



Secuencia

ISSN: 0186-0348

ISSN: 2395-8464

Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora

Aguayo Hernández, Fernando
Las instituciones a prueba. Los ferrocarriles en el Distrito Federal, 1878-1882
Secuencia, núm. 101, 2018, Mayo-Agosto, pp. 41-75
Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora

DOI: <https://doi.org/10.18234/secuencia.v0i101.1425>

Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=319158248002>

- Cómo citar el artículo
- Número completo
- Más información del artículo
- Página de la revista en redalyc.org




Sistema de Información Científica Redalyc
Red de Revistas Científicas de América Latina y el Caribe, España y Portugal
Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso
abierto

Las instituciones a prueba. Los ferrocarriles en el Distrito Federal, 1878-1882

Institutions on trial. Railways in the
Federal District, 1878-1882

Fernando Aguayo Hernández

 0000-0002-9726-3012

Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, México
faguayo@institutomora.edu.mx

Resumen: Este texto analiza un conflicto que enfrentó a dos compañías ferroviarias en el periodo de 1878 a 1882: la Compañía de los Ferrocarriles del Distrito Federal y la Compañía Limitada de las Tranvías con Correspondencia del Distrito Federal. A partir de su estudio se observa el funcionamiento, interacción y enfrentamiento entre las instituciones en los distintos niveles de gobierno. También recupera las consecuencias positivas que tuvo la confrontación para la extensión de la red ferroviaria en la capital del país, entre otras.

Palabras clave: ferrocarriles; conflicto; ayuntamientos.

Abstract: This text analyzes a conflict experienced by two railway companies, the Federal District Railroad Company and the Tramways Limited Liability Company with the Federal District Correspondence, in the period 1878-1882. Its study reveals the functioning, interaction and confrontation between institutions at the different levels of government. It also highlights the positive consequences of this confrontation for the extension of the railway network in the capital of the country, among other aspects.

Key words: railways; conflict; town halls.



Fecha de recibido: 26 de octubre de 2016 Fecha de aceptación: 23 de junio de 2017

El propósito de este artículo es describir un conflicto que enfrentó a dos compañías ferroviarias en el Distrito Federal el cual motivó, entre otras cosas, la construcción acelerada de vías en la capital del país. Y aunque esto es importante, el propósito central de este texto es mostrar que durante los cinco años que se desarrolló el enfrentamiento, puso a prueba no solamente la consistencia de las empresas ferroviarias, sino, sobre todo, el funcionamiento de las instituciones de gobierno. La confrontación que se dio entre la Compañía de los Ferrocarriles del Distrito Federal y la Compañía Limitada de las Tranvías con Correspondencia del Distrito Federal entre 1878 y 1882, acabó arrastrando a otros sectores de la sociedad. Ese pleito obligó a pronunciarse y actuar a las instituciones locales, desde el gobernador de la entidad y el Ayuntamiento, hasta los jueces locales; aunque también implicó a las instituciones federales, desde el presidente de la república y sus secretarios de Estado, hasta al pleno de la Suprema Corte de Justicia. Este conflicto también dividió a la opinión pública, los periódicos de la época empezaron tomando partido por alguna de las compañías, para acabar atacando a los contrincantes que estaban bajo sospecha de favorecer oscuros intereses, de estar en “conveniencia” con alguna de las empresas.

Es importante señalar que aunque la arena principal de la contienda fue la ciudad de México, los municipios de Tacubaya y Guadalupe Hidalgo también se vieron convertidos en campos de batalla, acabando por ser este último el espacio en el que se definirían los resultados de la disputa.

Otros trabajos han analizado este periodo de los ferrocarriles de la capital en el marco de la dimensión institucional, o como antecedente en el surgimiento de la empresa que monopolizó las vías en el Distrito Federal; también se han estudiado diversos conflictos ferroviarios para observar la interacción de instancias de los distintos niveles de gobierno, y para evaluar el grado de autonomía de los llamados municipios foráneos de esta entidad (Álvarez, 2002; Leidenberger, 2011; Miranda, 2007; Rodríguez, 1996). A una escala más amplia se ha analizado el tema de la competencia de las compañías ferroviarias y el papel de las instancias gubernamentales (véase los trabajos de Grunstein, 1999). La singularidad de este artículo es que al realizar una descripción del propio conflicto, se destacan las acciones de los contendientes, pero también las gestiones realizadas por las corporaciones municipales, con el fin de



evaluar los resultados que produjeron a las instituciones, a la entidad y a sus habitantes, o, para ser precisos, a los usuarios de estos medios de transporte.

LAS EMPRESAS FERROVIARIAS BELIGERANTES

Cuando a fines del año 1877 se publicó la *Memoria* de los trabajos realizados por la secretaría de Estado dedicada a fomentar las mejoras materiales, se anotó que había solamente una empresa de ferrocarriles en el Distrito Federal, a la que incluso se calificaba como “la concesionaria” (Secretaría, 1877). Esa empresa era la Compañía de los Ferrocarriles del Distrito Federal que había sido constituida legalmente el 20 de noviembre de 1876 por tres propietarios: los señores Ramón Guzmán, Ángel Lerdo de Tejada y Antonio Escandón (Compañía, 1883, p. 24). Los dos primeros, además de poseer otros negocios, habían sido propietarios del Ferrocarril de Tlalpan; mientras que Escandón, al mismo tiempo que era dueño de las otras líneas establecidas en el Distrito Federal, era de los principales accionistas en el Ferrocarril de Veracruz y un poderoso hombre de negocios. La cabeza visible de la Compañía de los Ferrocarriles del Distrito Federal hasta el año de su muerte en 1884 fue el señor Ramón Guzmán.

Fue en ese año de 1877 que otra compañía, la Limitada de Tranvías del Distrito Federal, S. A., solicitó la concesión para instalar varias líneas urbanas y foráneas. La empresa había iniciado con los señores Carlos Álvarez Rul y Luis Miranda e Iturbe, los que informaron el 12 de octubre de 1879 “haberse asociado a la señora Julia G. de Escalante para las explotaciones de vías férreas que se les tiene concedidas y manifestando que la dirección y administración de la compañía queda exclusivamente a cargo de ella”.¹ Se trataba de una nueva empresa que hizo la competencia en el establecimiento de ferrocarriles urbanos a la entonces llamada “vieja compañía”.

Aunque desde 1877 la Limitada de Tranvías había realizado diversas actividades de índole económico-administrativo y la prensa anunciaba que la empresa había comenzado sus trabajos,² fue hasta el 20 de septiembre de

¹ Ferrocarriles en general. Vol. 1040, exp. 74. Archivo Histórico de la Ciudad de México (en adelante AHCDMX), Ciudad de México.

² “En la calzada de la Piedad. Han comenzado los trabajos de la nueva tranvía al frente de cuya empresa están los señores Miranda y Álvarez Rul”, *La Voz de México*, 5 de marzo de 1878.



1878 que inician realmente la construcción material de sus líneas al obtener la autorización para construirlas con el sistema de vía angosta.³ Mientras que a finales de ese año presenta su innovador sistema de correspondencias y hace explícita su afinidad con las propuestas formuladas por las empresas ferroviarias que impulsaban la vía angosta.⁴

Desde que se había iniciado la instalación de ferrocarriles urbanos, las empresas se enfocaban a solicitar líneas en lo singular, o solicitar tendidos con intenciones de acaparar líneas que se localizaban un tanto dispersas; en cambio, en noviembre de ese 1878, se dio a conocer la propuesta sistematizada de la nueva compañía en el documento que algunos medios difundieron con el nombre de “Plano de las Tranvías con Correspondencia del Distrito Federal”,⁵ el cual era una red de tendidos conectados que abarcaba casi toda la ciudad. Ante este desafío fue que respondió la Compañía de los Ferrocarriles del Distrito.

Aunque la confrontación entre las dos empresas fue constante durante cinco años, se observa que el desarrollo del enfrentamiento se dio en tres episodios claramente diferenciados. El primer episodio inició con el año 1878, al empezar los trabajos de una nueva empresa ferroviaria y cerró en julio de 1879, cuando con la mediación del gobierno federal y el Ayuntamiento de la ciudad de México, se había llegado a un supuesto arreglo entre las partes; el segundo arrancó inmediatamente después de este acuerdo y tuvo como conclusión una decisión de la Suprema Corte de Justicia del 19 de abril de 1882. En ambos episodios la vencedora fue la Compañía Limitada de Tranvías, pero en el tercero y último encuentro, la Compañía de los Ferrocarriles del Distrito Federal, observando que las resoluciones de las instituciones no le estaban siendo favorables, dejó de lado la confrontación legal y se decidió a

³ En una sesión del Ayuntamiento se da la discusión acerca de los planos de la nueva empresa, esta se compromete a conservar el empedrado con una anchura como si fuera vía ancha, lo que ciertamente era una ventaja para la corporación. Ferrocarriles en general. Vol. 1039, exp. 55, ff. 52-54 y 71. AHCDMX, Ciudad de México.

⁴ Se aprueban varias solicitudes de líneas para la Compañía Limitada de Tranvías con Correspondencia, entre ellos ligarse con el Ferrocarril de Toluca en el depósito de Pane. Ferrocarriles en general. Vol. 1040, exp. 78. AHCDMX, Ciudad de México.

⁵ Además de la representación cartográfica de líneas ferroviarias sobre las calles de la ciudad, contenía la explicación de un “sistema” que necesitó en varias ocasiones indicaciones para comprenderse. Incluso ya funcionando, la prensa, a nombre de los usuarios, solicitó aclaraciones por tratarse de un sistema distinto. *La Patria*, 27 de noviembre de 1878.



comprar los bienes de su competidora para acabar con el conflicto. Pasemos a ver la evolución de este proceso en cada una de sus partes.

PRIMER EPISODIO

La compañía de los ferrocarriles que lideraba Ramón Guzmán (la llamada compañía preponderante, o “vieja” empresa) tenía una forma efectiva para entorpecer la competencia de otras compañías y hasta acabar por hacer desistir los intentos de construir ferrocarriles en el Distrito Federal. Su método era contar siempre con información privilegiada, la cual obtenía gracias a las buenas relaciones que mantenía entre las elites, que eran los que conformaban las instancias de gobierno. Cuando alguien solicitaba una concesión ferrocarrilera, el señor Guzmán simplemente solicitaba una concesión similar o una que entorpeciera a la de sus posibles competidores. De esta forma, cuando los noveles solicitantes iban por una respuesta a los ayuntamientos, simplemente se les informaba que las calles ya habían sido otorgadas a los Ferrocarriles del Distrito, o que existían impedimentos para tender vías en los lugares solicitados. Al cabo de un tiempo (y tal vez enterándose de los entretelones del funcionamiento “institucional”) los solicitantes desistían.

Eso fue lo que ocurrió con la señora Concepción A. de Escalante, que ya poseía una concesión federal para tender un ferrocarril desde la estatua de Carlos IV a Tacubaya, por lo que solicitó a los ayuntamientos de las ciudades de Tacubaya y México varios tramos de vía para enlazarlos a su ferrocarril y realizar también un servicio urbano al interior de las poblaciones. En el caso de la capital solicitó un ramal para “llegar hasta el portal de Mercaderes por la calle de Plateros.” La señora Escalante explicó así su propuesta al Ayuntamiento de la ciudad de México:

La línea correrá a la orilla de la calzada de Reforma desde la expresada glorieta hasta llegar frente al bosque de Chapultepec, y pasando por los baños de ese nombre entrará a la ciudad de Tacubaya, donde se hará un servicio urbano recorriendo las principales calles, para regresar después a esta Capital por el mismo lado o por el opuesto de la Calzada. Como se ve, esta línea será una de las más amenas y útiles del Distrito, pues recorriendo el hermoso paseo de la Reforma proporcionará al público, además de un verdadero recreo, la



doble ventaja de hacer el viaje a Tacubaya en menor tiempo y de poder usar el tren en las principales calles de aquella ciudad.⁶

Concepción A. de Escalante había realizado sus solicitudes a los ayuntamientos de las dos ciudades a fines de septiembre de 1878. Un mes después, el de la ciudad de Tacubaya respondió que no era posible acceder a lo que solicitaba puesto que ya se habían concedido las calles de la ciudad a los Ferrocarriles del Distrito.⁷ Mientras que el Ayuntamiento de México fue mucho más fino, recibe la propuesta el 27 de septiembre y le da trámite, pero paralelamente acuerda el 11 de octubre “que no se conceda permiso a ninguna compañía establecer ferrocarriles en las calles de Plateros y San Francisco”.⁸ Con ese acuerdo en la mano, rechaza la propuesta de la solicitante el día 14 de octubre de 1878.

Pero eso no fue lo que sucedió con la Limitada de Tranvías. Durante dos años afinó sus propuestas y a mediados del año 1878 iniciaba sus trabajos en las calles que correspondían a las concesiones autorizadas por el Ayuntamiento de la ciudad de México. Por su parte, viendo que sus trámites ante las autoridades no avanzaban, Concepción A. de Escalante cedió sus derechos sobre diversas vías a la Compañía Limitada de Tranvías, complicándole la vida a la empresa preponderante.

Ante el avance de la compañía Limitada de Tranvías, el señor Agustín López, superintendente de los Ferrocarriles del Distrito, hizo algo insólito que debería ser rechazado inmediatamente por las autoridades: solicitó establecer una línea que se sobreponía a lo solicitado por la Compañía de Tranvías.

No obstante, el Ayuntamiento, en lugar de rechazar la petición, aprobó la concesión de la línea en sesión de Cabildo el 16 de julio de 1878.⁹ La prensa anotó que, a diferencia de los señores Miranda e Iturbide y Álvarez Rul, el señor Ramón Guzmán “no perdió tiempo, tan pronto como obtuvo la concesión, comenzó a construir y concluyó, al día siguiente, puede decirse y aque-

⁶ Ferrocarriles en general. Vol. 1039, exp. 63. AHCDMX, Ciudad de México.

⁷ Frente a la actitud del Ayuntamiento de Tacubaya, la señora Escalante protesta y acusa a la corporación de fomentar el monopolio. Fondo municipalidades. Sección Tacubaya. Serie Ferrocarriles. Caja 127, exp. 14, ff. 8 a 10. AHCDMX, Ciudad de México.

⁸ Ferrocarriles en general. Vol. 1039, exp. 63 y 60. AHCDMX, Ciudad de México.

⁹ Ferrocarriles en general. Vol. 1039, exp. 70. AHCDMX, Ciudad de México.



lla línea quedó unida a las demás de la empresa”.¹⁰ No importando que los representantes de la Compañía de Tranvías pidieran al Ayuntamiento que se mandara suspender la obra comenzada por los Ferrocarriles del Distrito.

Ese fue el inicio del enfrentamiento que duraría cinco años, aunque los contendientes no se encontraban solamente personificados en las compañías, sino también al interior de la propia corporación municipal. A la solicitud de la empresa de tranvías de que se suspendieran los trabajos de los Ferrocarriles del Distrito, el síndico primero, el señor Alcántara, presentó un dictamen en que se proponía “que no era de accederse a la solicitud de los señores Miranda y Álvarez Rul”. En la discusión que siguió había dos posturas, la del regidor Segura que criticó a la Comisión de Obras Públicas por otorgar las mismas calles a dos compañías, y la del regidor Landgrave, que con el argumento de que el ayuntamiento era el propietario de las calles de la ciudad, este podía proceder como “le dé gana, en la buena acepción de la palabra. No, contesta el señor Segura, no: el Ayuntamiento no es dueño de nada que pertenezca a la ciudad, sino administrador de ella, y no puede disponer *ad absurdum*. Por supuesto. Es claro que puede hacer lo que sea posible; pero no lo que sea absurdo.”¹¹ A pesar de estos argumentos se aprobó el dictamen, empujando a la Compañía de Tranvías a acudir a los juzgados.

Días después de que esa empresa enviara la solicitud para que el Ayuntamiento suspendiera la obra de su competencia, uno de los regidores, el ingeniero Eleuterio Méndez, pidió el 1 de octubre de 1878 que se “suspendan los trabajos en las calles de Don Toribio esquina con Monserrate hasta que se resuelva sobre cuál de las empresas de ferrocarriles urbanos tiene derecho de trazar primero sus trabajos”.¹² Como respuesta a su preocupación, el capitular Eduardo Esparza pidió vetar esta propuesta y solicitó que en sesión

¹⁰ *La Libertad*, 26 de septiembre de 1878.

¹¹ El periódico *La Libertad* señaló que el tema de los ferrocarriles urbanos es de vital interés para los habitantes del Distrito Federal, por esa razón “los representantes de la ciudad no podían menos que tomar en seria consideración tan importante asunto”, calificando la sesión en la que se tomaron las decisiones como “agitada y tormentosa”. “La cuestión de Tranvías en el Distrito”, *La Libertad*, 26 de septiembre de 1878.

¹² Ferrocarriles en general. Vol. 1039, exp. 70, ff. 22 y 23. AHCDMX, Ciudad de México. No se incluyen aquí los planos de las líneas o las concesiones en conflicto, porque, como se demostrará en el conjunto del texto, el enfrentamiento entre las empresas no se relacionaba o limitaba a un espacio específico de la ciudad o la entidad federativa. Por ello, aunque podría ser interesante ubicar los distintos puntos en los que se sucedieron los enfrentamientos, esto no es el objetivo de este trabajo ni se considera que ayude a entender el desarrollo del proceso.



de Cabildo no se discutiera la proposición de Méndez. A su vez, el síndico primero, el señor Alcántara, afirmó que no se podía “votar un veto, que todo capitular puede vetar una discusión, pero que protesta para poner a salvo su responsabilidad por cualesquiera clase de perjuicios o daños que el capitular Esparza pueda causar a la corporación municipal”. A pesar de esa intervención, el Ayuntamiento votó por el veto.¹³

Aunque el proceso apenas iniciaba, la prensa señaló que el Ayuntamiento estaba desempeñando un mal papel y coincidió con el síndico de la corporación señalando que con su actuación “tarde o temprano” resultará “responsable de daños y perjuicios causados por el hecho de dar concesiones sin premeditación”.¹⁴ Lo cierto es que en este periodo se observa que las controversias relacionadas con la instalación de ferrocarriles en el Distrito Federal estaban lejos de atenerse a una lógica de la técnica ferroviaria o las necesidades de transporte. Esta situación se observa nítidamente cuando se intentó plantear normas generales para otorgar concesiones.

Dos conocidos ingenieros eran miembros del Ayuntamiento en 1878, uno de ellos, el ingeniero Eleuterio Méndez, formuló una serie de medidas en la sesión de Cabildo del 4 de octubre de 1878 para que la corporación tuviera reglas claras al otorgar las concesiones. Apuntó que sus propuestas tenían como fin “obviar dificultades en los asuntos de ferrocarriles urbanos y evitar en lo sucesivo conflictos al Ayuntamiento”.¹⁵ A este ingeniero se le ocurrió que la corporación incurría en errores porque le faltaba información expedita. Por eso opinó que se debería “construir un plano de la ciudad en escala de 1 a 1 000 en el cual se indicarán con perfecta claridad y exactitud las vías férreas ejecutadas y las concedidas hasta la fecha. Dicho plano se colocará en la sala de comisiones de esta corporación.” Y pidió que en tanto no se tuviera la información sobre las concesiones “no se despachará ninguna solicitud de concesión. En planos por separado la Dirección de Obras presentará un estudio de la que a su juicio quede libre para tranvías y lo someterá a la Comisión de Obras, la que deberá tenerlo presente así como el Ayuntamiento en las concesiones que se soliciten”.¹⁶ Venía después una serie de prescripciones

¹³ Ferrocarriles en general. Vol. 1039, exp. 70. AHCDMX, Ciudad de México; Al interior de la comisión del ayuntamiento, participan los ingenieros Manuel Francisco Álvarez y Eleuterio Méndez. Ferrocarriles en general. Vol. 1039, exp. 55, ff 102-104. AHCDMX, Ciudad de México.

¹⁴ *La Libertad*, 26 de septiembre de 1878.

¹⁵ Ferrocarriles en general. Vol. 1039, exp. 58. AHCDMX, Ciudad de México.

¹⁶ Ferrocarriles en general. Vol. 1039, exp. 58. AHCDMX, Ciudad de México.



para el trazo de los ferrocarriles. Esa propuesta se discutió en el Ayuntamiento y se aprobó el mismo día, e incluso se les avisó a las empresas ferroviarias y se publicó en una edición de *El Municipio Libre*. Con esta propuesta no importaba qué empresa o institución requiriera una concesión, la solicitud podría ser aceptada siempre y cuando las calles pedidas no estuvieran ocupadas y en el caso de que los peticionarios cumplieran los requerimientos establecidos.

En lugar de ello, un par de meses después el Ayuntamiento elaboró una propuesta diferente que echaba por tierra lo ya publicado, una de las razones para hacerlo, según se dijo, fue que se creyó más “conveniente que el Ayuntamiento suprima las restricciones que él mismo se impuso, encargando a la Dirección de Obras Públicas que en cada caso particular haga un estudio para fijar a los concesionarios la línea que deben seguir”. Se acepta la propuesta y en sesión de Cabildo se ordena que se publique la revocación. En ese proceso, el gobierno del Distrito le comunicó al Ayuntamiento que tenía observaciones a la propuesta y preguntó “que si se hizo la revocación conforme a lo prevenido en las Ordenanzas Municipales”,¹⁷ entonces se vuelve a producir un nuevo texto que se publica y manda a las empresas ferroviarias. De esta forma, con el nuevo acuerdo, quedaba la decisión de cada caso a las consideraciones especiales que hicieran los miembros en turno de la corporación.

A la par de que eso sucedía, en Cabildo secreto de 4 de octubre de 1878 se nombra al ciudadano Segura para que proponga un medio que resuelva “las cuestiones suscitadas con motivo de las concesiones hechas a las empresas” ferrocarrileras.¹⁸ El regidor Segura, a quien la prensa había señalado el 26 de septiembre como crítico de las últimas decisiones del Ayuntamiento,¹⁹ afirmó que el asunto era irresoluble. Los señores Rul y Miranda “están en su perfecto derecho para no consentir la concurrencia de otras vías con las suyas” en las calles que les otorgaron.²⁰ Por eso el Ayuntamiento estaría obligado a revocar el acuerdo, otorgándole las calles y pidiéndole a los Ferrocarriles del Distrito que levantara sus vías, pero al hacerlo, esta empresa llevaría el tema a los tribunales y se obligaría al Ayuntamiento a pagar por esos trabajos.

¹⁷ Ferrocarriles en general. Vol. 1039, exp. 58. AHCDMX, Ciudad de México.

¹⁸ Ferrocarriles en general. Vol. 1039, exp. 72. AHCDMX, Ciudad de México.

¹⁹ El señor Segura fue demasiado lejos en sus inculpaciones, según se nos refiere, y esta circunstancia hizo que la sesión fuese más tormentosa de lo que generalmente lo son las de la corporación municipal. *La Libertad*, 26 de septiembre de 1878.

²⁰ Ferrocarriles en general. Vol. 1039, exp. 72. AHCDMX, Ciudad de México.



Para Segura, la corporación estaba “obligada a intentar y hacer todo lo posible a evitar una emergencia semejante, que comprometería su prestigio a la vez que los intereses municipales que administra”.²¹ El 8 de octubre propone algunas posibles soluciones y una de ellas, la que parece más viable, se discute en Cabildo secreto, con el fin de “reinterpretar la concesión” que se le dio a la compañía de los Ferrocarriles del Distrito.

Más tardó en formularse esa propuesta, que el superintendente de esa empresa en escribir opinando que se debería “procurar un arreglo” entre las compañías. También escribió al Ayuntamiento citando el contenido de lo discutido en Cabildo secreto y afirmando: “el Ayuntamiento no tiene facultades para definir mis derechos, para interpretarlos ni menos restringirlos. Entiendo yo que mi contrato claramente me concede las calles mencionadas y si fueren atacadas o desconocidos mis derechos, tendré la pena de defenderlos por los medios que me suministre las leyes.”²²

Lo que siguió fueron los juzgados. Y la primera victoria la obtuvo la Compañía Limitada de Tranvías, pues un juez sentenció que deberían levantarse los rieles de la otra empresa y que se procediera de inmediato a los trabajos, señalando que la notificación se acompañara de una fuerza de policía. Pero las controversias continuaron, pues al conocerse la decisión judicial se envían al Ayuntamiento protestas de vecinos que defienden a la “vieja” empresa. Los documentos remitidos aparecen sazonados con frases que se asemejan mucho a los considerandos que se incorporan en las solicitudes de concesión, aunque lo más sorprendente fue que la Comisión de Obras Públicas de la ciudad opinó que se le respondiera a los vecinos que el Ayuntamiento “empleando los medios que están a su alcance, se ocupa ya de procurar se restablezcan los viajes de pasajeros”.²³ No se indica en el expediente, pero por otro documento nos enteramos que uno de los medios que ideó el Ayuntamiento para reestablecer las vías de los Ferrocarriles del Distrito fue emplear al síndico de la corporación para que entablara un juicio con el fin de declarar la caducidad de la concesión a la Compañía Limitada de Tranvías con Correspondencia.²⁴

²¹ Ferrocarriles en general. Vol. 1039, exp. 72. AHCDMX, Ciudad de México.

²² Ferrocarriles en general. Vol. 1039, exp. 72. AHCDMX, Ciudad de México.

²³ Ferrocarriles en general. Vol. 1039, exp. 55. AHCDMX, Ciudad de México. El pleito en el que participan todos los niveles de gobierno hoy se puede consultar en un grueso expediente de 488 fojas.

²⁴ Ferrocarriles en general. Vol. 1040, exp. 78. AHCDMX, Ciudad de México.



Por esa y otras razones, el tema se tuvo que ventilar en la Suprema Corte de Justicia, instancia que concuerda con la decisión del juez que falló en el sentido de levantar los rieles de la vieja compañía, pero que también reprobó las medidas de fuerza que estuvieron a punto de usarse. No obstante de esa sentencia, los Ferrocarriles del Distrito Federal publicaron una nota en los periódicos en la que señalaban que obedecían la orden que se le había comunicado, pero insistiendo en que se reservaba “derechos y acciones para hacerlos valer en la forma correspondiente”.²⁵

A pesar de lo que afirmaron, cuatro meses después no habían levantado aún los rieles, lo que sucedió hasta el 8 de julio que se concedió amparo a la Compañía Limitada de Tranvías y se procedió efectivamente a quitar los rieles en disputa.²⁶ Aunque tampoco la cosa paró ahí. La prensa comentó con tono negativo que la Compañía de Tranvías había presentado “una demanda contra el Ayuntamiento reclamándole ochenta y dos mil pesos, por daños y perjuicios”, cerrando la nota tomando partido por la “vieja” compañía que había salido afectada por las decisiones judiciales y no había solicitado nada.²⁷

Debido a la beligerancia de ambas empresas y, con mayor razón atendiendo a que los resultados en los tribunales no le estaban favoreciendo, el Ayuntamiento actuó con más cautela cuando el superintendente de los Ferrocarriles del Distrito le solicitó un pequeño ramal por el rumbo de la estatua Ecuestre, pues en esta ocasión respondió que ese espacio era parte de lo que estaba en disputa y archivó el documento.²⁸

El ambiente estaba más que raro. Un pacífico ciudadano llamado Pedro Vigil había solicitado una concesión para construir varias vías urbanas y estando en tratos con el Ayuntamiento, el 1 de agosto de 1879 escribe a la corporación que se había enterado por la prensa del conflicto entre las compañías ferroviarias y al ver que tenía solicitadas varias calles que se superponían con algunas de esas solicitudes, afirmó que no queriendo verse “envuelto en complicaciones semejantes” mejor desistía de la concesión.²⁹

Por su parte, palpando la situación y observando que las resoluciones judiciales no paraban el pleito, las autoridades federales cambiaron de actitud y decidieron buscar una salida negociada. Con mediación del Ayuntamiento

²⁵ *La Libertad*, 13 de marzo de 1879.

²⁶ *La Voz de México*, 17 de julio de 1879.

²⁷ “Las tranvías”, *El Combate*, 24 de julio de 1879. Refiere que lo tomó de *La Patria*.

²⁸ Ferrocarriles en general, vol. 1040, exp. 84. AHCDMX, Ciudad de México.

²⁹ Ferrocarriles en general, vol. 1040, exp. 93. AHCDMX, Ciudad de México.



de la ciudad de México, el secretario de Gobernación comunicó que se había llegado a un acuerdo entre ambas partes el 29 de julio de 1879, publicándose un documento con el título “Convenio entre las empresas de ferrocarriles del Distrito, para la designación de líneas que tendrán en las calles de la ciudad de México” (*Legislación*, 1885, vol. 3, pp. 86-108).³⁰ Gracias a ese arreglo, los vehículos de la nueva compañía empezaron finalmente a circular el 2 de agosto de ese año.³¹ Al difundirse la noticia, el periódico *La Libertad* apuntó: “Si por donde los competidores han concluido hubieran comenzado, ¡cuántos escándalos habrían ahorrado a la ciudad, y cuántos gastos a sus bolsillos! Cuántas cóleras y cuantas bilis derramada a sus respectivos abogados, aun cuando hay cóleras y derrames de bilis esencialmente productivos.”³²

En los dos años que duró esta primera parte del conflicto la prensa desempeñó un papel interesante.³³ Hubo de todo, los que defendieron a uno y a otro bando, incluso los que cambiaron de bando y justificaban su proceder de una manera extraña. En mayo de 1879 el periódico *El Monitor Republicano* criticó a sus colegas de *La Patria* porque en 1878 alababan a la Compañía Limitada de Tranvías con Correspondencia y un año después se volvieron incondicionales de los Ferrocarriles del Distrito. En respuesta *La Patria* hizo un recuento de lo que supuestamente no había cumplido la Compañía de Tranvías y remató denunciando como falla algo que en su momento se tomó como muestra de patriotismo.³⁴ También hubo de los que insertaban las notas de lo que iba sucediendo sin pasión,³⁵ y los que daban cuenta del pleito entre las empresas, pero declarando que esa dinámica era ajena a los habitantes de la ciudad: porque “era algo tan ridículo y mezquino que las calles de México

³⁰ Véase también el expediente de transacción entre las empresas ferrocarrileras representadas por Agustín López y los señores Álvarez Rul y Miranda. Consta la lista de las diversas calles concedidas a una y otra empresa, así como otros temas, incluyendo el cruce de sus vías. 1 de agosto de 1879. Ferrocarriles en general. Vol. 1040, exp. 78. AHCDMX, Ciudad de México.

³¹ *La Voz de México*, 17 de julio de 1879; *El Siglo XIX*, 27 de diciembre de 1879.

³² *La Libertad*, 1 de agosto de 1879.

³³ Sobre el pleito: *La Patria*, 14 de marzo de 1879; *La Libertad*, 25 de marzo y 9 de julio de 1879; *La Voz de México*, 22 de abril, 4 y 29 de junio, 4, 10, 16, 17, 22, 24 y 25 de julio de 1879; *El Foro*, 16 de julio de 1879; *El Combate*, 24 de julio de 1879.

³⁴ Denunció “que los rieles que tenía los vendió al gobierno para el Ferrocarril de Tehuacán”. *La Patria*, 14 de mayo de 1879. El 9 de enero de 1879 Álvarez Rul y Luis Miranda comunicaron al Ayuntamiento que recibieron 400 toneladas de rieles para construir sus líneas, pero que el Ministro de Fomento les solicitó que le traspasaran esos rieles para terminar el ferrocarril de Tehuacán. Ferrocarriles en general. Vol. 1039, exp. 55. AHCDMX, Ciudad de México.

³⁵ *El Siglo XIX*, 27 de diciembre de 1879.



tuviesen la satisfacción de verse holladas por las pezuñas de las mulas de una empresa, más bien que por las de otra”.³⁶

Y en cambio poco se publicó acerca del impacto que tendría ese proceso para la ciudad, también casi se evitó reflexionar acerca de la institución responsable del problema. Como ya se indicó, todo inició porque el Ayuntamiento otorgó dos concesiones distintas que implicaban las mismas calles a dos diferentes compañías. Más allá de filias y fobias, cuando el proceso fue avanzando, es probable que el Ayuntamiento calculara que le saldría más barato ir contra la “nueva” compañía, en lugar de arriesgarse a ser demanda por el costo que implicaría levantar la vía que instaló con rapidez la “vieja” empresa.

Es por eso que cuando avanzó el pleito, hubo quienes se lamentaron de la situación en la que se metía a toda la ciudad de México, pero poniendo atención a lo que sucedería con el Ayuntamiento, pues cuando las empresas reclamaron “daños y perjuicios” porque la corporación otorgó sendas concesiones para una misma calle, se preguntaron: la indemnización “¿quién la paga, en el caso que haya derechos a ella? ¿La ciudad de México o los regidores que hicieron sin derecho una concesión a la empresa de Ferrocarriles del Distrito.” Y rápidamente respondieron que la ciudad estaba

enteramente ajena a estas luchas de intereses personalistas, a quien ninguna ventaja positiva resulta del triunfo de cualquiera de las dos compañías rivales, no tiene, en nuestro concepto al menos, la obligación de pagar por las culpas de sus regidores. Si indemnización hay que pagar, debe ser exigida a los regidores mismos que hicieron abusivamente una concesión cuando aún no caducaba la otra. Creemos que este es un caso en que se debe exigir la responsabilidad personal a los autores del abuso.³⁷

Lo cierto es que la mayoría de las opiniones vertidas en los periódicos eximieron a la corporación de toda culpabilidad y criticaron a la Compañía de Tranvías que procedió a demandarla.³⁸ En lo que sí hubo más o menos consenso fue en que “era ya escandaloso lo que pasaba ante los asombrados

³⁶ *La Libertad*, 1 de agosto de 1879, que permanecía en su hartazgo, siempre y cuando no le causaran problemas directamente, como obstruyendo el paso por las calles y plazas, *La Libertad*, 7 de noviembre de 1878.

³⁷ *La Libertad*, 13 de marzo de 1879.

³⁸ Aunque en su argumentación también hicieron una exculpación de la empresa que había solicitado una concesión a sabiendas de que la otra ya la tenía. En cambio, “la nueva



ojos de los vecinos de la capital”. Los errores del Ayuntamiento, las sentencias “de la Justicia de la Unión; las fuerzas municipales próximas a un conflicto con las de la Federación”, todo por la “descomunal batalla entre alvaristas y guzmancistas”.³⁹ El periódico *La Libertad*, que hacía esta reflexión, cerró su artículo vaticinando dos cosas: la primera era que “la verdadera lucha” estaba por empezar, aunque ellos se referían a la competencia para atraerse los favores del público, lo cierto fue que el arreglo de julio de 1879 era apenas un intermedio. La segunda cosa que calculó, pero en esta ocasión sin tino, fue que en un nuevo enfrentamiento ambas empresas perderían, pero eso es tema de los siguientes apartados.

SEGUNDO EPISODIO

Al revisar la información que subsiste del Ayuntamiento de la ciudad de México, es evidente que en su interior hubo siempre propuestas divergentes, es posible que existieran regidores que favorecieran a alguna de las empresas, o también que les parecían mejor sus propuestas. Es posible que una u otra cosa, o ambas a la vez, sucedieran. Lo que no se ha explorado es que algunos de los desencuentros fueran ocasionados por la poca fuerza que tenía una opinión minoritaria acerca de los transportes en la ciudad de México y el papel de los ayuntamientos, en concreto la propuesta de que fuera la corporación la que propusiera la instalación de los ferrocarriles, atendiendo a los intereses de la ciudad y no solamente a las propuestas de los empresarios. Tal cosa se expresó en la sesión de Cabildo del 4 de octubre de 1878 por el ingeniero Eleuterio Méndez, que ya había fungido como responsable técnico en varias empresas ferroviarias y años más adelante sería el ingeniero de otras dos compañías con tendidos en el Distrito Federal. Ya se dijo que la propuesta de ese día y sus ideas generales fueron rechazadas por el Ayuntamiento.⁴⁰

Esto viene a cuento porque la decisión de la institución acerca de no tener una posición más activa en la instalación de los ferrocarriles, particularmente en su aspecto técnico, generó el marco del siguiente enfrentamiento

que nada ha hecho, ya vemos que calcula sus pérdidas nada menos que en ochenta y dos mil pesos”. *El Combate*, 24 de julio de 1879.

³⁹ *La Libertad*, 1 de agosto de 1879.

⁴⁰ Ferrocarriles en general. Vol. 1039, exp. 58. AHCDMX, Ciudad de México.



entre las compañías, lo que originó nuevos conflictos en los distintos niveles de gobierno; es decir, se volvió a esa situación escandalosa del bienio 1878-1879, pero ahora ampliado a otros espacios del Distrito Federal.

Resulta que uno de los mejores pretextos para la confrontación entre las empresas fue el asunto de los cruces de vía. El tema del cruzamiento de dos vías férreas es abordado en los estudios técnicos desde dos aspectos fundamentales: la superestructura de las vías y el servicio de los trenes. Un crucero mal manufacturado puede ocasionar daños en la vía y descarrilamientos en los vagones, mientras que un crucero cuyo paso de trenes no se encuentre debidamente normado, ocasionará constantes choques entre los trenes o retrasos en el servicio. Esto era un tema bien conocido en la época y en lugar de que el Ayuntamiento asumiera la responsabilidad de decidir acerca de los cruces entre las líneas de las dos empresas (como lo hacía la Secretaría de Fomento a nivel federal), escabulló el bulto y decidió que cada empresa que tuviera una vía instalada, tuviera facultades para decidir si la otra podía cruzar sus vías o no.

Entonces los cruces de vías dejaron de ser un tema técnico o de servicio, para volverse un mecanismo de poder que ambas empresas usaron para obstaculizar a su contrincante.⁴¹ Después de un año de relativa calma, el siguiente encuentro se dio en torno a dos espacios controlados por los Ferrocarriles del Distrito: la estación de Buenavista y la aduana de Santo Domingo. El 11 de febrero de 1880, la Compañía Limitada del Ferrocarril Mexicano le escribió a Julia Escalante, directora de la Compañía Limitada de Tranvías con Correspondencia, indicándole que podía hacer llegar sus rieles hasta los límites de la estación de Buenavista y que esa compañía colocaría los suyos desde dichos límites hasta el lugar en que sea conveniente, “pudiendo hacer correr sus vagones la empresa de tranvías sobre dichos rieles durante el tiempo que convenga a esta empresa permitirlo”. Para cumplir con dicha propuesta, la Compañía de Tranvías solicitó el permiso para prolongar una

⁴¹ O lo intentaron usar sin que sepamos bien a bien el desenlace. La Compañía Limitada de Tranvías con Correspondencia, en contra de que atravesase su vía la empresa de los Ferrocarriles del Distrito. 7 de octubre de 1881. Ferrocarriles en general. Vol. 1041, exp. 114. AHCDMX, Ciudad de México; Los Ferrocarriles del Distrito contra la Compañía de Tranvías. Diciembre de 1880 y 2 de agosto de 1881. Ferrocarriles en general. Vol. 1040, exp. 98 y vol. 1041, exp. 126. AHCDMX, Ciudad de México.



vía que ya tenía construida en la calle de Mina para por medio de ella ligar la estación del Ferrocarril Mexicano con la estación del Ferrocarril de Toluca.⁴²

El Ayuntamiento concede el ramal y a los pocos días el representante de los Ferrocarriles del Distrito protesta señalando que esa concesión vulnera sus derechos porque en el acuerdo que tuvieron el 1 de agosto de 1879 señalaba que la competencia no puede instalar vías en los lugares en que ya tenía su empresa. Sin el mayor recato comenta que los Ferrocarriles del Distrito tenían varias vías instaladas en ese punto “desde tiempo atrás, aun antes de que esa plazuela perteneciera al Ayuntamiento, cuando era de propiedad particular”.⁴³ Además de que recientemente se le había autorizado construir una vía más, hasta tocar la estación del Ferrocarril Central. En esta situación, afirmó que para instalar nuevas vías que cruzaran las suyas la Compañía Limitada de Tranvías con Correspondencia debería contar con la aprobación de su empresa y que ya se la había negado.

Como respuesta, el Ayuntamiento anotó que la corporación estaba facultada para otorgar nuevas concesiones y rechaza la opinión de los Ferrocarriles del Distrito el 31 de diciembre de 1880. Como la empresa se vuelve a manifestar en contra, la señora Julia Escalante envía un documento en el que cita el convenio de 29 de julio de 1879 entre ambas empresas y también realiza una serie de reflexiones en torno al contenido de dicho acuerdo, desde el sentido de la palabra “hasta”, pasando por el significado de la autorización para cruzar las líneas en las vías públicas. La salida que tuvo el Ayuntamiento en acuerdo de Cabildo fue pasar el expediente al ciudadano síndico primero.⁴⁴

Meses después el superintendente de los Ferrocarriles del Distrito se quejó de nuevo ante el Ayuntamiento porque cuando se le concedió una vía para el transporte de mercancías por parte de la Administración de Rentas, había hecho modificaciones a la vía que tenía instalada desde 1873, pero que “la Compañía Limitada de Tranvías con Correspondencia comenzó a construir un ramal en la plazuela de Santo Domingo”. Pasando a hacer un reporte minucioso de lo que realizaba su competencia: “Hace unos días los rieles ya llegaban al borde exterior de la línea que esta empresa tiene establecida frente a la Aduana y hoy se cortaron los rieles de los Ferrocarriles del Distrito.” Entonces solicitó al Ayuntamiento que mandara levantar esa vía recién cons-

⁴² Ferrocarriles en general. Vol. 1040, exp. 98. AHCDMX, Ciudad de México.

⁴³ Ferrocarriles en general. Vol. 1040, exp. 98. AHCDMX, Ciudad de México.

⁴⁴ Ferrocarriles en general, vol. 1040, exp. 98. AHCDMX, Ciudad de México.



truida por la empresa de “Tranvías en la parte que sea incompatible con la línea que la Empresa de los del Distrito tiene derecho a construir”.⁴⁵

Observando con preocupación que la confrontación estaba en puerta, una comisión de la Cámara de Diputados pidió “noticia de todas las concesiones de ferrocarriles urbanos que se hallan otorgado por el Ayuntamiento, remitiendo copia de esas concesiones y haciendo notar la manera de como las hayan cumplido los diversos empresarios”.⁴⁶

La situación no era la misma de dos años antes. El Ayuntamiento de la ciudad de México actuaba con mucha cautela, lo mismo hizo el de Tacubaya. La compañía de los Ferrocarriles del Distrito siempre fue tratada como la empresa “de casa” en Tacubaya, en donde las autoridades municipales resistieron, hasta donde pudieron, la entrada de otras empresas. Entre 1878 y 1879 lograron exitosamente impedir la instalación de vías por parte de Concepción A. de Escalante, pues cada que solicitaban vías en sus calles se informaba que ya estaban concedidas a la empresa consentida.

Por esa razón, el 13 de octubre de 1878 apareció un impreso de protesta firmado por varios vecinos de la ciudad denunciando esta situación. En ese documento se anotaba que diez años antes, cuando se hallaban establecidas dos vías férreas en Tacubaya, la de vapor llamada de Tlalpan y la de tracción animal, se estableció la competencia entre ellas, y como era de esperarse, los precios de pasaje se redujeron a la mitad. Eso favoreció el aumento de población y la ciudad se llenó de familias que se establecieron permanentemente. El comercio se levantó y la propiedad se mejoró considerablemente, aumentando su valor y embelleciendo la ciudad. Ese impreso afirmaba que todo iba bien hasta que apreció la compañía de los Ferrocarriles del Distrito monopolizando las vías.

Entonces se dio el tiro de gracia a esta pobre población. Suprimida la línea de Tlalpan, se alzó inmediatamente el precio del pasaje a esta ciudad: se negaron los abonos; se quitó el expendio de planillas, que daba alguna ventaja en el precio, y se obligó a todo el mundo a pagar el pasaje alto que inalterablemente se ha mantenido hasta hoy. La población de Tacubaya bajó inmediatamente a un cincuenta por ciento de lo que era en esa época: el comercio comenzó a

⁴⁵ Ferrocarriles en general, vol. 1041, exp. 126. AHCDMX, Ciudad de México.

⁴⁶ Ferrocarriles en general, vol. 1041, exp. 113. AHCDMX, Ciudad de México.



decaer; y la propiedad bajó de valor al extremo de no tener hoy la mitad del que tenía. Las fincas son improductivas la mayor parte del año.⁴⁷

Como respuesta a ese documento, el Ayuntamiento de Tacubaya hizo trámites para demandar a los que hicieron la protesta y acordó que los empleados municipales que la habían firmado serían despedidos. El archivo resguarda cartas de varias personas, entre ellos un maestro, que, se supone con tal de conservar su empleo, se retractaron de haber firmado el documento. El Ayuntamiento además informó a la Prefectura que no consideraba adecuado que dos compañías hicieran servicio simultáneo por las calles de su ciudad.⁴⁸

Pero, como ya se indicó, las cosas empezaron a cambiar. Un par de años después el superintendente de los Ferrocarriles del Distrito, Agustín López, volvió a pedir una concesión para establecer vías férreas en varias calles de Tacubaya. Entonces la respuesta de los que analizaron la solicitud fue totalmente distinta. Pues se confirmó que varias de esas calles ya las había pedido la Compañía Limitada de Tranvías, por lo que consideró más conveniente otorgarlas a la competencia para que existiera otra vía en la ciudad.⁴⁹

Bajo la dirección de la señora Julia G. de Escalante la Compañía Limitada de Tranvías con Correspondencia había dejado de ser un proyecto para demostrar que era una empresa de transporte eficiente y en plena expansión;⁵⁰ además de que había salido airosa en las confrontaciones con la vieja empresa ferroviaria del Distrito. Tal vez por eso fue que se publicaban en el periódico y llegaban al Ayuntamiento de la ciudad capital peticiones

⁴⁷ Municipalidades. Tacubaya. Ferrocarriles. Caja 127, exp. 14, ff. 15-16r. AHCDMX, Ciudad de México.

⁴⁸ Municipalidades. Tacubaya. Ferrocarriles. Caja 127, exp. 14, f. 31. AHCDMX, Ciudad de México. Luego en las fojas 55 a 65 del expediente que reseña esta situación, la comisión encargada señala que los solicitantes no tienen dinero para instalar vías, por lo que se rechazan las peticiones. En ese acervo aparecen otros dos expedientes, uno en el que se desechan nuevas propuestas de la Compañía de Tranvías y otro en que se presenta una nueva propuesta que queda sin respuesta positiva. Municipalidades. Tacubaya. Ferrocarriles. Caja 127, exps. 23 y 24. AHCDMX, Ciudad de México.

⁴⁹ Municipalidades. Tacubaya. Ferrocarriles. Caja 127, exp. 27. AHCDMX, Ciudad de México.

⁵⁰ Del "2 de agosto de 1879, fecha en que corrieron los primeros trenes hasta el 31 de diciembre de 1880" habían transportado 963 528 pasajeros. Los Ferrocarriles del Distrito habían transportado en sus vías urbanas 2 559 616 pasajeros durante todo el año de 1880. Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, 3/227. Archivo General de la Nación (en adelante AGN), México.



de vecinos en las que se apoyaban nuevos tendidos de esta compañía.⁵¹ Y en estas favorables circunstancias se verifica un cambio radical en esta compañía, en abril de 1881 la señora Julia G. de Escalante le vende en 80 000 pesos la parte que representa de la empresa al señor Salvador Malo, anunciando su salida de la institución.⁵² Este suceso, que tendrá consecuencias en el conflicto, obliga a realizar un paréntesis para abordar el tema de las relaciones de género en este proceso.

Las investigadoras que han estudiado este tema coinciden en que entre las clases alta y media se fue conformando una rigurosa división de espacios y actividades en esa época, “otorgándole” a las mujeres el hogar como espacio y el cuidado de la familia como papel; mientras que los hombres detentaban el espacio público y se dedicaban a las empresas y la política (Gali, 1998, pp. 74-75; Infante, 2013, pp. 266 y ss.). En este ambiente (o momento en la construcción de género) debió ser bastante frustrante para los empresarios de los Ferrocarriles del Distrito y para no pocos regidores del Ayuntamiento de la ciudad de México, la actividad de la señora Julia G. Escalante, la representante de la Compañía Limitada de los Tranvías. En los documentos se observa que ella argumentaba mejor de lo que lo hacían los funcionarios gubernamentales y el representante de la empresa contraria;⁵³ también les debió de resultar chocante que ella les hubiera ganado en las controversias que sostuvieron cada que iban a tribunales. Una muestra de que Julia G. Escalante, los tenía al borde de un ataque de nervios la tenemos con motivo de las polémicas que generaron la instalación de unos tramos de vía férrea a Buenavista y Santo Domingo.

Una comisión del Ayuntamiento, a la que se le había encargado analizar las propuestas que hizo la representante, solicitó que se discutiera en el pleno una propuesta de resolución que a la letra decía: “Dígase a la empresa de Tranvías con Correspondencia que no ha lugar a las peticiones a que se contraen todas las solicitudes.” Y para que quedara claro lo de “todas las solicitudes”, también propusieron.

En virtud de que las concesiones que se le otorgan a la Compañía Limitada de Tranvías con Correspondencia son motivo de disgustos y aun amenaza

⁵¹ Ferrocarriles en general. Vol. 1041, exp. 115. AHCDMX, Ciudad de México; *El Monitor Republicano*, 31 de julio de 1881.

⁵² *La Patria*, 29 de abril de 1881; *El Telégrafo*, 29 de abril de 1881.

⁵³ Véase, como ejemplo, Ferrocarriles en general. Vol. 1040, exp. 98 y vol. 1041, exp. 126. AHCDMX, Ciudad de México.



para los intereses municipales, por la mala interpretación que los representantes de dicha empresa dan a los derechos que ellas les conceden, solicita al Cabildo: En lo sucesivo no se concederá ampliación alguna de las líneas ni se le otorgará nuevas concesión cualesquiera que fueren las circunstancias que impulsaren la petición.

La proposición de resolución era un exceso, no argumentaba sobre casos concretos, ni solicitaba decidir sobre una línea ferroviaria en particular, sino que demandaba al Ayuntamiento que se negara a todo lo que solicitara la Compañía Limitada de Tranvías con Correspondencia, además de que incurría en un error de apreciación (por decirlo suavemente) al calificar como defectuosa la interpretación que hacía de la concesiones, pues la prueba de que no existía mala interpretación de ellas, ni errores en los aspectos técnicos que las sustentaban, es que los tribunales y los ingenieros de la Secretaría de Fomento le concedían la razón a la Compañía Limitada. La propuesta de resolución estaba firmada por los regidores Manuel Camposano, M. Tagle, Antonio Rivas Mercado e Ignacio Pozo, pero cuando se reunió el Cabildo el 4 de octubre de 1881 y se puso a discusión, privó la cordura pues la propuesta “se reprobó por unanimidad de los señores regidores presentes”.⁵⁴

Queda por reflexionar a qué se referían los munícipes con eso de que “las concesiones que se le otorgan a la Compañía Limitada de Tranvías con Correspondencia son motivo de disgustos y aun amenaza para los intereses municipales”. Es seguro que una parte se relacionaba con los conflictos de intereses entre las dos compañías ferroviarias, y las malas decisiones adoptadas por el Ayuntamiento, pero debió de existir un componente diferente, pues en otros conflictos no concurren documentos como este, en el que se pida negar a todo lo solicitado por una compañía. Mi hipótesis es que este elemento distinto es la presencia de una mujer como representante de la empresa ferroviaria.

Las estudiosas de los temas de género del siglo XIX nos explican que “la naciente industrialización en la ciudad de México promovió la creciente inserción de las mujeres en nuevas áreas y modalidades de la producción, el comercio y los servicios”,⁵⁵ pero aunque las integrantes de las clases medias

⁵⁴ Ferrocarriles en general. Vol. 1041, exp. 112. AHCDMX, Ciudad de México.

⁵⁵ Y que incluso en el último cuarto del siglo las mujeres pudieron “acceder al desempeño de algunas actividades lúdicas y de recreación ‘sin sufrir un rechazo social extremo’” (Infante, 2013, pp. 270 y 273).



accedieron a diversos trabajos, las actividades que se les permitía desarrollar a las mujeres de las elites eran muy pocas. Y se limitaron aún más, pues justo a inicios de la década de 1880 se discutía la pertinencia de que las mujeres fueran sujetos de derecho en la administración de las empresas. No sabemos por qué en 1881 la señora Julia G. de Escalante vendió la parte que representaba en la compañía Limitada de Tranvías, lo que sí queda claro es que la hostilidad de la sociedad patriarcal a la presencia de las mujeres en el ámbito público se tradujo en 1884 en la modificación del Código Civil, aumentando “la subordinación legal para con sus maridos, padres, e incluso hermanos e hijos al imposibilitarles la contratación y administración de bienes” (Infante, 2013, p. 277). Es seguro que la adopción de medidas de este corte se debió a la presencia de empresarias y directoras de empresas exitosas, las cuales constituían una amenaza para el poder patriarcal,⁵⁶ a la vez que son una explicación plausible para entender el retiro de la señora Julia G. de Escalante al frente de la compañía Limitada de Tranvías.

Cerramos este paréntesis y continuamos con el enfrentamiento entre las empresas. Después de la renuncia de Escalante, de inmediato el señor Salvador Malo, nuevo representante de la empresa de tranvías, expuso su proyecto de establecer un nuevo ferrocarril entre la capital y la ciudad de Guadalupe-Hidalgo. El 17 de mayo de 1881, el señor Carlos Álvarez Rul, superintendente de la Compañía Limitada de Tranvías con Correspondencia, le envió un oficio al Ayuntamiento de México comunicándole que la empresa “deseosa de extender sus líneas hasta la ciudad de Guadalupe-Hidalgo, así como perfeccionar el sistema de correspondencia que tiene establecido, pide permiso para construir una línea férrea” que partiera de la plazuela del Tequesquite, hasta salir fuera de la garita de Peralvillo.

⁵⁶ Se emplea el concepto de género como un elemento constitutivo para analizar las relaciones sociales basadas en las diferencias percibidas entre los sexos y estudiar una forma primaria de relaciones significantes de poder. La imposición de estas relaciones origina conceptos normativos que engloban aspectos prácticos de la sociedad. Las estudiosas de estos procesos históricos alertan que no se trata de relaciones inmutables, además de que en muchos casos los cambios en las relaciones de género pueden ser impulsados por consideraciones de necesidades de Estado. Por otro lado, también apuntan que la “alta política” es un concepto de género, porque establece su crucial importancia y el hecho de su superior autoridad, precisamente en que excluye a las mujeres de su ámbito (Scott, 1996). Faltaría investigar ampliamente las consideraciones de las elites acerca de la participación de las mujeres en las empresas ferroviarias.



Ante esta solicitud los Ferrocarriles del Distrito decidieron tirarse a fondo para cerrar el paso a la competencia y en los periódicos aparecieron notas en las que se insinuaba que apoyaban a la empresa diversos sectores y no de la mejor manera.⁵⁷ Y es que el ambiente de confrontación hacía que muchas decisiones fueran tomadas con suspicacia. Por ejemplo, al responder a la solicitud de Salvador Malo, el Ayuntamiento de la capital respondió con amabilidad que autorizaba el primer tramo de la línea solicitada, pero no concedía el tramo final por el rumbo de Peralvillo, porque no tenía claro cuáles terrenos pertenecían al Ayuntamiento y cuáles a propietarios privados, en particular a la casa Barrón Escandón.⁵⁸ Y es que al comprobar que los terrenos solicitados eran propiedad de la familia Barrón-Escandón, en lugar de ofrecer su mediación para resolver el asunto de la adquisición de los terrenos, o la expropiación de ellos (como se estilaba), el Ayuntamiento dejó que la compañía se enfrentara con una de las más poderosas familias del país, con intereses por cierto, en los Ferrocarriles del Distrito y el Ferrocarril Mexicano.

Y mientras la Compañía de Tranvías iniciaba los trámites para obtener la concesión federal que era necesaria para su proyecto de ferrocarril, los Ferrocarriles del Distrito pidieron al Ayuntamiento de la ciudad de Guadalupe-Hidalgo una concesión exclusiva para que únicamente las vías de su empresa pudieran entrar en el espacio del municipio. El 9 de mayo de 1881 en sesión de Cabildo se aprueba la dicha solicitud. Días después se publica la noticia, señalando que el prefecto político estuvo de acuerdo con la decisión del Ayuntamiento, aunque el gobernador del Distrito se mostrara en contra de la resolución.⁵⁹ Por medio de ese acuerdo se le cedió a los Ferrocarriles del Distrito la garantía de “Establecer vías férreas cuando lo juzgue conveniente para la mejora del servicio público, en todas las calles existentes y en las que en lo sucesivo se abrieren y que pertenezcan a la municipalidad, quedando obligada la municipalidad a no dar a ninguna otra empresa concesión alguna para establecer vías férreas en la calles, plazas y demás lugares sometidos a su jurisdicción.”⁶⁰

Esta decisión del Ayuntamiento polariza de inmediato las opiniones en los periódicos. En particular una cláusula de la concesión fue motivo de

⁵⁷ *La Voz de México*, 28 de septiembre de 1881.

⁵⁸ Ferrocarriles en general. Vol. 1041, exp. 108. AHCDMX, Ciudad de México.

⁵⁹ *La Patria*, 21 de mayo de 1881 en primera plana.

⁶⁰ *El Monitor Republicano*, 18 de mayo de 1881.



polémica en los medios impresos. Era una costumbre establecida que los municipios incluyeran como condición para otorgar los permisos para establecer ferrocarriles en su jurisdicción, que las empresas realizaran algunas obras materiales en su territorio. Un Ayuntamiento pidió un terreno para instalar un jardín, otros simplemente pidieron materiales de construcción o el establecimiento de una fuente en una plaza,⁶¹ en otros casos las exigencias de las corporaciones municipales fueron tan excesivas, que generaron grandes polémicas,⁶² o condujeron a que las compañías modificaran las rutas para no acceder a las demandas de los ayuntamientos.⁶³

Lo que pidió el Ayuntamiento de la ciudad de Guadalupe-Hidalgo como compensación al otorgar la concesión exclusiva a los Ferrocarriles del Distrito, fue la construcción de un mercado en la cabecera.⁶⁴ Esta decisión no era algo fundamental en las controversias, pero se volvió un elemento de crítica fácil contra la corporación.

De esta forma, mientras *El Siglo XIX*, *La Patria* y *La República* escriben a favor de los Ferrocarriles del Distrito; en su contra lo hacen *El Monitor Republicano*, *El Hijo del Trabajo* y *El Socialista*. Y como ya lo había hecho desde el inicio de la confrontación entre empresas, *La Patria* se convierte casi en el órgano de prensa de la vieja compañía. Por su parte, *El Monitor Republicano* publicó en sus páginas que se empujaba a un conflicto similar al de años atrás, en el que un juez ordenaba algo y el Ayuntamiento otra cosa, opinando

⁶¹ Fondo Municipalidades. Sección Tacubaya. Serie Ferrocarriles. Caja 127, exps. 14 y 35. AHCDMX, Ciudad de México.

⁶² En 1889 el Ayuntamiento de Tacubaya exigió que el señor Agustín Cerdán construyera “uno o dos mercados”, para autorizar la construcción del Ferrocarril del Valle en su localidad. Fondo Municipalidades. Sección Tacubaya. Serie Ferrocarriles. Caja 127, exp. 43. AHCDMX, Ciudad de México. Las exigencias que hizo el Ayuntamiento de Tacubaya se ventilaron en *La Semana Mercantil* del 25 de noviembre de 1889, ocasionando que el Ayuntamiento desistiera de sus solicitudes.

⁶³ En 1884 el Ayuntamiento de Azcapotzalco solicitó como condición para permitir el establecimiento de vías en su localidad: “1. Una estación para pasajeros. 2. La apertura y conclusión de cuatro pozos artesianos en los lugares y de la manera que se le designará. 3. La compostura del jardín de la referida plaza, reparando la barda de él. 4. La construcción de un mercado público. 5. La conservación en buen estado del camino desde el puente del Rosario, al lugar llamado de las Ánimas y 6. Ceder para el alumbrado público 36 faroles con sus aparatos respectivos.” A lo que se opuso la empresa. Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, 3/193-1. AGN, México.

⁶⁴ Durante meses la empresa reporta los costos “Importe del material y rayas en la construcción del mercado en Guadalupe y obras en la plaza, según contrato con aquel Ayuntamiento”. Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, 3/39-1. AGN, México.



que mientras no se construyesen nuevas vías, las tarifas y su manejo arbitrario seguirían en manos de una sola empresa.⁶⁵ Y una semana después se lamenta que se hayan “pegado carteles en las esquinas en donde se hacen las más amargas reflexiones sobre este nuevo triunfo de la casa Guzmán”. Se vuelve a pronunciar por la competencia y por liberar al público “del odioso monopolio”.⁶⁶

En su crítica a la que llama la empresa monopólica, Juvenal hace un interesante recuento de las prácticas en el servicio de los Ferrocarriles del Distrito. En la Villa. “El día de fiesta puede la empresa poner sus dos vagones de costumbre, en estos no altera el precio, pero aumenta otros que llama de lujo porque llevan las mulas unas rosas de papel en las orejas y allí sube los precios, y como son los más esos vehículos, resulta que de hecho el precio está alterado.” Además, al hacer un repaso de las propuestas que hace en esos días la compañía ferroviaria para lograr el favor del Ayuntamiento de Guadalupe-Hidalgo, demuestra que la competencia es un mecanismo para el mejoramiento del servicio y la baja de las tarifas.⁶⁷

Por su parte, la posición contraria, desde las páginas de *La Patria*, recuerda lo que originó el conflicto legal con el Ayuntamiento de México en 1878: otorgar el mismo privilegio a dos compañías distintas. Por esa razón opinó que era ya imposible otorgar una concesión a la Compañía Limitada de Tranvías con Correspondencia, pues se tendría un pleito con los Ferrocarriles del Distrito a los que ya les concedieron un privilegio exclusivo por 20 años. Además, afirmó que las diferencias de capital originarían la quiebra de la de menos recursos y que existe un peligro mayúsculo al tener otra empresa que haga la competencia, porque podría originar que se pusieran de acuerdo para no bajar el precio del pasaje. Cerrando finalmente con la siguiente reflexión:

Por lo que hace a las condiciones especiales de esta ciudad, no parecen apropiadas aun para el establecimiento de dos vías férreas, supuesto el corto número de sus habitantes; por lo que, exceptuando las fiestas de diciembre, en las cuales el servicio es más frecuente y numeroso, todos los demás días del año, apenas se prestan para una corrida cada media hora; y siendo esto así,

⁶⁵ *El Monitor Republicano*, 7 de mayo de 1881, firma Juvenal; es decir, Enrique Chavarri.

⁶⁶ *El Monitor Republicano*, 14 de mayo de 1881.

⁶⁷ *El Monitor Republicano*, 18 de mayo de 1881, firma Juvenal.



la prudencia reclama no correr ciegamente tras una ilusión que puede ir en vuelta en el proyecto de una nueva vía férrea, sino antes bien, meditar sobre los medios más convenientes a determinar en la que existe, un servicio más cómodo, más frecuente y más barato.⁶⁸

Hasta ahí las cosas tenían un desarrollo “normal”; es decir puntos de vista contrarios y debate entre ellos, las cosas cambiaron cuando el periódico *El Foro* transcribe dos suplementos que publicaron *El Hijo del Trabajo* y *El Socialista* a favor de la Compañía Limitada de Tranvías con Correspondencia, en los que se implica a miembros del Ayuntamiento de la ciudad de Guadalupe por estar en conveniencia con la compañía de los Ferrocarriles del Distrito.⁶⁹ Entonces la polémica adquiere otros rumbos, complicándose además porque el 11 de agosto de 1881 el gobierno federal finalmente le otorga a la Compañía de Tranvías la concesión para construir un ferrocarril desde la plazuela del Tequesquite situada en la capital, hasta la plaza de la ciudad de Guadalupe-Hidalgo. A partir de que se otorga esa concesión, la prensa publica notas en las que menciona que “mil operarios comenzaron a trabajar para establecer las tranvías con correspondencia hasta la Villa de Guadalupe”.⁷⁰

Lo que siguió fue que cinco regidores del Ayuntamiento de Guadalupe-Hidalgo se reunieron para declarar que la concesión dada por la Secretaría de Fomento a la empresa de tranvías podía considerarse como válida para ocupar las calles y plazas de la ciudad. En respuesta el prefecto político solicitó al gobernador del Distrito que suspendiera a varios funcionarios municipales, lo cual se realiza con la autorización del gobierno federal.⁷¹

De inmediato la prensa publicó opiniones cada vez más polarizadas sobre el asunto. Unos señalaron con malevolencia que la reunión había sido “en el zaguán de una casa, sin secretario, sin el acta del Cabildo anterior y sin ninguna de la formalidades que prescriben las ordenanzas municipales”. Acusando a los dos suspendidos, el presidente del Ayuntamiento y uno de los regidores, Garrido, de que “habían cometido tales desmanes negándose a

⁶⁸ *La Patria*, 17 de junio de 1881.

⁶⁹ *El Foro*, 21 de mayo de 1881.

⁷⁰ *El Monitor Republicano*, 14 de septiembre de 1881; Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, 3/1022-1. AGN, México.

⁷¹ *La Patria*, 16 de septiembre de 1881.



ejecutar las decisiones de la mayoría del Municipio”, justificando su separación y apoyando al gobernador del Distrito.⁷²

Por su parte, la opinión contraria publicó la nota del cese de los funcionarios y reprodujo un documento que los afectados dirigieron al prefecto político diciendo que no reconocen la facultad del gobernador para ese proceder, pues en realidad “se buscaba con la suspensión inutilizar a dos regidores para que no se celebrara un Cabildo en que se acató la concesión del Ministerio de Fomento y se dio permiso a la empresa de Tranvías para ocupar las calles que en Guadalupe designó con todas las previas formalidades la expresada Secretaría”.⁷³

Lo más interesante del asunto fue que el poder federal en pleno apoyó las decisiones del gobernador del Distrito defendiendo “la autonomía municipal”, pues en la resolución que dictó “el Ejecutivo por conducto de la Secretaría de Gobernación en el ruidoso asunto de tranvías en la villa de Guadalupe, declara que no basta la autorización que la Secretaría de Fomento otorgó a la empresa de tranvías para ocupar las calles y plazas de aquella ciudad, sino que es necesario la expresa autorización del Ayuntamiento”. A lo que seguía la reflexión de que eso no podría suceder sin que antes la corporación se viera obligada a indemnizar a la empresa de los Ferrocarriles del Distrito Federal por incumplir el convenio de exclusividad.⁷⁴ Es decir, se reeditaba la situación de inicios de 1879, en la que un Ayuntamiento se veía obligado con una empresa por evitarse el compromiso de otorgar una reparación económica.

En tanto esto sucedía, la Compañía Limitada de Tranvías con Correspondencia trabajó en dos frentes. En uno realizó los trámites correspondientes para obtener el amparo de los juzgados a su proyecto de construir el ferrocarril. En el otro continuó con las labores para tender la línea, realizando los trámites correspondientes para que se aprobaran los planos del tendido, cosa que obtuvo en diciembre de 1881;⁷⁵ además de solicitar permiso al Ferrocarril Mexicano para cruzar sus vías.

⁷² *La Patria*, 16 y 25 de septiembre, 1 de octubre de 1881.

⁷³ Citando a *El Socialista*, *El Monitor Republicano*, 20 de septiembre de 1881.

⁷⁴ *La Patria*, 1 de octubre de 1881 y *El Diario del Hogar*, 2 de octubre de 1881.

⁷⁵ En los documentos de archivo aparece que se aprueban finalmente los correspondientes a la ciudad de México en el “tramo de doble vía frente al Tecpan de Santiago y un escape en la plazuela del Tequesquite” el 6 de diciembre de 1881. Ferrocarriles en general. Vol. 1041, exp. 108. AHCDMX, Ciudad de México. Mientras que en la prensa se publica que la Secretaría de Fomento aprueba los planos en los espacios de su jurisdicción el 5 de septiembre. *El Siglo XIX*, 6 de diciembre de 1881.



En el terreno judicial la prensa publicó el contenido de los amparos que promovió la Compañía Limitada de Tranvías con Correspondencia, señalando un elemento de peso en las deliberaciones de todas las instancias: las diferencias existentes al interior del Ayuntamiento de Guadalupe-Hidalgo, comentando que en varias ocasiones las reuniones se efectúan con problemas.⁷⁶

Es probable que esas fisuras al interior del Ayuntamiento fueran fundamentales para que se produjera finalmente el 19 de abril de 1882 el fallo de la Suprema Corte de Justicia de la nación en el que se podía leer:

1. La justicia de la Unión ampara y protege a la empresa de Tranvías con Correspondencia, contra las resoluciones de la Secretaría de Gobernación dictadas en 6 de agosto y 29 de septiembre del año próximo pasado, en que se declaró ser necesaria concesión expresa del Ayuntamiento de Guadalupe-Hidalgo, para que la referida empresa pudiera ocupar las calles y plazas de esa ciudad, demarcadas en el plano aprobado por la Secretaría de Fomento.

2. Esta resolución no exime a la empresa de la obligación de sujetarse a lo que como medidas de policía disponga el Ayuntamiento de Guadalupe-Hidalgo en lo concerniente a las mencionadas calles y plazas, sin impedir su ocupación por ella.⁷⁷

TERCER EPISODIO

La decisión judicial debió caerle a medio mundo como una cubeta de agua fría. Desde el presidente de la república, hasta “la mayoría”, como se decía de los miembros del Ayuntamiento de Guadalupe-Hidalgo que favorecían a la “vieja” compañía, por no decir a los empresarios ferrocarrileros. No solamente a los del Distrito, sino a los del Ferrocarril Mexicano.

Entonces se hizo evidente que hasta los que aparentemente no tenían intereses en el asunto empezaron a hostilizar a la Compañía de Tranvías. Desde antes del fallo judicial los representantes de esta empresa habían solicitado un cruzamiento con la vía del Ferrocarril Mexicano, indispensable para llegar a la ciudad de Guadalupe. La Secretaría de Fomento, vía la sec-

⁷⁶ *El Siglo XIX*, 6 de diciembre de 1881; *El Monitor Republicano*, 7 de diciembre de 1881; *El Foro*, 10 de diciembre de 1881.

⁷⁷ *La Voz de México*, 3 de mayo de 1882.



ción tercera, aprobó dicho cruzamiento, pero la empresa del Mexicano se negó a concederlo.⁷⁸ Vinieron después cinco meses de oficios e intercambios de comunicaciones con distinto nivel de intensidad, además de otro juicio para dirimir el asunto.

De octubre de 1881 a marzo de 1882 el Ferrocarril Mexicano pidió un “certificado” al Ministerio de Fomento, luego afirmó que “los cruzamientos a nivel son peligrosos” y citó una ley inglesa de 1845; más adelante explicó que la ley y las concesiones no obligan a aceptar un cruzamiento en sus vías y comunicó que en el lugar propuesto para el cruce iba a construir su nueva estación. Cuando ya no le quedaban más recursos concedió el cruce, pero comentó que no le quedaba claro la forma de cruzamiento propuesta, por lo que solicitó se pusieran de acuerdo los ingenieros de ambas empresas.⁷⁹ Después de que tuvo efecto esa reunión, los encargados de la empresa del Ferrocarril Mexicano escribieron a la Secretaría de Fomento comunicándole que el sistema de cruzamiento propuesto era muy débil para aguantar el paso de sus trenes.

Esa fue la última objeción que puso. Sin embargo, el cruzamiento no se llevó a cabo. No porque tuviera razón en alguna cosa de lo que escribiera, pues la Secretaría de Fomento se encargó de responder y refutar cada una de las objeciones,⁸⁰ lo que sucedió fue que las cosas se estaban resolviendo en otro escenario. Dos años después, un periódico que estuvo constantemente a favor de los Ferrocarriles del Distrito publicó cómo fue que esta compañía salió victoriosa en la larga contienda de cinco años. El factor decisivo fue el señor Ramón Guzmán, “debido a su genio, a su talento financiero y a su constancia”.⁸¹

Derrotados en el terreno judicial y en el de la ciencia ferroviaria, incluso derrotados (lo que es más difícil demostrar) en el terreno de la opinión pública, lo que hicieron los empresarios de los Ferrocarriles del Distrito fue comprar la Compañía de Tranvías. Un par de meses después del último documento en el asunto del cruzamiento de vías, los periódicos dieron la noticia de que los tranvías pasaban a ser propiedad de Ramón Guzmán. Aunque el trámite oficial se tardó unos meses más.⁸²

⁷⁸ Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, 3/814. AGN, México.

⁷⁹ Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, 3/814. AGN, México.

⁸⁰ Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, 3/814. AGN, México.

⁸¹ *El Siglo XIX*, 24 de marzo de 1881.

⁸² *La Voz de México*, 4 de julio y 20 de octubre de 1882.



Casi inmediatamente la empresa de los Ferrocarriles del Distrito ordenó quitar los rieles que su contrincante había tendido desde la capital hacia la ciudad de Guadalupe-Hidalgo, aunque no se molestó en destruir el terraplén instalado por la extinguida Compañía de Tranvías. El dicho terraplén se mantuvo durante años y era citado como evidencia de la contienda, aunque no fue el único testimonio del pleito. Años después de concluido el proceso se hizo una guía turística de la “Villa” de Guadalupe y al hacer la descripción del mercado, se anotó que fue “construido por la compañía de Ferrocarriles del Distrito, en compensación de ciertas concesiones que le hizo el municipio”. Para luego calificarlo de “cerrado y pequeño”, pues apenas tenía “en su interior unas 40 varas de longitud” (Torre, 1887, p. 10).

No sabemos si los miembros del Ayuntamiento de Guadalupe-Hidalgo que aceptaron el convenio, por medio del cual se otorgaba exclusividad a los Ferrocarriles del Distrito, procedieron para favorecer a la empresa o querían de verdad un nuevo mercado y decidieron que esa era la mejor forma de tenerlo. Tampoco sabemos qué opinaron acerca del edificio cuando ya estaba instalado, lo que sí sabemos es que la experiencia sirvió de ejemplo a otros municipios.

CONCLUSIONES

Si bien no fue la primera ni la única ocasión en que dos compañías ferroviarias se enfrentaron en el Distrito Federal, o que una empresa ferrocarrilera apelara a los juzgados para hacer valer sus derechos en contra de los distintos niveles de gobierno, existen en esta contienda varios temas que deben ser rescatados para profundizarlos en futuras investigaciones.

Quienes han analizado algunos de los conflictos ferroviarios y el marco institucional, desde la perspectiva de una población foránea o del Ayuntamiento de la ciudad de México, han puesto demasiado énfasis en el poder de la capital en un caso y en el gobierno federal en otro (Miranda, 2007, pp. 156 y ss.; Rodríguez, 1996, pp. 151-180), subestimando el papel de los ayuntamientos foráneos y las empresas no preponderantes en los conflictos. Lo que sucedió en el caso que nos ocupa entre 1878 y 1882, es que a la par que se defiende que las corporaciones municipales puedan otorgar concesiones para instalar ferrocarriles en los límites de su jurisdicción (Rodríguez, 1996, pp. 151-180) y tener autonomía en las decisiones, los ayuntamientos de las



ciudades de Tacubaya, México y Guadalupe-Hidalgo tomaron disposiciones incorrectas, ilegales e ilegítimas que llevaron a la intervención de la Suprema Corte de Justicia para resolver el entuerto que habían ocasionado dos de esas corporaciones. No eran ataques contra los municipios orquestados desde la federación, sino intervenciones legales que incluso fueron también en contra de la Secretaría de Gobernación y, en un caso, contra el titular del propio poder ejecutivo.

Otras municipalidades pudieron enfrentar exitosamente a la poderosa compañía monopólica, en unos casos con apoyo de los poderes federales, en otros teniéndolos en contra. Se mencionan rápidamente aquí dos de esos procesos para proponer la realización de estudios de caso antes de hacer generalizaciones. El Ayuntamiento de Azcapotzalco, que citó a su favor lo sucedido en su vecina Guadalupe-Hidalgo, solicitó en 1884 a los Ferrocarriles del Distrito compensaciones bastante más altas y ni siquiera por la exclusividad que firmaron los de Guadalupe, sino solamente por permitir que la empresa extendiera sus vías y no se dobló en los tres años que duró el pleito contra la empresa.⁸³ En tanto que el Ayuntamiento de San Ángel, con apoyo del gobierno del Distrito Federal, pudo demandar exitosamente a la empresa de los Ferrocarriles del Distrito por incumplimiento en la instalación de vías al interior de su espacio urbano.⁸⁴

No son casos únicos, en otro contexto, entre 1865 y 1867, un gobierno imperial en conflicto tuvo que ceder ante la pequeña empresa del Ferrocarril de Tlalpan y luego ante el Ayuntamiento de la capital por el uso de las calles de la ciudad de México. Incluso estuvo a punto de provocar un conflicto de grandes dimensiones, que se salvó solamente porque el gobierno imperial cedió a las razones de instituciones supuestamente menos poderosas.⁸⁵

Este texto reseña un conflicto preciso y propone analizar con mayor detenimiento los casos señalados párrafos atrás. La propuesta es que a partir de recuperar los contextos de esos procesos y de la comparación con casos similares en otras latitudes, se podrán generar hipótesis más sólidas acerca de la relación entre instituciones de distinto nivel en el tema de los ferrocarriles.

⁸³ Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, 3/193. AGN, México.

⁸⁴ Fondo municipalidades. Tlalpan. Ferrocarriles. Caja 102, exps. 24 y 26. AHCDMX, Ciudad de México; Fondo municipalidades. San Ángel. Ferrocarriles. Caja 92, exps. 5 y 6. AHCDMX, Ciudad de México.

⁸⁵ Ferrocarriles en general. Vol. 1038, exp. 7, f. 71r. AHCDMX, Ciudad de México; Aguayo (2012).



En el asunto que nos ocupa, el enfrentamiento entre las dos compañías ferroviarias en el Distrito Federal tuvo una repercusión favorable, pues gracias a ese proceso se incrementó notablemente el tamaño de sus líneas férreas y se garantizó un servicio con muchas ventajas. A continuación las evidencias que existen de ello.

En 1857 se construyó el primer ferrocarril en el Distrito Federal, casi 20 años después esta entidad contaba apenas con 70 kilómetros de vías, lo que contrasta con el periodo inmediato posterior, en que la cantidad de vías y pasajeros en estas líneas se duplica en tan sólo cinco años, que van de 1878 a 1882.⁸⁶ Lo que sucedió en esos años contrasta también con los siguientes doce años, en los que el aumento en la construcción de ferrocarriles y el transporte de pasajeros no tiene los mismos incrementos (véase cuadro 1).

Se debe tener en cuenta que las circunstancias de los ferrocarriles eran distintas en general a partir de 1874.⁸⁷ Resueltos algunos de los problemas que había antes de ese año no acabaron las dudas ni las discusiones, pero no existían ya obstáculos comparables a los que hubo que enfrentar en la primera época del ferrocarril. Debido a ello es que se afirma que el auge en la construcción de ferrocarriles en el Distrito Federal en el periodo indicado se debió a la competencia y el conflicto que ya reseñamos. La Compañía Limitada de Tranvías construyó algo más de 20 kilómetros de vía, pero transportó poco más de un tercio de los pasajeros que viajaron por los ferrocarriles urbanos de la capital; además, por la presión que ejerció sobre la compañía preponderante, la obligó a construir vías como en ningún otro momento lo hizo. En 1880 la empresa de los Ferrocarriles del Distrito reportaba tener menos de 80 kilómetros de vías, mientras que al final del proceso contaba con poco más de 125 (*Legislación*, 1885, vol. 3, p. 11) que sumados a los que se apro-

⁸⁶ Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, 3/59. AGN, México.

⁸⁷ Los primeros ferrocarriles que se construyeron en esta entidad, como los de todo el mundo, lo hicieron teniendo como materiales base el hierro y la madera; en cambio, a partir de 1874, ya se empleaba el acero como nuevo material de los rieles. Al construir las vías con rieles de acero, se resolvió el problema de la poca duración de las vías y, en consecuencia, la necesidad de reponerlos continuamente, haciéndolos más costeados. Por otro lado, para entonces ya se había inaugurado el ferrocarril de México a Veracruz, con lo que se superaban los problemas para el traslado de grandes y pesados volúmenes de carga entre el puerto de Veracruz y la ciudad de México. El tercer problema resuelto en 1877 fue el de la ley para el establecimiento de ferrocarriles urbanos, cuando se aprobaron las bases para su asentamiento en el Distrito Federal.



Cuadro 1. Kilómetros de vía construidos y pasajeros transportados (1878-1894)

	1878	1882	1894
Kilómetros de vía	70.167	145.576	211.479
Pasajeros transportados	4 605 223	9 134 868	15 844 425

pió de la Limitada de Tranvías, suman los 145.576 kilómetros que se reportan a inicios de 1883 y que aparecen en los documentos más consultados.⁸⁸

Aunque ya se ha mencionado antes (Álvarez, 2002; Leidenberger, 2011), no se han estudiado a fondo todas las circunstancias en las que se creó la empresa monopólica de los ferrocarriles del Distrito Federal, ni las consecuencias que generó la existencia de otras compañías. Por otro lado, cambiando la escala a nivel de todo el país, en el último cuarto del siglo XIX existen ejemplos en los que la competencia entre empresas fue un elemento promotor para la instalación de la red ferroviaria,⁸⁹ pero falta estudiar más los efectos en lo regional. En cuanto a los ferrocarriles urbanos, recordemos que el primero de este tipo se instaló en la ciudad de Veracruz en 1864, para el año 1880 ya había en las ciudades de Guadalajara, Córdoba, Orizaba, Mazatlán y estaban en construcción en Tepic y Puebla (*Legislación*, 1885, vol. 3, p. 959); pero en esa época no hubo enfrentamiento entre empresas distintas para su instalación.

En el caso que nos ocupa, los habitantes de la capital del país se vieron beneficiados por el enfrentamiento entre las empresas aquí reseñado, en primer lugar porque se tendieron más líneas por diversos rumbos de la ciudad en

⁸⁸ Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, 3/1170. AGN, México; Secretaría de Estado (1887, vol. 2, p. 612).

⁸⁹ El ejemplo más espectacular se dio en el caso de los ferrocarriles Central Mexicano (FCCM) y Nacional Mexicano (FNM), que en su competencia por construir sendas líneas entre la ciudad de México y la frontera norte, originaron que los años de 1882 y 1883 fueran los de mayor instalación de vías en todo el siglo XIX. En 1894 las autoridades hicieron un recuento de la construcción de los ferrocarriles, llegando a la conclusión de que la mayor actividad constructiva a nivel nacional se dio entre los años 1882 y 1883 y, posteriormente, aunque no en la misma magnitud, entre 1888 y 1891. Secretaría de Comunicaciones (1895). Para temas más generales relacionados con la competencia entre las empresas ferrocarrileras y el papel del gobierno nacional en un periodo posterior al aquí estudiado véase Grunstein (1999).



un corto plazo. En segundo término, la competencia, y luego los compromisos que se aceptaron por la compañía de los Ferrocarriles del Distrito al apropiarse de las propiedades de la Limitada de Tranvías, garantizó la permanencia de las tarifas por varios años. Se logró también que la empresa monopólica no eliminara el sistema de “correspondencias” que creó la Limitada de Tranvías; además, de no menor importancia, si hemos de creer lo que afirmaron los periódicos, este enfrentamiento entre compañías ocasionó la existencia de más corridas de los trenes, lo que también benefició a los usuarios.

Finalmente, al observar la documentación generada posteriormente a este evento, es indudable que otro notable beneficio que generó este conflicto, fue el mayor cuidado que tuvieron los ayuntamientos de las diversas localidades al otorgar concesiones en las calles a su cargo, a la vez que tuvieron y usaron la experiencia de estos años para defender los intereses locales frente a las empresas ferrocarrileras. Estos beneficios de distinto tipo, que se reflejan en algunas estadísticas de la época, no hubieran sido posibles sin el conflicto que puso a prueba las instituciones y dejó experiencias que hoy pasan casi desapercibidas.

LISTA DE REFERENCIAS

- Aguayo, F. (2012). Cómo convertir una empresa en una caricatura. El Ferrocarril de Tlalpan 1865-1873. *Secuencia*, 83, 73-118. DOI: 10.18234/secuencia.v0i83.1156
- Álvarez de la Borda, J. (2002). *La compañía de tranvías de México, S. A.* (Tesis de maestría inédita). Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, México.
- Compañía Limitada de Ferrocarriles del Distrito (1883). *Concesiones, escritura constitutiva y estatutos*. México: Imprenta de Francisco Díaz de León.
- Gali, M. (1998). El cuerpo sentimentalizado. En *El cuerpo aludido. Anatomías y construcciones, siglos XVI-XX* (pp. 71-87). México: Museo Nacional de Arte.
- Grunstein, A. (1999). De la competencia al monopolio: la formación de los Ferrocarriles Nacionales de México. En S. Kuntz Ficker y P. Connolly (coords.), *Ferrocarriles y obras públicas* (pp. 71-104). México: Instituto Mora/El Colegio de Michoacán/El Colegio de México/Instituto de Investigaciones Históricas-UNAM.
- Infante, L. (2013). Mujeres en la ciudad: espacio, género y cultura en el escenario urbano del México finisecular (1883-1884). En A. Salmerón y F. Aguayo, *“Instantáneas” de la ciudad de México. Un álbum de 1883-1884* (vol. 1, pp. 265-280). México: Instituto Mora.



- Legislación sobre ferrocarriles: colección de leyes, decretos, disposiciones, resoluciones y documentos importantes sobre caminos de fierro, arreglado en la Secretaría de Fomento* (1885). México: Oficina Tipográfica de la Secretaría de Fomento.
- Leidenberger, G. (2011). *La historia viaja en tranvía*. México: Universidad Autónoma Metropolitana-Unidad Xochimilco/Instituto Nacional de Antropología e Historia/CONACULTA.
- Miranda Pacheco, S. (2007). *Tacubaya*. México: Universidad Nacional Autónoma de México.
- Rodríguez Kuri, A. (1996). *La experiencia olvidada. El Ayuntamiento de México: política y gobierno 1876-1912*. México: Universidad Autónoma Metropolitana-Unidad Azcapotzalco.
- Scott, J. W. (1996). El género: Una categoría útil para el análisis histórico. En M. Lamas (comp.), *El género: la construcción cultural de la diferencia sexual* (pp. 265-302). México: PUEG.
- Secretaría de Estado y del Despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República Mexicana (1877). *Memoria correspondiente al año transcurrido de diciembre de 1876 a noviembre de 1877*. México: Edición de la Secretaría de Obras Públicas.
- Secretaría de Estado y del Despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República Mexicana (1887). *Memoria presentada por el general Carlos Pacheco, correspondiente a los años de enero de 1883 a junio de 1885*. México: Secretaría de Obras Públicas.
- Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (1895). *Reseña histórica y estadística de los ferrocarriles de jurisdicción federal*. México: Imp. y Lit. de F. Díaz de León Sucesores, Sociedad Anónima.
- Torre, J. de la (1887). *La Villa de Guadalupe Hidalgo*. México: Ignacio Cumplido.

OTRAS FUENTES

Archivos

- AGN Archivo General de la Nación, México.
- AHCDMX Archivo Histórico de la Ciudad de México, Ciudad de México.



Hemerografía

El Combate.

El Diario del Hogar.

El Foro.

La Libertad.

El Monitor Republicano.

La Patria.

El Siglo XIX.

El Telégrafo.

La Voz de México.

