al prefecto político del Distrito de Tlalpan por los vecinos afectados por el paso del tranvía por el poblado de Santa Úrsula.⁴⁹

Según la interpretación de diversos documentos hallados, el mecanismo mediante el cual las tierras de uso común eran arrebatadas, adjudicadas o compradas a sus dueños o parceladas por la introducción de servicios como el ferrocarril urbano, fue el siguiente; “Se firmaba un contrato

⁴⁹ AHDF, Fondo Municipalidades, Sección Tlalpan, serie Ferrocarriles, caja 102, exp. 22, fojas: 1. Año: 1881.

entre los concesionarios de las empresas ferrocarrileras y la Secretaría de Fomento con el objetivo de asegurar el arrendamiento o expropiación de los terrenos y materiales necesarios para la explotación de las rutas de ferrocarril; uno de los requisitos para poder celebrar dicho contrato era que tanto el o los supuestos dueños de las parcelas afectadas y la empresa ferrocarrilera ocuparan de los servicios de un perito valuador para poder llegar a un acuerdo y asimismo fijar la indemnización correspondiente. Sin embargo según documentos del AHDF, los pobladores por lo común no contaron con sus títulos de propiedad o simplemente no tenían los recursos necesarios para hacerse de los servicios de un valuador, lo cual ocasionó su “adjudicación”⁵⁰ por la Secretaría de Fomento sin indemnización alguna, favoreciendo así a las empresas ferrocarrileras que no tardaban en emprender el tendido de las vías, además de otros conflictos que se revisarán más adelante.

Por tal motivo los habitantes de pueblos como Santa Úrsula y Xochimilco, defendieron sus tierras por la vía legal después de que se implementaron algunos instrumentos modernizadores como los ferrocarriles urbanos resultando en ocasiones perjudicados por la reducción de sus parcelas y linderos.

3.2 Implicaciones por la modificación del paisaje cultural

El uso constante de los tranvías de mulas desde la ciudad de México hacia algunos destinos foráneos, implicó en muchas ocasiones la apertura de diversos caminos y puentes, lo cual representó la desecación, desviación del cauce de los canales, e incluso algunos pleitos por el uso de las aguas que aún eran para consumo humano. A mediados del siglo XIX y después de la firma

⁵⁰ En el estudio de Dublan (como se cita en Martínez 1995), en 1856, Miguel Lerdo de Tejada dictó la ley de desamortización que obligó a las corporaciones eclesiásticas y civiles a adjudicar sus bienes raíces en propiedad a quienes los arrendaban. Se exceptuaron los conventos, iglesias, colegios, hospitales y casas de beneficencia.

del tratado de Guadalupe Hidalgo en 1848, se retomó la idea de un proyecto de desagüe general y permanente que contribuyera a mitigar las constantes inundaciones que aquejaban a la ciudad, pues a consideración de los habitantes de la capital y las autoridades, esto ayudaría a mejorar las condiciones sanitarias e implementaría una nueva noción sobre salud e higiene pública con lo que se lograría un vigoroso desarrollo de la población, idea que se mantuvo vigente durante el último cuarto del siglo cuando Francisco de Garay propuso un proyecto que comprendía tres sistemas de canales, uno de los cuales conduciría las aguas de los lagos de Chalco y Xochimilco a las *atarjeas*⁵¹ de la ciudad de México” (Junta Directiva del Desagüe del Valle de México, 2018)

Adicionalmente, las condiciones insalubres de las aguas pesadas de Chapultepec y la disminución de su abasto a la capital hacían cada vez más evidente la necesidad de trasladar las aguas dulces de los lagos de Chalco y Xochimilco hasta la capital para beneficio de las colonias emergentes, lo que redujo los niveles de los lagos mencionados, significando el ocaso del traslado de mercancías de la región horticultora mediante el uso de canoas.

Era evidente que la disminución paulatina de las extensiones lacustres representaba un grave atentado en contra de los intereses de los habitantes de Xochimilco, Tláhuac o Chalco y no se debió totalmente a la modificación de la traza de la ciudad, ya que por razones naturales, los lagos estaban predispuestos a evaporarse, sin embargo la intervención de la mano del hombre y en específico las necesidades de los habitantes de la capital aceleraron este proceso con el cual se buscaba su modernización. Las actividades agrícolas y comerciales comenzaron a ser desplazadas por la expansión de la zona urbana, el surgimiento de fábricas, zonas industriales, zonas habitacionales, nuevos asentamientos humanos, etc., lo que llevó a la desaparición de algunos cuerpos lacustres de la zona que durante miles de años les habían proporcionado agua y alimentos,

⁵¹ Conducto mediante el cual se trasladaban las aguas residuales de la ciudad de México hacia sus alrededores.

y las restantes se mantuvieron en disputa mientras subsistieron, ejemplo de ello es el pleito entre los vecinos de Sta. Cruz Acalpíxca y los del pueblo de San Bartolo, estos últimos “alegaban ante la prefectura de Xochimilco que los del pueblo de Santa Cruz les impidieron a ellos y a sus ganados que tomasen agua de los manantiales que existían a orillas del pueblo de Santa Cruz, como lo habían hecho desde hacía 300 años. A lo cual dicha instancia resolvió el conflicto despojando a los dos pueblos de un abrevadero y dos veneros de agua, dejando sin suministro de agua a los dos pueblos en cuestión”.⁵² Este conflicto permite observar que efectivamente la puesta en marcha de los proyectos modernizadores dentro de los pueblos del Valle de México, las aspiraciones de sus habitantes, y la endeble administración pública comenzaron a afectar considerablemente el entorno y los recursos naturales de la región que proveían el sustento a quienes lo habitaban.

En gran parte del continente la modernización apareció en sus formas más variadas, pues con el aumento de la población, inició una acelerada e indiscriminada ocupación de tierras con fines habitacionales e industriales provocando una irrevocable necesidad de introducir más servicios públicos y construir más caminos para el estímulo económico, ya que por ejemplo el transporte ferroviario tirado por mulas comúnmente concesionado a empresas norteamericanas comenzó a ser más habitual; en Colombia cuando se estableció por medio de la Bogotá City Railways Company en 1884” Morrison (2018), mientras que “en Brasil ya se habían establecido distintas líneas a la par de algunas ciudades de Europa como fue el caso de Londres, Roma, Madrid, Lisboa y Francia cuyo sistema tranviario data de 1838” Morrison (2018).

A partir de la reglamentación del servicio de tranvías de mulas en 1871, se observa un parteaguas en la historia de Xochimilco y de la ciudad de México, pues comenzó una nueva etapa de la vida

⁵²AHDF. Gobierno del Distrito: aguas, vol. 1314, exp. 602, fojas: 11. Año: 1882.

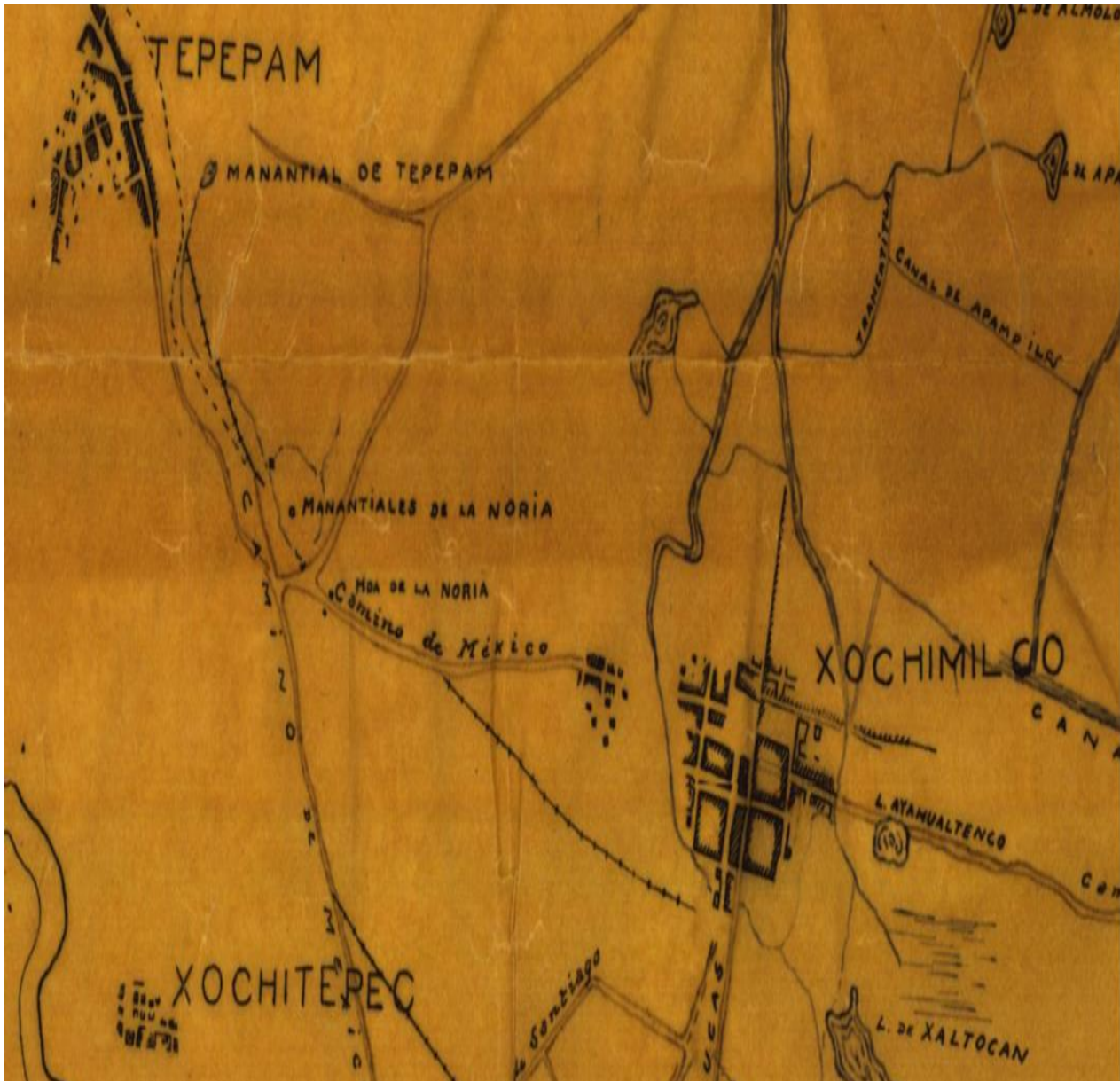
económica entre Xochimilco y su metrópoli –la ciudad de México- debido a la modernización de sus vías de comunicación terrestres por medio de los tranvías tirados por mulas que a su vez transformaron el imaginario colectivo de sus usuarios pero modificaron el entorno en el que se llevaban a cabo sus operaciones y “modificaron considerablemente la flora, la fauna y los recursos hídricos de la región” de acuerdo con los estudios de Aréchiga (2004) y Legorreta (2006), desaparecieron canales, ciénagas, abrevaderos, veneros, ojos de agua, manantiales, zanjas, etc, que alojaban una gran cantidad de especies acuáticas como los juiles, atepocates, ranas, patos, ajolotes, el ahuate, entre otras, además de afectar el desarrollo de muchas especies de plantas silvestres, y es que si bien es cierto que a partir de la conquista -aun sin quererlo- la flora silvestre del Valle de México se enriqueció con una serie de “plantas adventicias”,⁵³ desaparecieron drásticamente al modificarse los hábitats y las condiciones ecológicas que necesitaban para su desarrollo.

La parte baja del Valle y sobre todo los lugares que comenzaron a poblarse tras la introducción de servicios como los ferrocarriles urbanos, son los que más sufrieron, pues por ejemplo en el año 1882, la Secretaría de Obras Públicas recibió una notificación de una afectación a la extensión lacustre denominada “el lago”, cuya ubicación no se ha podido determinar con exactitud, pero debido a la interpretación de los datos existentes se ha supuesto que se ubicaba “cerca de los manantiales de la Noria”.⁵⁴

⁵³ Las plantas adventicias son las que a menudo se llaman "malas hierbas", Solo porque no son autóctonas de la región.

⁵⁴ AHDF. Gobierno del Distrito: obras públicas, vol. 1756, exp. 403, fojas: 7. Año: 1882. Deterioro del "El Lago" y la quinta el lago"

Imagen 18. Tramo de la línea de tranvía de mulas de Tepepam a Xochimilco en el que se muestran varios de los pueblos que atravesaba.



Manuel Medina. Plano de la Comisión Hidrográfica del Valle de México. Tacubaya. Septiembre 1915 . Mapoteca Orozco y Berra. 1376-CGE-725-A-3.

En dicho documento se exponía que los rieles del tranvía atravesaban por una zanja a la altura del kilómetro 5.7, la cual fue cubierta con los siguientes materiales:

-126m cúbicos de triturado grande

-63" de triturado chico

-50" de granzón

-10,800 litros de petróleo

-12 metros cúbicos de arena.⁵⁵

Este hecho resulta interesante ya que fue uno de los inconvenientes ocasionados tras la introducción de servicios públicos en los pueblos aledaños a la ciudad, pues en este caso se interrumpió el suministro de agua a los habitantes de Xochimilco con lo que sus hábitos debieron modificarse y la forma de proveerse de agua se complicó, ya que incluso el agua se entubó años más tarde para ser conducida a las colonias emergentes dentro de la ciudad.

⁵⁵ Mapoteca Orozco y Berra. 1376-CGE-725-A-3.

El mapa describe la existencia de diversas líneas de árboles, varias otras zanjas y algunos asentamientos. Cabe mencionar que las zanjas en ese contexto eran utilizadas para desviar el cauce de los manantiales o los canales para el abasto dentro de los poblados circundantes, con lo que se interrumpió el suministro de agua y muchos pobladores de la Noria, San Marcos y Huichapan fueron afectados por el tendido de las vías de los ferrocarriles de mulitas.

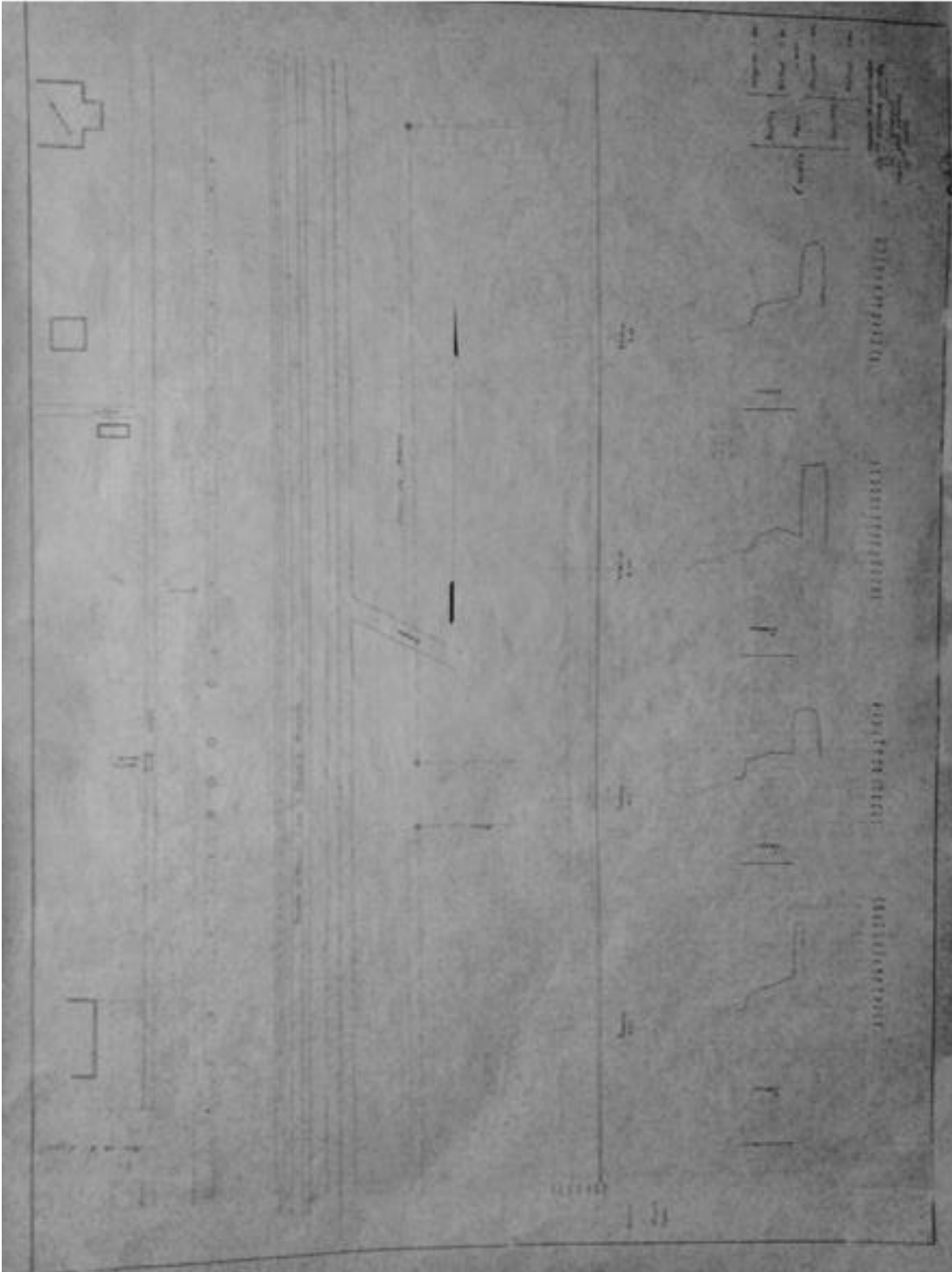


Imagen 19. Mapa de la afectación a las zanjas del kilómetro 5.7 de la ruta del ferrocarril de mulas Huipulco-Xochimilco. Gobierno del Distrito: obras públicas, vol. 1756, exp. 403, fojas: 7. Año: 1882. Deterioro del "El Lago" y la quinta el lago"

Como hemos revisado, desde mediados del siglo XIX se dio una gran importancia al mejoramiento continuo del transporte público urbano tanto en la Ciudad de México como hacia los pueblos de su periferia. El uso exclusivo de las canoas para transportar a la gente, así como sus mercaderías, se fue transformando paulatinamente, al mismo tiempo que la ciudad cambiaba su fisionomía y las necesidades de sus habitantes. El incremento de la población y la proliferación de nuevos centros industriales, así como la desecación de gran parte de las extensiones lacustres de la cuenca del Valle de México, permitieron la apertura de nuevos caminos terrestres que conectaran los puntos de concentración de mercancías con sus consumidores y para los adinerados servía como medio de transporte hacia sus más gustados centros de diversión.

A su vez, nuevos medios para trasladarse en ausencia de los caudalosos lagos y sus extensos canales, fueron necesarios para consolidar aquel mecanismo denominado transporte, cuya responsabilidad fue la de integrar el comercio regional con el nacional en un contexto de grandes dificultades económicas y políticas de índole internacional. En vísperas de la década de 1890, los Hermanos Escandón y otros cuantos empresarios ferrocarrileros habían logrado establecer toda una red de transporte por mulas en el Distrito Federal, así como diversas rutas de ferrocarriles nacionales y locales. Su gran éxito y prosperidad pudieron observarse en la necesidad que tuvieron sus usuarios para implementarlos en las muy diversas tareas y actividades cotidianas dentro de la ciudad de México y sus pueblos circundantes al reglamentarse como uno de los medios de transporte público oficial.

Al surgir a través de la instauración de un proyecto político que priorizó el desarrollo de las actividades comerciales a nivel nacional, los tranvías de mulas estimularon en gran medida el progreso y el crecimiento de la economía regional, pues de acuerdo con un informe de 1894 de la Compañía de Ferrocarriles del Distrito, “hacia 1873, el Distrito Federal contaba con 38

Kilómetros de vías férreas por las cuales se trasladaron 3 millones de pasajeros. Posteriormente en 1894 el distrito Federal ya contaba con 211 kilómetros de vías las cuales trasladaron a 16 millones de usuarios durante ese mismo año” (Aguayo, 1999: 7).

Año.	Kilómetros establecidos de vías férreas para los tranvías de mulas.	Usuarios trasladados
1873	38 kilómetros	3 millones de usuarios
1894	211 kilómetros	16 millones de usuarios

Cuadro V. que muestra los kilómetros recorridos por los tranvías pertenecientes a la compañía de Ferrocarriles del Distrito Federal, así como el número de pasajeros transportados en la década de 1890.

El resultado de esta actividad se puede constatar en las declaraciones gubernamentales, con su respectiva exageración:

México tiene hoy no sólo ferrocarriles que radian desde su Plaza principal a todos los barrios y colonias anexas a la ciudad, sino que aún en su mismo centro se cruzan multitud de circuitos en constante movimiento y cuyos carruajes o vagones parten a los extremos y calles intermedias cada 5 minutos transportando diariamente a miles de pasajeros.⁵⁶

A pesar de que desde mediados del siglo XIX, el servicio ferroviario acortó considerablemente el viaje desde la Ciudad hacia las distintas poblaciones foráneas a su alrededor, sus labores tuvieron que seguir la senda de la modernización, e incluso cabe destacar que los tranvías de mulitas tuvieron que transformarse para dar paso a medios de transporte más eficaces pues este proceso formaba parte de la transición hacia la modernidad. Sin duda alguna el automóvil revolucionó por completo la manera en la que la gente se trasladaba de un lugar a otro de forma más cómoda y rápida, por ello desde finales del siglo XIX, se construyeron infinidad de calles, paseos, avenidas, puentes, calzadas y carreteras a lo largo del territorio. También comenzaron a observarse en las calles desde finales del siglo XIX las famosas y codiciadas bicicletas que eran utilizadas por los adinerados como juguetes caros en sus tan gustados paseos dominicales.

⁵⁶ Memoria de Fomento 1877-1882 en Leidenberger.(2011)

A pesar de que estos dos medios de transporte innovadores adquirieron una gran trascendencia con el paso de los años, en tan complicado contexto no representaron realmente un indicador del crecimiento económico y desarrollo comercial ya que no trasladaban las grandes cantidades de mercancías y de pasajeros que proveían de mano de obra a las industrias de de la región, además de que en ese momento tener automóvil era muy costoso, pues en su mayoría “el precio de los coches estadounidenses importados en México en las primeras décadas del siglo XX era de alrededor de 1500 dólares, mientras que el de los europeos superaba los 2500 dólares” (Riguzzi, 2013: 1).

Ante estas nuevas exigencias, los empresarios ferrocarrileros tuvieron la tarea de innovar en sus diversas rutas, y hacia la década de 1900 comenzaron a haber noticias sobre diversas peticiones para electrificar algunas rutas de tranvías dentro de la ciudad de México. Estas innovaciones solo pudieron materializarse debido al surgimiento de nuevas ramas de la economía como fue el caso de las compañías eléctricas a principios del siglo XX, las cuales serían las encargadas de proveer de tracción a los ferrocarriles urbanos o tranvías que antiguamente eran jalados por mulas o impulsados por el vapor.

Un primer antecedente que puede considerarse significativo fue aquel que señaló el cambio de la tracción animal por la eléctrica autorizado a través de un acuerdo del 20 de febrero de 1881 expedido por el ayuntamiento, que especificó;

única - Dígase al administrador general de la Compañía de Ferrocarriles del Distrito Federal que el ayuntamiento concede a esa compañía autorización para que adopte la tracción eléctrica y para que en las calles pueda sostener, por medio de ménsula y columnas de fierro los conductores eléctricos; limitando por ahora esa autorización a una sola vía, y reservándose el ayuntamiento la facultad de fijar las condiciones definitivas para permitir el empleo de la tracción eléctrica y aún para negarlo por completo después de que se hayan hecho los ensayos prevenidos por la Secretaria de Fomento. STEDF

(2013)

Lo anterior constituyó el punto inicial y paulatinamente abrió la brecha en la renovación del transporte urbano.

Fue hasta el 14 de abril de 1896, que la compañía limitada de los ferrocarriles del distrito, pidió permiso al ayuntamiento para cambiar en algunas de sus líneas, la tracción animal por eléctrica, lo que adicionalmente significó de forma definitiva el ocaso de los tranvías de mulas al menos dentro de la ciudad de México.

Esta innovación implicó la reconstrucción completa de las vías, ya que “los nuevos trolleys o carros según Vidrio (citado en Leidenberger, 2011), necesitaron de otro tipo de riel que los antiguos tranvías de mulitas -uno que era plano y no tenía forma de hongo-”, por lo que “hubo que remover los viejos rieles, ubicar una capa de concreto armado para evitar el hundimiento de las vías, colocar los nuevos rieles y repavimentar las calles” de acuerdo con el estudio de López (citado en Leidenberger, 2011) para poder efectuar los viajes en menor tiempo y así fraccionar los trenes de modo que pudieran salir con más frecuencia lo que representaba sin duda una gran ventaja para el público, ya que en algunas de sus rutas, “los trenes alcanzaron una velocidad promedio de 18.6 km/h, lo cual era más que el doble de la velocidad del tranvía de mulas (alrededor de 8 km/h)”(Leidenberger, 2011: 35-36) y diez veces más rápido que la navegación por canoa de acuerdo con Ross Hassig (1990).

“Sin embargo lo más costoso en esta innovación sería la alimentación de los trenes con energía eléctrica por medio de postes, cables e intermitentes subestaciones distribuidas por todo el Valle alimentadas por las plantas de vapor de la Indianilla (ubicada en lo que actualmente es la colonia Doctores) y Necaxa sucesivamente” (Leidenberger, 2011: 33).

Asimismo quedaron planteados los más firmes propósitos para la adopción de tracción eléctrica,

y finalmente el 15 de enero de 1900 se concretaron las acciones para explotar este tipo de tracción al inaugurarse la línea de la Ciudad de México a Tacubaya y el día 16 se inició el servicio para el público al cual incluso asistió el entonces presidente Porfirio Díaz.

Con ello “la ciudad fue dotada de una red de transporte público que en su extensión y en su servicio “sentó las bases del transporte masivo para los próximos 100 años, lo cual no es exagerado si se considera que lo que en 1900 era una ciudad de medio millón de habitantes pronto se transformaría en una de las metrópolis más grandes del mundo” (Leidenberger, 2011, pág. 19).

A partir de que la Compañía Limitada de Tranvías Eléctricos de México se hizo cargo de la explotación se establecieron diversas líneas dentro del trazado de la ciudad, sin embargo, este servicio escaseó sus rutas foráneas y solamente “se construyó una extensión de Santa Fe a La Venta / Cuajimalpa de 9 km, y una extensión de Xochimilco a Tulyehualco de 12 km” (Leidenberger, 2011, pág. 26).

Por su parte, el servicio de tranvías de mulitas disminuyó casi hasta desaparecer durante las primeras décadas del siglo XX, pues la tracción eléctrica desplazó a los carros de animales con una notable rapidez, de tal forma que en cuatro años se electrificó más de la mitad de la red tranviaria, “proceso que alcanzó en 1910, 86% y en 1917, 95% de la red” (Leidenberger, 2011: 33).

Hasta ahora hemos revisado las innovaciones y repercusiones de la modernización no solamente de la rutas de tranvías de mulas México-Xochimilco, sino de la mayoría de las rutas de la Ciudad de México, pero ¿cuál es el significado de modernidad?, ¿a qué se debe su importancia?, ¿cómo se desarrolló en Xochimilco?

Ya desde el siglo XVII, existía en Francia la discusión sobre ese fenómeno omnipresente conocido como modernidad, que representaba “la rebelión en contra de las verdades establecidas,

reveladas e institucionalizadas, y a su vez fue parte insustituible del movimiento Ilustrado, es decir de “la Modernidad naciente que se caracterizaba por ser radical, subversiva y revolucionaria” (Cancino, 2011: 2)

Los cambios producidos durante la segunda mitad del Siglo XIX en Xochimilco y en toda la ciudad de México, fueron resultado de esa constante e ineludible convivencia con los ideales europeos de la época, impregnados con un fuerte discurso liberal-progresista que propugnaba por una mejora económica, política y social mediante la innovación tecnológica y la implementación de proyectos para transformar la ciudad. Estas metas se vieron impulsadas por aquella tendencia generalizada por modernizar las ciudades que en no pocas ocasiones fueron favorecidas por capital extranjero o nacional con el objetivo de impulsar la industria y la aparición de mercados potenciales para insertar a la economía en una lógica capitalista. Sin embargo, las condiciones de México en este contexto no eran del todo favorables y pocos fueron los proyectos que lograron materializarse como las obras para el desagüe de la cuenca del Valle de México, la apertura de nuevos caminos y por supuesto la construcción de una red ferroviaria a nivel regional.

Adicionalmente se construyeron diversos mercados, rastros, panteones, plazas públicas, acueductos, centros de entretenimiento, nuevas colonias, etc., al igual que en otras ciudades por, ello es que Iniciado el siglo XX el crecimiento urbano se aceleró considerablemente y a su vez precipitó el ocaso de la navegación al irle restando espacio a toda actividad en los lagos de Chalco y de Xochimilco.

Gran parte de las lagunas del poniente de la ciudad y otros canales como los de la Viga, Bucareli y la Ciudadela fueron quedando sin corriente y con agua estancada, lo que fue signo de los inminentes cambios propiciados por la modernización de la ciudad y la adaptación a las necesidades de sus habitantes.

Parecía que las obras emprendidas por la mano del hombre no sólo tenían por objeto el cambio y

la innovación, sino que consecuentemente estaban destinadas a modificar el entorno de la región, hasta su desaparición, aquello que era considerado como el patetismo de las obras y monumentos burgueses, los cuales:

por su fuerza material y su solidez no significaban nada en realidad, no soportaban ningún peso y eran batidos como débiles juncos por las mismas fuerzas del desarrollo capitalista que exaltaban. Hasta las construcciones burguesas más hermosas e impresionantes, y las obras públicas eran desechables, capitalizadas para una rápida depreciación y planificadas para quedar obsoletas, más semejantes en sus funciones sociales a las tiendas y a los campamentos que a las pirámides de Egipto, los acueductos romanos, las catedrales góticas... (Berman, 1988: 95-96).

A manera de Conclusión

Es así como los efectos del contexto internacional y la necesidad por modernizar la ciudad de México se hicieron presentes desde mediados del siglo XIX y hasta las primeras décadas del XX, pues el objetivo de los gobiernos de Juárez y Díaz fue desarrollar un país moderno adoptando una política reformista que entre otras cosas, incentivara la liberación del hombre en base a la igualdad ante la ley, proponiendo el recorte o desaparición de los privilegios corporativos, priorizando la iniciativa individual con el objetivo de revitalizar la agricultura mexicana transformándola en una empresa más capitalista, incluso el “orden y progreso que se pretendía alcanzar por el gobierno y las élites locales se encaminó hacia proyectos que tuvieran que ver con la instalación de servicios públicos” (Medina, 2012: 127).

Para poder hacer fructíferas dichas medidas, se buscaron inversiones extranjeras así como la inmigración necesaria para atraer prosperidad material a la nación, al mismo tiempo se defendía los derechos económicos y se controlaba el fisco, pues por ejemplo, “el periodo juarista (1858-1872), se caracterizó por el pago puntual en todos los ramos de la administración, amortizando una considerable cantidad de la deuda pública, y por el empeño en abrir nuevas vías de comunicación y reparar las existentes” (Ríos, 2013: 31), situaciones que reflejaron una profunda transformación de algunas de las estructuras económicas, sociales y políticas de la época.

Iniciado el porfiriato se intensificaron los proyectos de servicios públicos a nivel nacional como el entubado del agua, alumbrado, pavimentación, empedrado y por supuesto los tranvías, que enmendarían los fuertes problemas de salubridad, abastecimiento y comunicación sucesivamente de acuerdo con las interpretaciones de Moya (2007) y Mendoza (2016).

Asimismo y con el fortalecimiento del Estado y las reformas emprendidas surgieron nuevas y modernas industrias nacionales y extranjeras que fungieron como los signos de la reactivación económica del país. La desamortización de la tierra fue otro de los elementos utilizados para

evitar su estancamiento, lo cual fue un fenómeno que surgió a la par en diversos puntos del continente, pues “a partir de 1850, lo que permitió el incremento considerable de la superficie agraria destinada a la exportación fue la voluntad para fortalecer una economía dirigida al exterior por la vía de la exportación y la economía tradicional de consumo interno funcionando en su periferia” (Chonchol, 2003: 205).

De todas estas transformaciones dentro valle de México, nos interesa resaltar la novedad de los tranvías de mulas en su ruta México-Xochimilco, los cuales dejaron un gran legado en los pueblos del sur del Valle mientras atravesaba las antiguas calzadas, calles y parajes. No solo se trataba de un nuevo transporte público que tiraba carros y góndolas con toda una diversidad de mercaderías, pasajeros, animales, correspondencia, etc., sino fueron los nuevos medios de transporte que aseguraron un desplazamiento cómodo y seguro y en menor tiempo a la población que con antelación se trasladaba en canoa de un punto a otro.

Se trató de un fenómeno que ocasionó un mayor flujo comercial y social entre la capital y sus pueblos adyacentes, pues si bien la capacidad de carga o de traslado de personas de una canoa y una góndola del tranvía de mulas era equiparable, no se puede negar que conforme progresaron los proyectos de desagüe y desecación de la cuenca desde el siglo XVIII y hasta el XIX, el tiempo de traslado por canoa se fue prolongando debido a que la corriente de agua fue perdiendo fuerza y a la degradación de las acequias, lo que “implicó mayores tiempos de traslado e hizo que los caminos de tierra comenzaran a ser más rentables” (Musset, 1992: 162), pues mientras los traslados por canoa desde Chalco hacia la ciudad de México se realizaban a una velocidad promedio de 2.1 kilómetros por hora (Hassig, 1990: 74), el tranvía de mulas realizaba sus trayectos aproximadamente a 8 km/h. de acuerdo con (Leidenberger, 2011: 35-36).

La realidad es que alrededor de cada estación surgieron nuevas poblaciones y con ello, nuevas necesidades, usos, costumbres y todo un imaginario colectivo alrededor del uso de un nuevo

transporte público, incluso hubo una transformación muy drástica tras su llegada, ya que por ejemplo Xochimilco renovó sus actividades comerciales con el uso de los tranvías de mulitas convirtiéndose en un importante sitio de recreo veraniego, lo cual supuso una mayor interacción con los habitantes de la capital.

Por otra parte el sueño de muchos habitantes de Xochimilco y otros pueblos circundantes el sueño fue viajar a trabajar, a conocer, a formar una familia, con lo que podemos corroborar que efectivamente el tranvía de mulas incitó un proceso de metropolización que derivó de la formación de "...un conjunto mayor de asentamientos humanos urbanos y rurales de los que ya existían antes de su implementación, y todos ellos interrelacionados a través de su interacción con la metrópoli dominante dentro de la región..." (Anderson, 1977: 404), es decir, la ciudad de México. Esta interacción transformó paulatinamente el imaginario colectivo de quienes en tranvía se trasladaban hacia a la modernidad y regresaban a sus pueblos con un nuevo horizonte utópico y con la ambición de transformar sus vidas.

El carácter agrícola de los pueblos como Xochimilco permitió el extenso uso de los nuevos medios de comunicación, los espacios habituales de las personas y sus pueblos, los pasajeros poco a poco fueron identificándose con los tranvías de mulitas, incluso hacían de la estación un pueblo y del pueblo toda una aglomeración de gente y de mercados, es decir, de una vida más activa.

Así desde mediados del siglo XIX con la llegada de carruajes, diligencias, góndolas, carretas y en específico los tranvías, la vida adquirió un ritmo distinto. En menos de 50 años surgieron nuevos sectores de trabajadores que movían infatigablemente toneladas de mercancías de las industrias establecidas en las cercanías, de granos y otras mercaderías hacia los mercados regionales, pero a su vez movían sueños de aventureros, comerciantes y de nuevas familias que emigraban a diferentes lugares de trabajo dentro del Valle de México. De igual forma se puede proponer que a

partir de esa movilidad por medio del tranvía, la población de Xochimilco fue en aumento, de tal forma que hacia 1899 había 48,662⁵⁷ habitantes, con respecto a los 11,000 que hubo a mediados del siglo XIX (Alatraste, 2017: 129).

Bajo estos argumentos se puede comprobar que los constructores de este nuevo entorno fueron los propios tranvías de mulitas, que atravesaron diversos pueblos y franquearon una infinidad de inconvenientes, no sólo para transportar mercancías o para transportar a los ciudadanos a la diversión como lo hemos revisado a lo largo de éste texto, sino que fue un servicio público que produjo grandes transformaciones en la traza de los pueblos como Xochimilco, además de ser el móvil para que sus habitantes asimilaran de forma más contigua, la modernidad política y socioeconómica, y así permitir una relación más estrecha con los nuevos enclaves culturales originados por la industrialización del Valle de México.

Tan solo en 50 años (1850-1900), las comunicaciones se transformaron y al finalizar el siglo XIX, los tranvías de mulitas habían modificado el perfil de la ciudad, la movilidad geográfica y social y la misma ciudad en su zona sur. La desconfianza e incertidumbre de los usuarios del tranvía desaparecía conforme pasaban los años, así como sucedió en “Teziutlán, Chignahuapan, Izúcar de Matamoros y Tehuacán a finales del siglo XIX donde se pensaba que eran signo de progreso, y lo eran” (Tirado, 2010: 109)

El advenimiento de estos transportes trajo consigo el interés creciente para los vecindados de que hubiera líneas que pasaran cerca de su colonia, ello explica también que las empresas tranviarias, apoyadas en peticiones al ayuntamiento, solicitaran la apertura de una línea.

Los informes de estas empresas indican un crecimiento constante de la cantidad de viajeros que utilizaban su servicio que con el paso del tiempo y en base a la demanda de distintos estratos de

⁵⁷ Información extraída de la Carta Corográfica del Distrito Federal hecha por Manuel Leal Fernández. En: Mapoteca Orozco y Berra. Clasificación. 1199-CGE-7252-B.

la sociedad fue dividido en clases, pues incluso en Puebla, el servicio se mantuvo hasta 1917, no obstante el servicio de tranvías de mulas o al menos su uso en el Distrito Federal se terminó hasta 1900, cuando comenzaron a electrificarse sus diversas líneas.

Al finalizar la segunda década del siglo XIX, la tracción de los tranvías había sido modificada; una revolución en el transporte a la que pronto se adaptó la población. El gobierno porfirista desarrolló un discurso modernizador, acorde con los tiempos y herencia del mundo occidental con el fin de consolidar el proyecto de Estado moderno desde sus distintas vertientes. Bajo ese presupuesto “la nación incorporó una serie de adelantos tecnológicos y económicos importados de Europa y Norteamérica” (Medina, 2012: 198). La construcción de diversas vías de comunicación favoreció el uso de nuevos medios de transporte. La preferencia por uno u otro se tradujo en una competencia entre tranvías eléctricos, camiones y autos particulares. Sin embargo el tiempo de traslado decidió el auge de las nuevas opciones. Lo anterior suscitó una gran paradoja denominada “la modernidad endeble, de fuertes contrastes, crecimiento sin desarrollo y desarrollo aparente e incompleto” (Medina, 2012: 199).

En resumen, el pueblo de Xochimilco, así como sus pueblos circundantes, presenciaron un complejo y novedoso proceso de metropolización a partir de la introducción de la línea de tranvías de mulas de México a Xochimilco desde mediados del siglo XIX imponiéndose como parte de una política liberal para conducir a la modernización y en esta política, Xochimilco y los pueblos adyacentes a su ruta fueron el objeto privilegiado.

Imágenes.

- Imagen 1.** localización de Xochimilco en el Distrito Federal. Saulo Rosales Ortega. Enciclopedia de los municipios y delegaciones de México. inafed.gob.mx..... p. 15
- Imagen 2.** Paseo de la Viga con la Iglesia de Iztacalco. 1706. Pedro Villegas, óleo sobre lienzo. visionessignosmusicales.blogspot.mx.....p. 18
- Imagen 3.** Mapa hipotético que muestra la ubicación del embarcadero de San Diego en el Pueblo de Xochimilco y su conexión con el canal de la Viga. Elaborado en Google Earth.....p. 25
- Imagen 4.** Coche de colleras dibujado por Claudio Linatti. Trajes civiles, militares y religiosos de México (1828). <https://archive.org>..... P. 28
- Imagen 5.** Carnicero mexicano, dibujado por Claudio Linatti. Trajes civiles, militares y religiosos de México (1828). <https://archive.org> P.35
- Imagen 6.** Cartel extraído del AGN que muestra la primera línea de ferrocarril que corría hacia la Villa de Guadalupe. <http://www.turismoenveracruz.mx/2011/09/historia-del-ferrocarril-en-mexico-comienza-en-veracruz/> P. 42
- Imagen 7.** Tranvía de Mulas con todos sus componentes sobre vías férreas. <http://tramz.com/mx/mc/mc00.html>.....P. 45
- Imagen 8.** El Canal, Garita y Puente de la Viga en el siglo XIX. CONACULTA-INAH-México. Reproducción autorizada por el INAH. En: Peralta, Araceli. "Xochimilco y su patrimonio cultural. Memoria viva de un pueblo lacustre" . México.: INAH. , 2011. P. 463..... P. 48
- Imagen 9.** Mapoteca Orozco y Berra. Carta corográfica del Distrito Federal. A Díaz, Secretaría de Estado y del Despacho del Fomento. 1877. <http://w2.siap.sagarpa.gob.mx/mapoteca/mapas/1196-CGE-7252-A.jpg>..... P. 51
- Imagen 10.** Cartel de la invitación a la inauguración de los vapores de México a Chalco en 1899. <http://ciudadasombro.blogspot.mx/2008/04/chalco-en-vapor.html>..... P. 56
- Imagen 11.** Las fábricas textiles en el valle de México y su relación con las rutas de tranvías de mulas a mediados del siglo XIX. <http://sanfernandotlalpanmexico.blogspot.mx/2011/04/fabrica-de-hilados-y-tejidos-san.html>..... P. 61
- Imagen 12.** Cartel de precios y horarios de salida del ferrocarril urbano tirado por mulas a Tacubaya <http://tramz.com/mx/mc/mc00.html> P. 65

Imagen 13. Reglamento de los ferrocarriles urbanos tirados por mulas de Tacubaya y de Tlalpan expedido el 9 de febrero de 1871. AHDF .Fondo Ayuntamiento y Gobierno del Distrito Federal. Ferrocarriles..... p. 67

Imagen 14. Exvoto del milagro realizado a Eusebio rubio en 1899 por haber atropellado a dos niñas con el tranvía que conducía en las calles del centro de la ciudad de México. Exposición permanente en el museo nacional de las intervenciones..... P. 69

Imagen 15. Trazo de la doble vía que uniría a la plazuela de San Lucas con la ruta México-Tlalpan. AHDF. Ferrocarriles, vol. 1041, exp. 123, f. 15..... p. 71

Imagen 16. Trazo hipotético de la vía doble que uniría a la plazuela de San Lucas con la ruta México-Tlalpan sobre un mapa actual. Realizado en Google Earth. 2017..... .p. 72

Imagen 17. Imagen 16. Mapa que muestra los parajes de Nativitas, Zacahuizco, la ladrillera y la Hacienda de Portales . Mapoteca Orozco y Berra..... p. 73
<http://w2.siap.sagarpa.gob.mx/mapoteca/mapas/9611-CGE-725-A.jpg>

Imagen 18. Tramo de la línea de tranvía de mulas de Tepepan a Xochimilco en el que se muestran varios de los pueblos que atravesaba. Manuel Medina. Plano de la Comisión Hidrográfica del Valle de México. Tacubaya. Septiembre 1915 Mapoteca Orozco y Berra. 1376-CGE-725-A-3..... p. 83

Imagen 19. Mapa de la afectación a las zanjas del kilómetro 5.7 de la ruta del ferrocarril de mulas Huipulco-Xochimilco. Gobierno del Distrito: obras públicas, vol. 1756, exp. 403, fojas: 7. Año: 1882. Deterioro del "El Lago" y la quinta el lago"..... p . 85

Relación de cuadros informativos.

Cuadro I..... p . 23

Cuadro II..... p . 26

Cuadro III..... p . 46

Cuadro IV.....p .78

Cuadro V..... p . 87

Fuentes utilizadas

Acervos.

Archivo General de la Nación (AGN)
 AGN. Indios.
 AGN. Indiferente virreinal
 Archivo Histórico del Distrito Federal (AHDF)
 Fondo. Ayuntamiento y Gobierno del Distrito Federal. Ferrocarriles
 Fondo. Municipalidades, sección Tlalpan
 Fondo. Gobierno del Distrito Federal: Aguas

Bibliografía

Aguayo, Fernando. "“Los vehículos de la diversión: los trenes de mulitas en la ciudad de México”." *CEPE, UNAM*.

Alatríste Guzmán, Oscar. "Xochimilco, aspectos histórico- culturales." *CEPE, UNAM*.

Álvarez de la Borda, Joel. *La Compañía de tranvías de México, S.A., una empresa de Transporte urbano en la Ciudad de México, 1907-1945*. México: Instituto de Investigaciones Dr. José María Luís Mora.

Álvarez Suárez, Salvador. *El latifundio y la historia económica novohispana. Por una relectura de la obra de François Chevalier*. México: Centro de Estudios Rurales. El Colegio de Michoacán, 2013.

Aréchiga Córdoba, Ernesto. "Tepito del antiguo barrio de indios al arrabal. 1868-1929, historia de una urbanización inacabada". México: Colección Sábado Distrito Federal, 2003.

Aréchiga Córdoba, Ernesto. "El desagüe del Valle de México, siglos XVI-XXI. Una historia paradójica." *Arqueología mexicana* núm. 68 60-65.

Ashburn, F. D. (ed.). *Las huestes de la muerte. Una historia médica de la conquista de América*. México: IMSS, 1981.

Bartra, Roger. "Caciquismo y poder político en el México rural; México, Siglo XXI,." pp. 31-61.

Bazant, Jan. *Historia de la deuda exterior de México 1823-1946*. México, : Colegio de México, 1968.

Camarena Ocampo, Mario. "“El tranvía en época de cambio”." *historias (INAH)*, 1991: 27.

Chonchol, Jacques. "La reforma en América Latina." *Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales (CLACSO)*., 2003: Pág. 205.

De la Torre Villar, Ernesto. "“La capital”; El siglo XX, 1 de Diciembre de 1867;." *El monitor republicano*, julio 19, 1857.

De Torquemada, Fray Juan. *primera parte de los veintiún libros rituales y monarquía indígena, con el origen y guerras de los indios occidentales, de sus poblaciones, descubrimiento, conquista, conversión y otras cosas maravillosas de la misma tierra*. Madrid: segunda edición., 1723.

Definición de encomienda. lahistoriamexicana.mx .

Dilthey, Wilhelm. *mundofilolv2u.blogspot.mx*.

En "De 1857 a 1861 LA GUERRA DE REFORMA". Contestación del presidente del Congreso, licenciado don Justino Fernández. *Cámara de Diputados*. www.juridicas.unam.mx (accessed 06 02, 2017).

Falcón, Romana. "'Jefes políticos y rebeliones campesinas: Uso y abuso del poder en el Estado de México',". In *Patterns of contention in Mexican History*, by Rodríguez O. Jaime E. Los Ángeles.: Universidad de California Los Ángeles,.

Fernández, Ruíz, Jorge. *La República restaurada*. biblio.juridicas.unam.mx/libros/4/1961/30.pdf (accessed 05 10, 2016).

Fernando, Aguayo. " "Los vehículos de la diversión: los trenes de mulitas en la ciudad de México" ." In *el siglo y medio de ferrocarril en España, 1848-1998. Economía, industria y sociedad*, by Aguayo. Et. Al. Fernando.

Gamíz, Abel. *Geografía del Distrito Federal*. México: Aguila, 1927.

García Cubas, Antonio. "El arte de la suerte. "Fiestas de azar en Tlalpan". " *Lotería Nacional. Artes de México. Revista n. 13. 1era edición*, 1991.

—. *El libro de mis recuerdos*. México.: Ed. García Cubas sucesores., 1904.

García Martínez, Bernardo. "Los pueblos de la sierra. El poder y el espacio entre los indios del norte de la Puebla." In *cacicazgos y arriería en el siglo XIX. Rafael Cravioto y la sierra de Puebla*, by Víctor Trejo Padilla, PP 56-61. México: Colegio de México.

García Mendoza, Jesús Edgar. *Tierras de común repartimiento y pequeña propiedad en San Juan Teotihuacán, Estado de México, 1856-1940*. México: Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social.

Georg, Liedenberger. *La historia viaja en Tranvía. "El transporte público y la cultura política de la ciudad de México*. México.: UAM. , 2011.

Gibson, Charles. "Los aztecas bajo el dominio español (1519-1810)." p. 368-369.

Ginzburg, Carlo. *El queso y los gusanos. El cosmos según un molinero del siglo XVI*. México,: Océano, 1998.

González Pozo, Alberto. "Seminario "Paisajes patrimoniales en la cuenca de México". " México: .INAH. DEH., 17/08/2017.

González, José Antonio. *Retrospectiva y perspectiva del tranvía en la ciudad de México*. México: Universidad Nacional Autónoma de México., 2006.

González, Luís González y. "Invitación a la microhistoria." *CLIO*, 1997: 26.

Groote, Paul. *Tratado de explotación de los transportes*. Madrid.: Aguilar, S.A, 1954.

Guerra *de* *reforma.*
cdigital.dgb.uanl.mx/la/1080012866_C/1080012866_T1/1080012866_03.pdf.

Junta Directiva del Desagüe del Valle de México, Memoria Histórica, Técnica y administrativa de las obras del desagüe del valle de México 1449-1900.

[http://www.google.com.mx/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=2&ved=0CCYQFjAB&url=http%3A%2F%2Fwww.cmq.edu.mx%2Findex.php%2Fsubir-docman%2Fdoc_download%2F163-](http://www.google.com.mx/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=2&ved=0CCYQFjAB&url=http%3A%2F%2Fwww.cmq.edu.mx%2Findex.php%2Fsubir-docman%2Fdoc_download%2F163-di0290141&ei=ElYsVdWRNImTyQTFn4HoAg&usg=AFQjCNEiM5yDV93kowN6XiYvk0eSSS)

[di0290141&ei=ElYsVdWRNImTyQTFn4HoAg&usg=AFQjCNEiM5yDV93kowN6XiYvk0eSSS](http://www.google.com.mx/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=2&ved=0CCYQFjAB&url=http%3A%2F%2Fwww.cmq.edu.mx%2Findex.php%2Fsubir-docman%2Fdoc_download%2F163-di0290141&ei=ElYsVdWRNImTyQTFn4HoAg&usg=AFQjCNEiM5yDV93kowN6XiYvk0eSSS)

7r6g&bvm=bv.90491159,d.aW.

Kuntz Ficker, Sandra. *Ferrocarriles y vida económica en México (1850 – 1950). Del surgimiento tardío al decaimiento precoz*. México: UAM, 1996.

Kuntz Ficker, Sandra, and [et. al.]. *Ferrocarriles y Obras Públicas*. México.: Colmex., 1999.

Linati, Claudio. *Trajes civiles, militares y religiosos*. librospatentedecorso.blogspot.mx.

Lira, Andrés. "Los indígenas y el nacionalismo mexicano." *COLMICH*.

López Rosado, Diego. *Los Servicios públicos de la Ciudad de México, México*. México: Porrúa,, 1976.

Lozada León, Guadalupe. "“Las estaciones de Buenavista. Los gloriosos días del ferrocarril en México”." *Relatos e historias en México*. Núm. 83.

Mandujano., Angélica. *Historia de las epidemias en el México antiguo. Algunos aspectos biológicos y sociales*. . 2003. . www.uam.mx/abr2003/mandujano .

Manual administrativo del Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal. STEDF, 2013.

Marshal, Bermman. *Todo lo sólido se desvanece en el aire. La experiencia de la modernidad*. México: Editorial Siglo XXI, 1988.

Medina Lozano, Lidia. *El transito urbano hacia la modernidad. Proceso de transformación en Zacatecas (1877-1910)*. México.: TEXERE., 2012.

Mendoza García, Edgar. "Abastecimiento de agua potable e higiene pública en la ciudad de Oaxaca, 1867-1920." *CONACYT. Revista Ra-Ximhai*. Vol. 8 N. 2., 012.

Mijares Ramírez, Ivonne, and [ET. AL.]. "La mula en la vida cotidiana del siglo XVI". 2009., <http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/caminosymercados/mercados.html>.

Mora Jiménez, Gerardo. *San Lorenzo Huipulco. Entrada a los pueblos del sur. Recuperación de la identidad y la historia de un antiguo pueblo de Tlalpan*. México.: Praxis., 2007.

Olivares, José Antonio González. *retrospectiva y erspectiva del tranvía en la ciudad de México*. UNAM, 2006.

Orozco y Berra, Manuel. *Historia de la Ciudad de México desde su fundación hasta 1854*. México: SEPTENTAS, 1973.

Ortega, Lic. Saulo Rosales. *Enciclopedia de los Municipios y Delegaciones de México. Delegación del Distrito Federal. Xochimilco*. . <http://siglo.inafed.gob.mx/enciclopedia/EMM09DF/delegaciones/09013a.html> .

Palafox Trujillo, Manuel. "Desde el tranvía". 1997. www.culturatradicional.org.

Palerm, Angel. *Obras Hidráulicas prehispánicas en el Sistema lacustre del Valle de México*. México,: Instituto Nacional de Antropología e Historia., 1973.

Peralta, Araceli. "Xochimilco y su patrimonio cultural. Memoria viva de un pueblo lacustre" . México.: INAH. , 2011.

Powell, T.G. *El liberalismo y el campesinado en el centro de México (1850 a 1876)*. México.: SEP., 1874.

Reyna, Leticia. *Historia y antropología de las rebeliones indígenas y campesinas en la colonia y en el siglo XIX: un recuento*. http://www.estudioshistoricos.inah.gob.mx/revistaHistorias/wp-content/uploads/historias_17_39-56.pdf.

- Riguzzi, Paolo, and [Et. al.]. "“Inversión extranjera e interés nacional en los ferrocarriles mexicanos, 1880-1914”." In *Las inversiones extranjeras en América Latina 1850-1930*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Riguzzi, Paolo, and [et. al.]. "Las transformaciones del mercado de automóviles en México, 1925-1934; comercio, inversión extranjera y localización industrial. El Colegio Mexiquense, A.C. ponencia para las Jornadas de Historia Económica de la AMHE." *Jornadas de Historia Económica de la AMHE*. 2013.
- Rodriguez Kuri, Ariel. *La experiencia olvidada. El ayuntamiento de México, política y gobierno, 1896-1912*.
- Rojas Rabiela, Teresa, and [et. al.]. *Cultura hidráulica y simbolismo mesoamericano del agua en el México prehispánico*. México,: CIESAS, 2009.
- Romero, Hector Manuel. "Historia del Transporte de la Ciudad de México. México, 1987. "La Ciudad: Imperio de la Mula" ."
- Rozenzwei, Fernando. "“El desarrollo económico de México de 1877 a 1911”", en *El Trimestre Económico, México*,. Fondo de Cultura Económica.
- sedentarización., El proceso de. https://www.google.com.mx/url?sa=t&source=web&rct=j&url=http://sf0bdbcf3a0586f4b.jimcontent.com/download/version/1467383155/module/9743686319/name/Gu%25C3%25ADa%2520HISTORIA%2520A%25202016%2520corregida.pdf&ved=2ahUKEwiX7_3Lm9HYAhUI5IMKHTrdCwcQFjAMegQIDxA.
- Sierra, Carlos J. "Breve historia de la Navegación en la Ciudad de México." *Departamento del Distrito Federal, 3a. ed.* (Departamento del Distrito Federal,), 1973.
- Silva., Cuauhtémoc Hernández. *Xochimilco ayer III*. México: Instituto Mora., 2003,.
- Suárez de la Torre, Laura. "Instituto Mora. Revista bicentenario. El ayer y hoy de México. Núm. 29–30."
- Tirado Villegas, Gloria. *De la diligencia al motor de gasolina. “El transporte en Puebla: siglo XIX y principios del XX”*. Puebla.: Benemerita Universidad Autónoma de Puebla., 2010.
- Tlalpan., Breve historia sobre el origen de. *Tlalpan., Breve historia sobre el origen de*. <https://es.scribd.com/doc/178229501/Historia-Tlalpan> (accessed 12 26, 2017).
- Tortolero, Alejandro. "Canales de riego y canales navegables en la cuenca de México: economía, patrimonio y paisaje en el México porfirista." P. 79. .
- Trujillo Bolio, Mario. *Fábrica de hilados y tejidos “San Fernando”, 1849-1904*.
- Vidaurri Aréchiga, José Eduardo. *La República restaurada*. ueg.edu.mx/repositorio/educu/9/4LaRepblicarestaurada.pdf.