



HiSTOReLo. Revista de Historia Regional y Local
ISSN: 2145-132X
Universidad Nacional de Colombia

Alvizo Carranza, Cristina
Transformaciones de la masculinidad de los tranviarios de Guadalajara durante el Porfiriato
HiSTOReLo. Revista de Historia Regional y Local,
vol. 9, núm. 18, Julio-Diciembre, 2017, pp. 165-196
Universidad Nacional de Colombia

DOI: 10.15446/historelo.v9n18.59125

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=345852543006>

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

re^{da}lyc.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

Vol 9, No. 18 / Julio - diciembre de 2017 / ISSN: 2145-132X

HISTOReLo

REVISTA DE HISTORIA REGIONAL Y LOCAL

Transformaciones de la masculinidad
de los tranviarios de Guadalajara
durante el Porfiriato

*Masculinity's Transformations
of the Tramways Workers in Guadalajara,
during the Porfiriato*

Cristina Alvizo Carranza

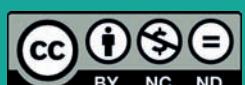
El Colegio de Jalisco
(Zapopan, México)

 orcid.org/0000-0002-7822-3066

Recepción: 07 de julio de 2016
Aceptación: 27 de enero de 2017

Páginas: 165-196

doi: <http://dx.doi.org/10.15446/historelo.v9n18.59125>



i

Transformaciones de la masculinidad de los tranviarios de Guadalajara durante el Porfiriato

*Masculinity's Transformations
of the Tramways Workers in Guadalajara,
during the Porfiriato*

Cristina Alvizo Carranza*

Resumen

Las masculinidades y feminidades se encuentran en constante cambio. Durante el Porfiriato (1876-1911) y su ola de modernización, las ideas de lo que era ser hombre se modificaron y encaminaron hacia imágenes de hombres educados, con modales refinados y vestidos higiénica y elegantemente. Estas nuevas formas de ser hombre se confrontaron y combinaron con el estereotipo del macho. En este artículo, por medio del análisis de las imágenes y las narrativas de los actores analizo como se

*Doctora en Ciencias Sociales por el Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, sede Occidente (Guadalajara, México); Magíster en Estudios sobre la Región por El Colegio de Jalisco (Zapopan, México); y Licenciada en Historia por la Universidad de Guadalajara (Guadalajara, México). Es profesora adscrita a El Colegio de Jalisco (Zapopan, México). El artículo es resultado del proyecto “Los tranviarios de Guadalajara: trabajo, lucha sindical y política laboral y de género” financiado por CONACYT-Beca doctorado Correo electrónico: cristina.alvizo@coljal.edu.mx  orcid.org/0000-0002-7822-3066

construyó el ideal masculino del hombre moderno porfiriano (limpio, educado, trabajador, buen padre de familia) y cómo estos ideales impactaron en la construcción de la masculinidad de un grupo de trabajadores de élite de la ciudad de Guadalajara, los tranviarios, quienes representaban un servicio clave en el desarrollo de la ciudad.

Palabras clave: género, masculinidad, tranviarios, Porfiriato, Guadalajara.

Abstract

Masculinities and feminities are changing constantly. During Porfiriato (1876-1911) and with its modernization period, the ideas of what makes male a man changed and aimed to refined, neat and tidy, and well-mannered men. These new ways to be a man were confronted and combined with the ‘macho’ stereotype. In this paper, through actor’s images and narratives, are analyzed how the ideals of a “porfiriano modern man” were created (clean, polite, hardworking and good father) and how these ideals had a profound impact on the masculinities of a men working group in Guadalajara, the tramways workers, who represented a key to the development of the city.

Keywords: gender, masculinity, tramways workers, Porfiriato, Guadalajara.

Introducción

El género como categoría analítica adquiere cada vez mayor importancia en los estudios históricos. Joan Scott (2008, 51) señala la importancia de entender la masculinidad y la feminidad como construcciones sociales y culturales que atienden a un tiempo y un espacio específico. Para Scott el desafío de los estudios de género no consiste sólo en entender las relaciones entre hombres y mujeres en el pasado “sino también la conexión entre la historia y la práctica histórica común”. Su principal crítica a la forma en cómo se usó el concepto de género fue que a pesar de que se incluyeron a las mujeres en la historia esto no logró transformar el relato histórico, pues fueron estudiadas como un nicho aparte de la historia y se desvincularon de las narrativas masculinas.

A pesar de que existe un consenso en el sentido de que la categoría Género incluye a hombres y mujeres la mayor parte de la historiografía sobre género ha tenido como principal fuente de investigación a las mujeres y su participación en los distintos procesos históricos. Los estudios sobre masculinidades con perspectiva histórica son recientes. A partir de la década 1980 distintos autores retomaron los aportes de las feministas para visibilizar a los hombres como actores históricos, múltiples y diversos, cuyas narrativas están atravesadas por diversos factores como el género, la raza y la clase social. Las contribuciones feministas demuestran que los hombres y las masculinidades no deben ser analizados como una narrativa histórica en un sentido unitario sino que deben estudiarse vinculados a las nociones feminidad y homosexualidad de la época (Viveros, 2008).

Este artículo tiene como fin contribuir a la historia de género pero desde el análisis de las masculinidades, que “constituyen un rico campo de investigación histórica” pues en ellos “se muestra una forma diferente de comprender, entre otros aspectos, la política, la cultura y las relaciones sociales” (Benhumea-Bahena 2014, 92).

Una importante vertiente de los estudios de las masculinidades en México se ha enfocado en la investigación y análisis de las clases populares y las clases trabajadoras. Roberto Miranda Guerrero es uno de los pioneros al analizar desde una perspectiva histórica y de género la masculinidad de los obreros en el tránsito del Porfiriato a la

Revolución. Miranda Guerrero (2006b, 189) apuntó la importancia de estudiar a los hombres como seres sexuados, “ya que hasta hace poco ‘el sexo’, terrible, bello o débil, se hallaba encarnado en las mujeres”. Para el este autor una parte crucial para entender la construcción de las masculinidades es poner atención en el proceso histórico por el que se producen éstas, analizar la compleja trama en la cual “el poder se cruza con la identidad masculina, a la vez vivida e imaginada” (Miranda 2006b, 193-194).

De acuerdo con su trabajo, la masculinidad es un proceso y no una construcción acabada y dicho proceso “depende de las etapas del ciclo de vida y de las relaciones que los hombres establecen con la familia y el mundo laboral” (Miranda 2006a, 299).¹ Además, señala que dichas etapas son la infancia y la adolescencia; la búsqueda de la independencia personal con respecto a la familia y la demostración de que se podía ser un padre proveedor (Miranda 2006b, 193-194).

El autor encontró que la paternidad fue un elemento clave en la conformación de las identidades masculinas de la clase obrera durante las primeras décadas del siglo XX, ya que “la paternidad era para los proletarios [...] la forma más elemental de supervivencia a la vez que patrimonio y honor. La naciente clase obrera hizo suya la paternidad/virilidad, visión clásica del honor masculino, propia de las sociedades rurales tradicionales y construyó sobre ella, en parte al menos, su identidad” (Miranda 2006b, 208). La paternidad a la vez se basaba en el trabajo, ya que de éste dependía que los obreros consiguieran el sustento familiar. Sin embargo, si el trabajo no les daba para mantener a la familia y cumplir con sus deberes de hombres, su masculinidad entraba en crisis.

Robert Buffington (2012), es otro de los autores que, por medio del lente histórico, contribuye al análisis historiográfico de la masculinidad en México. Buffington analiza la relación entre la modernidad, la masculinidad y la pobreza en la ciudad de México en el periodo previo a la Revolución, 1900-1910, y diferencia los estereotipos masculinos de las características del machismo. Apunta, que el arquetipo del macho obstruye los estudios sobre la masculinidad. Anota que las masculinidades en esta etapa son procesos más complejos y contradictorios de lo

1. Es importante señalar que Miranda habla de un modelo de masculinidad “narrada”, ya que su estudio se basa en el análisis de las cartas que Amado, su sujeto de estudio, escribió a su esposa Adela.

que el término machismo supone, por lo que no pueden quedar enmarcadas sólo en la noción del “macho” que prevaleció durante el Porfiriato (Buffington 2012, 6). Buffington encontró que durante los últimos años del Porfiriato, la prensa fue un vehículo para inculcar a las clase obrera ciertos principios pues fue vista por la élite porfirista como una alternativa de educación sentimental, que infundía nuevos ideales de ser hombre, ensalzando las cualidades de los obreros educados, nacionales y entendidos y creó nuevas identidades masculinas dentro de la clase trabajadora, ya que trataba de fomentar en el obrero principios como los del buen padre de familia y esposo, cercano a sus hijos y alejado de las cantinas (Buffington 2012, 4).

Otro de los estudiosos de las masculinidades en México es el historiador Víctor Macías-González. En su capítulo titulado “The Bathhouse and Male Homosexuality in Porfirian Mexico” apunta que el baño, la limpieza y la vestimenta son una ventana para examinar las dimensiones raciales, de clase social y género. Macías encontró que durante el Porfiriato los baños públicos fueron el escenario donde las clases bajas aprendieron las prácticas higiénicas de la élite. En estos lugares se negociaron nuevas ideas sobre una masculinidad adecuada y se relacionó la limpieza corporal con el estatus moral. Los hombres limpios se consideraban modernos y educados y las clases bajas aspiraban a formar parte de esa élite moderna. Macías González (2012, 32) argumenta que “tener buena presentación y mostrar que eran limpios, era muy bien aceptado socialmente”. Los obreros del sector de los servicios, como los tranviarios, adoptaron esas nuevas normas sociales, la limpieza y el vestir bien fueron una de las características de su trabajo y de su identidad masculina.

Reid Erec Gustafson (2014) por su parte, analiza cómo se construyeron las identidades masculinas durante la Revolución y hasta la década 1930. La imagen de la clase obrera mexicana posrevolucionaria se ha caracterizado con la idea de una masculinidad dominante, representada por la idea del trabajador como un hombre musculoso, sostén de la familia, controlador tanto de máquinas como de las mujeres. Si bien Gustafson (2014, 13) advierte que él no contradice esa imagen, su objetivo es analizar el proceso en que esa masculinidad dominante se construyó y examinar los

múltiples comportamientos y creencias que se desarrollaron a través de una serie de negociaciones que se manifestaron en las actividades cotidianas de la clase obrera.

Gustafson encontró que los valores que caracterizaron a la clase obrera durante el proceso posrevolucionario fueron la habilidad, el trabajo duro, el honor, la honestidad, la responsabilidad, la heterosexualidad, la sobriedad y la subordinación de las mujeres. Al igual que Buffington, Gustafson apunta que estas características ayudan a corregir la idea de que masculinidad y machismo son sinónimos. Para él, el machismo indica una actitud asumida por algunos hombres, pero no por todos, y se basa en la superioridad masculina, la agresividad, el uso de la violencia y la sujeción de la mujer. Gustafson (2014, 14-16), considera que el machismo obscurece los estudios de las masculinidades y apunta que, si bien, muchos obreros se abrazaron al machismo, éste no puede explicar las masculinidades y deja de lado a los grupos de individuos que emplearon expresiones alternativas de masculinidad.

Las propuestas y estudios de estos autores permiten entender cómo se construyen y transforman las nociones de lo masculino en distintas etapas históricas. Además, tender un puente entre el pasado y el presente que ayude a comprender los problemas actuales sobre la violencia de género, el machismo, la desigualdad laboral entre hombres y mujeres y el recrudecimiento de la opresión masculina, pues la perspectiva histórica aclara cómo al hombre se le ha impuesto el rol de dominador sobre el que ha construido su masculinidad y que en estos momentos es desafiado a favor de la equidad de género.

Tranvías de Guadalajara y ola modernizadora

A finales del siglo XIX y principios del XX, la élite porfiriana tomó a Francia como el modelo a emular, especialmente en los aspectos cultural, intelectual y de lo moderno. Mauricio Tenorio (1996) examina como durante el periodo de Porfirio Díaz se impuso un modelo de progreso que iba de la mano con la nación Moderna y el nacionalismo. La racionalización, secularización y tecnologización del país tenían como principal fin

mostrar a México como una nación progresista. La idea de progreso tuvo mayor impacto en las poblaciones urbanas. El gobierno de Porfirio Díaz se esforzó porque la ciudad de México luciera moderna y cosmopolita, esto con la finalidad de mostrar el progreso material y cultural de su mandato (Tenorio, 1998, 22). Estas ideas de modernización se afianzaron en distintas ciudades del país, Guadalajara no fue la excepción. En lo urbano, se crearon nuevas colonias hacia el poniente de la ciudad, llamadas colonias higiénicas. El paisaje urbano se llenó de chalet. El afrancesamiento de la moda en las mujeres y hombres fue otro efecto notorio de que Guadalajara quería ser una ciudad moderna. Los transportes también experimentaron esa ola de modernización, los tranvías de mulas que circulaban por Guadalajara desde 1876, en 1907 fueron sustituidos por modernos tranvías eléctricos, más veloces que los de tracción animal y con capacidad para más pasajeros. En 1907 la Nueva Compañía de Tranvías, Luz y Fuerza de Guadalajara inauguró este servicio con 58 tranvías eléctricos, 42 los había comprado en 1905 a la fábrica McGuine Cummings Manufacturing Co. de Chicago Illinois. 32 eran carros simples, dos eran de doble piso y doble carro, dos eran para servicio fúnebre y seis de doble carro para pasajeros.² El 14 de septiembre de 1907, dentro de los festejos de la Independencia de México, se llevó a cabo la inauguración de este servicio, se eligieron diez de estos tranvías para que desfilaran por las principales calles de la ciudad, acudieron distinguidos personajes de Guadalajara entre ellos el gobernador Miguel Ahumada, quien tripuló el tranvía número siete que encabezó el desfile. Posteriormente, la Compañía Hidroeléctrica compró 12 tranvías a la “American Car Co.” de San Louis Missouri, con los cuales se sustituyeron los tranvías de tracción animal que cubrían las corridas a Zapopan y Tlaquepaque (Castillo 1994, 213; Valerio Ulloa 259).

Los tranvías representaron un verdadero símbolo de lo moderno y cosmopolita. Con la entrada de este sistema equiparó a Guadalajara con importantes ciudades de Estados Unidos, como Richmond y Virginia, y con otras europeas como París (Sánchez Gómez 1992, 403). En 1909 se fundó la Compañía Hidroeléctrica e Irrigadora del Chapala que monopolizó el servicio de luz eléctrica y los tranvías. En

2. De hecho, diez de estos tranvías desfilaron por las principales calles de la ciudad durante la solemne inauguración del servicio eléctrico, el 14 de septiembre de 1907, a la que acudieron distinguidos personajes de Guadalajara entre ellos el gobernador Miguel Ahumada, quien tripuló el tranvía número siete que encabezó el desfile.

ese año contaba con catorce circuitos de tranvías, que equivalían a 89007 metros de vías, que cruzaban de lado a lado la ciudad y conectaba las distintas zonas y sectores de la misma, así como las zonas aledañas (Zapopan y Tlaquepaque), también unía al centro con las fábricas textiles Experiencia y Atemajac, al igual que vinculaban el centro con las colonias ricas de la ciudad: la Moderna, la Francesa y la Americana, (Castillo 1994, 295) como se puede apreciar en la tabla 1. Los usuarios de los tranvías eran de todas las clases sociales: obreros, clases acomodadas, estudiantes, burócratas, comerciantes, maestros, amas de casa, artesanos, entre otros, es decir, todos aquellos que necesitaban trasladarse de un punto a otro de la ciudad para realizar sus actividades laborales, comerciales o de paseo (Castillo 1994, 295).

Tabla 1. Nombre de circuitos y su longitud propiedad de la Compañía Hidroeléctrica 1910

	Nombre de línea o circuito	Metros	Tipo de Tranvía
1	Zapopan	9726	Eléctrico
2	San Pedro Tlaquepaque	6762	Eléctrico
3	Independencia Poniente	6500	Eléctrico
4	Oriente y Occidente	9500	Eléctrico
5	Colonia Poniente	2361	Eléctrico
6	Agua Azul y Mezquitán	9031	Eléctrico
7	Analco y Belén	6039	Eléctrico
8	Hospicio y Penitenciaria	7741	Eléctrico
9	Colonia Moderna	9492	Eléctrico
10	Oblatos y Colonias	10500	Eléctrico
11	Norte y Sur	5377	Eléctrico
12	San Andrés	4004	Vapor
13	Barranca de Oblatos ³		Mulas
14	Servicio Funerario		Eléctrico
Total		89007	

Fuente: José de Jesús Castillo Martínez. 1994. "Las líneas del tranvía de Guadalajara, Zapopan y San Pedro Tlaquepaque". Trabajo de licenciatura, Universidad de Guadalajara, 223 y 295.

3. Desconozco la extensión de este circuito.

Masculinidad porfiriana

Durante el Porfiriato y su ola de modernización se construyeron distintas maneras de ser hombre. Estas formas estaban asociadas a la raza y a la clase social. Las clases altas adoptaron una “masculinidad fina”, por llamarla de alguna manera, caracterizada por la buena educación, la higiene y el vestir muy a la usanza francesa (Macías 2012, 32). Aunque la mayor parte de los estudios que analizan el afrancesamiento de la sociedad se enfocan en las clases altas o élites porfiristas,⁴ Mauricio Tenorio (1998, 22) señala que estas características también se trataron de implantar a las clases bajas y obreros, bajo el discurso de que el modelo de higienización representaba bienestar y salud. En este trabajo me interesa presentar como la puesta en marcha de la modernización del país durante el gobierno de Porfirio Díaz alcanzó también a la clase obrera o trabajadora y cómo las nociones de lo moderno y cosmopolita transformaron sus identidades masculinas.

Es decir, el Porfiriato y su ola modernizadora, planteó nuevos desafíos masculinos, que iban desde nuevas formas de ser padres, de ser trabajadores, de ser educados y sin vicios, hasta el cambio de la imagen de los hombres de las clases bajas o trabajadoras. La limpieza, el vestir elegante, los buenos modales fueron vistos como otra manera de ser hombres. Estas características las adoptaron las élites porfirianas, pero también trascendieron a otras capas de la sociedad, y las adoptaron principalmente trabajadores urbanos que ofrecían servicios a la sociedad, como los tranviarios, cocheros y los carteros. Así, cuando en 1907 en Guadalajara se modernizó el sistema de tranvías, de mulas a eléctricos, a los trabajadores se les dotó de ciertas características mediante las cuales ellos configuraron sus identidades masculinas, una de ellas fue la presentación y la otra fue la tecnificación de su trabajo.

El caso de los trabajadores de los tranvías es un ejemplo de la forma en que durante el Porfiriato se modernizó su espacio laboral y se les impusieron nuevas formas de ser hombres. Como señala Eric Gustafson (2014, 43), transitaron entre

4. Véase por ejemplo el trabajo de Claudia Álvarez Negrete (2006) quien por medio de las fotografías analiza como las clases altas se esforzaron por mostrar una imagen afrancesada y elegante.

la imagen de hombres fuertes, violentos, rudos, prestos a pelear para defender su honor y la de hombres limpios, elegantes y con buenos modales pues su actividad así se los requería al tener un trato directo con la sociedad.⁵

De tal suerte, el ideal de hombre moderno impactó en dos sentidos en los tranviarios, en el aspecto de su presentación corporal y en la tecnificación de sus actividades laborales, pues ellos manejaban el tranvía que en esa época era sinónimo de progreso. Así, la modernización de los tranvías implicó nuevas nociones de lo que era este servicio. Se requeriría de la especialización y preparación de los trabajadores que quedarían a la cabeza de los modernos tranvías. Estos trabajadores tuvieron que aprender de técnicos extranjeros el manejo de los tranvías, para lo cual era necesario que supieran leer y escribir. Mediante cursos de capacitación el Ayuntamiento de Guadalajara les otorgaba la licencia de motorista, conductor o inspector de tranvías (Castillo 1994, 229). De esta manera adquirieron la categoría de trabajadores calificados y modernos, que debían ser educados y limpios para estar a la altura del servicio cosmopolita que ofrecían.

Trabajo: espacio de los hombres

De acuerdo con Joan Scott (2008), Ava Baron (1991, 2006) y Alice Kessler-Harris (2007) la masculinidad o preponderancia masculina en algunos trabajos se definen por aspectos como el uso de la fuerza física, la preparación o calificación que se requiere, pero más que nada, por realizarse en la esfera pública, es decir, en el “lugar que les corresponde a los hombres”. (Scott 2009, 84; Baron 1991, 56; Kesser-Harris 2007, 138).

5. Ava Baron (2006, 149), quien ha estudiado las masculinidades obreras usando la categoría del cuerpo, identifica que las clases altas y medias configuraron una imagen con características muy definidas, los primeros usaban trajes que cubrían sus cuerpos lo que los hacía elegantes, mientras que los obreros adoptaron el estereotipo del torso desnudo para demostrar su fuerza y la rudeza de su trabajo en comparación con los de las clases medias, que definieron como trabajo de “cerebros” o “trabajos más delicados”. En el Porfiriato los tranviarios de Guadalajara transitaron entre ambas concepciones de ser hombre.

Ramos Escandón (1992), Susie Porter (2008) y Francie Chassen-López (2008) coinciden al señalar que las élites del Porfiriato abrazaron la ideología de género de las esferas separadas, es decir, la privada para las mujeres y la esfera público como el lugar de los hombres. Si bien se abrieron oportunidades educativas para las mujeres éstas estuvieron encaminadas a cómo debía llevarse una casa (Chassen 2008, 395). Susie Porter (2008, 21) señala que el término esfera pública ha sido utilizado de dos maneras por los historiadores, en primer lugar, los inspirados en Habermas la relacionan “a los lugares físicos donde se reúne la gente (la prensa, los cafés, los salones), pero, lo que es más importante, representa la formación de la opinión pública”, los historiadores de las mujeres asocian la esfera pública “con las etapas más tempranas de la industrialización, la separación entre la casa y el trabajo y el surgimiento de una clase media. Abarca una amplia gama de lugares y actividades que históricamente han sido asociados con el género masculino”. De esta manera, la esfera pública fue destinada a los hombres, mientras que la privada se consignó como el lugar ideal para las mujeres.

Si bien, la industrialización de México durante el Porfiriato permitió el ingreso de gran cantidad de mujeres a la vida laboral, éstas se concentraron en la industria manufacturera y fueron excluidas casi en su totalidad de la industria extractiva, como el gas y la electricidad (Porter 2008, 13). Las actividades de los tranviarios se desarrollaron dentro del auge de la industria eléctrica, que por el tipo de actividades quedaron en la esfera pública, en las calles y bajo la mirada de la sociedad, lo que lo convirtió en un trabajo “naturalmente” masculino.

División social del trabajo de los tranviarios

El mundo del trabajo es considerado como un espacio central para la construcción de la identidad masculina. Investigaciones recientes se han centrado en la cuestión de la capacidad y resistencia física como atributos de los trabajos masculinos (Palermo 2009, 95). El mundo de trabajo de los tranviarios reunía las características antes mencionadas: en primer lugar, que algunas de las actividades que realizaban depen-

dían de la fuerza física de los trabajadores; en segundo, a que los trabajos que se desempañaban en la industria eléctrica y de transporte, como en el caso de los tranvías,⁶ requerían de cierta capacitación, por lo que ganaron el rango de trabajos calificados y; en tercer lugar, a que se realizaba en la vía pública. Las compañías a cargo de los tranvías se presentaron como empresas modernas y novedosas, que estratificaron el capital, controlaron el servicio de la luz eléctrica, entre ellos los tranvías, diversificaron las actividades de los trabajadores y jerarquizaron los puestos.

El paso de tranvías de tracción animal al eléctrico implicó un cambio en la infraestructura de este servicio, se instalaron durmientes, rieles, postes, cables, con lo que se generaron nuevos puestos de trabajo, además se compraron carros-vagones eléctricos que fue necesario que los tranviarios aprendieran a manejar. La electrificación de todas las líneas no fue simultánea, por lo que durante algún tiempo coexistieron los dos medios de transporte, los tranviarios se dividieron entre los que manejaban el sistema antiguo y los que fueron encargados de manejar los modernos carros eléctricos, que en un primer momento circularon sólo por la ciudad, las líneas foráneas continuaron con el sistema de mulas, como por ejemplo la línea a la Barranca de Oblato y la de San Andrés. (Castillo 1994)

El sistema eléctrico no modificó mucho las líneas de tranvías, ya que básicamente el cambio consistió en sustituir los tranvías de mulas por los eléctricos, y aunque se agregaron nuevas rutas y se ampliaron otras, la red tranviaria continuó casi igual. No obstante, en el mundo del trabajo se generaron cambios importantes.

Existe una amplia discusión historiográfica que ha evaluado el impacto que tuvo la modernización en ciertas industrias y trabajos. Muchos de estos estudios se enfocan al trabajo femenino, donde generalmente a mayor modernización mayor devaluación y desplazamiento de las mujeres.⁷ El caso de los tranviarios contribuye al debate sobre la modernización en los procesos de trabajo porque se centra en qué pasó con el trabajo

6. Es importante señalar que los tranviarios necesitaban tener cierta preparación en cuestiones de electricidad pues los tranvías eran movidos por medio de la fuerza eléctrica.

7. Véase Dawn Keremitsis (1973); Carmen Ramos Escandón (2004); María Teresa Fernández Aceves (2006); Susie S. Porter (2008); María Teresa Fernández Aceves (2008); María Teresa Fernández Aceves (2010); Heather Fowler-Salamini (2014).

masculino. A pesar de que antes y después este trabajo lo realizaban hombres, con la modernización y las nuevas tecnologías cambiaron las concepciones de lo que se consideraba trabajo tradicionalmente masculino. Mi estudio concuerda con el argumento de Ava Baron (1991, 56), de que el desarrollo tecnológico impacta directamente en la identidad masculina del trabajo, ya que por lo general viene acompañada de una masificación de la industria y, por ende, de una devaluación de su trabajo original.

El cambio de una tecnología a otra en el caso de los tranvías generó cambios importantes en las actividades laborales y en la división social del trabajo, así como en las concepciones de lo “moderno” y lo “anticuado”, aspectos que repercutieron en la concepción del trabajo, así, el manejo de los tranvías de tracción animal fue considerado anticuado frente al eléctrico y, por tanto, de menor rango, de tal suerte que la nueva división del trabajo desplazó a los conductores del tranvía de mulas de los puestos calificados, al grado que les dejaron las corridas menos importantes y les otorgaron un salario más bajo que a los de sus colegas de los tranvías eléctricos.⁸ Mantengo como hipótesis que estas transformaciones conllevaron también un cambio generacional, es decir, los tranviarios que comenzaron con el servicio de mulas continuaron en sus puestos, mientras que cuando compraron los tranvías eléctricos se contrató nuevo personal, más jóvenes y capaces de aprender la nueva tecnología. Al respecto, Roberto Miranda (2006b, 199) sostiene que en los nuevos giros industriales que surgieron en Guadalajara a principios del siglo XX, como el textil, metalmecánica, electricidad y, en especial, en la industria de la comunicación, como la prensa, imprenta, correo, telégrafo, teléfono, tranvías y ferrocarriles se requería personal masculino con capacidad lectora, aspecto que contribuyó a dar rango de calificado a estos trabajos.

No obstante, en la rama de tranvías, ambas actividades, es decir, tranvías de tracción animal y eléctricos siguieron considerándose masculinas, ya que requerían del uso de la fuerza. Por ejemplo, en los tranvías de mulas el trabajo se dividía en tres trabajadores: el cochero, el conductor-boletero y los inspectores de línea. El cochero,

8. Archivo Histórico de Jalisco (en adelante AHJ), t. 3, 1916, caja 1, exp. 7844. Es importante señalar que durante la Revolución mexicana (1910-1917) y bajo el discurso solidario los tranviarios pugnaron por una homologación salarial sin tomar en cuenta las diferencias tecnológicas.

que ocupaba la parte delantera del vagón, era el que realizaba la tarea más pesada, su trabajo consistía en guiar y controlar a las fuertes mulas. Entre sus obligaciones estaba vigilar que las mulas se encontraran en condiciones aptas para arrastrar el vagón y además eran responsables ante la empresa y las autoridades de los accidentes que sufrieran por su descuido o impericia. El conductor boletero, que viajaban dentro del vagón, se encargaba de atender que el cochero hiciera su trabajo bien y con puntualidad, además debía cuidar que el vagón estuviera limpio, también debía cobrar los pasajes y cerciorarse de que cada pasajero ocupara su localidad y que ninguno viajara sin boleto. Por último, el inspector de línea, que laboraba fuera del tranvía, situándose en diferentes puntos del trayecto a un lado de la vía, tenía la obligación de cuidar que los cocheros y conductores-boleteros hicieran bien su trabajo. Revisaba que los boletos correspondieran a la línea y al tramo que habían pagado el usuario, y entregaba un informe por escrito a la gerencia sobre la cantidad de pasajeros que iban en el carro, si algún pasajero viajaba sin boleto lo reportaba al conductor. Además de ir debidamente uniformado, el inspector portaba siempre un reloj, para vigilar la puntualidad de las corridas.⁹ El reloj y la libreta fueron las principales herramientas de trabajo del inspector, lo que me permite deducir que en el sistema de tranvía de mulas por lo menos el inspector sabía leer y escribir. Se dice que muchos trabajadores llegaron a odiar la famosa libreta del inspector de línea (Castillo 1994, 115). Al parecer el único que iba uniformado en esa época era el inspector. De acuerdo con las imágenes de la época, los cocheros y conductores de los tranvías de mulas no iban uniformados como lo hicieron los que trabajaron en los eléctricos, por el contrario, vestían ropa muy sencilla, como se puede ver en la figura 1, en la que se aprecia al conductor vestido de manta y detrás de él se ve un hombre mejor vestido quien bien podría ser el inspector. Lamentablemente en la fotografía no se alcanza a distinguir bien la vestimenta de los usuarios.

9. Biblioteca Pública del Estado de Jalisco “Juan José Arreola” (en adelante BPEJ), *Fondo Misceláneas 726*, núm. 17, f. 4, *Reglamento de los Tranvías de Guadalajara*, Guadalajara, Antigua Imprenta de Dionisio Rodríguez, 1881.

Figura 1. Tranvía de mulas



Fuente: "Postal", Colección Allen Morrison, en Allen Morrison. 2003. "Tranvías de Guadalajara. Los tranvías de Guadalajara", [Traducido por Gustavo Granero], <http://gustavogranero.blogspot.com.co/2009/10/los-tranvias-de-guadalajara-por-allen.html>

N de A: Allen Morrison (2003) advierte que: "El carro mostrado [arriba] está viajando hacia el oeste en la calle Morelos, en la parte de lo que hoy es la Plaza Tapatía".

La electrificación de los tranvías modificó las actividades de los tranviarios, que se tuvieron que adecuar a una serie de factores novedosos acordes a la nueva tecnología y que le dieron el sentido de trabajo calificado en comparación con el de tracción animal. En primer lugar, los cocheros fueron sustituidos por los motoristas, mientras que las actividades de los conductores e inspectores se mantuvieron casi intactas. El motorista fue la pieza clave de este rápido cambio, su trabajo requería de un adiestramiento especial y de mucha fuerza para poder guiar y maniobrar a los eléctricos. En una breve descripción que la *Gaceta Municipal* hizo sobre las labores de los motoristas, señaló que estos realizaban su

trabajo de pie, para poder controlar “al fatigoso garrote, en que frena a pulmón con las cadenas, casi como antes los esforzados conductores de mulas”.¹⁰ De igual manera, el uso de la maquinaria siempre se ligó a lo masculino y le otorgaba un rango superior a los que las manejaban. Para desempeñar este puesto se necesitaba aprobar una serie de exámenes técnicos y médicos, que eran realizados por la Comisión de Tranvías del Ayuntamiento de Guadalajara (Castillo 1994, 229). Este tipo de capacitación colocó a los motoristas en un puesto calificado y masculino y, por ende, mejor pagado.

El sistema eléctrico también necesitó de un puesto más, el de los troleros, que eran los que aplicaban los frenos en las paradas y arranques, y cuidaba que el trole no perdiera el contacto con los cables aéreos de la energía eléctrica. Este trabajo también requería de un gran esfuerzo físico, pero como no manejaba ningún tipo de maquinaria no se le consideró calificado, de hecho, era estimado el más bajo en la escala de los puestos.¹¹

Una de las obligaciones que tenía todo el personal de los tranvías era que en caso de accidentes o descarrilamientos prestarían auxilio a los conductores para remediar el problema, lo que implicaba el uso de la fuerza para mover los vagones y volverlos a subir a la vía.¹² Además de ser considerados tradicionalmente masculinos, porque requerían de fuerza física, otra característica que les daba la categoría de trabajo “para hombres” era el hecho de emplearse y trabajar en la vía pública, lo cual implicaba un constante trato con los usuarios. Por ejemplo, los conductores tenían que lidiar en ocasiones con borrachos a los que tenían que bajar del tranvía o no dejarlos subir, así como con gente que no quería pagar su pasaje. Igualmente, tanto los inspectores como los conductores iban armados, ya que “cuando por des-

10. Archivo Municipal de Guadalajara (en adelante AMG), “Breves apuntes históricos y anecdoticos de los tranvías en Guadalajara”. 1944. *Gaceta Municipal*, Guadalajara, marzo 1.

11. Este dato lo retomo de las distintas demandas que los tranviarios presentaron en la década 1920, en la que ellos mismos señalan que empezaron “desde abajo” haciendo el servicio de los troleros.

12. BPEJ, *Fondo Misceláneas 726*, núm. 17, f. 7, *Reglamento de los Tranvías de Guadalajara*, Guadalajara, Antigua Imprenta de Dionisio Rodríguez, 1881.

gracia hubiere peligro de algún asalto a los wagones”¹³ estaban obligados a defenderlo con las armas en combinación con los demás empleados del tranvía.¹⁴

Los tranvías eléctricos requerían de un constante mantenimiento para su buen funcionamiento, los mecánicos y engrasadores eran los encargados de estas actividades. Su trabajo también se consideró calificado, pues requería un adiestramiento especial para arreglar las máquinas o cualquier desperfecto de los tranvías. El trabajo de los inspectores se vinculó más con la empresa, ya que ellos eran los que informaban de la conducta y desempeño de los demás trabajadores, por lo que fueron vistos por los obreros como una extensión de la gerencia y muchos de los inspectores desempeñaron un papel de “verdugos” de los empleados de rango más bajo.

De igual manera, el trabajo de los tranviarios, en especial el de los conductores-boleteros requería que ellos se comportaran con caballerosidad, ya que entre los usuarios había mujeres a las que había que tratar con respeto. La caballerosidad no se medía sólo en el trato amable, implicaba también un aspecto aseado, por lo que desde que comenzaron a circular los tranvías eléctricos se uniformó a los tranviarios con un “vistoso uniforme de loneta amarilla oscuro y cachucha alta del mismo género de corte muy correcto”.¹⁵ La empresa les entregaba dicho traje el cual debían llevar limpio todos los días.

13. BPEJ, *Fondo Misceláneas 726*, núm. 17, f. 11, *Reglamento de los Tranvías de Guadalajara*, Guadalajara, Antigua Imprenta de Dionisio Rodríguez, 1881.

14. El reglamento también establecía que todos los empleados de la empresa estaban obligados a servir para la defensa de la misma, sometiéndose para ejecutarlo a las órdenes del Administrador o de los superiores que por este se designen. Ver: BPEJ, *Fondo Misceláneas 726*, núm. 17, f. 11, *Reglamento de los Tranvías de Guadalajara*, 1881, Guadalajara, Antigua Imprenta de Dionisio Rodríguez, f. 11.

15. José Laris. 1944. “Los tranvías eléctricos de Guadalajara”. *El Informador*, Guadalajara, julio 19, 3.

Imagen masculina de los tranviarios: limpios y educados

Al modernizarse los tranvías, la compañía también proyectó modernizar la imagen de los trabajadores, que al tener contacto personal con el público debían cumplir con ciertas normas de etiqueta. Para tal fin, la empresa reglamentó normas de conducta y de indumentaria personal, entre las que se destaca el uso de un elegante uniforme. En la inauguración del servicio de tranvías eléctricos, por primera vez estos trabajadores portaron un “vistoso uniforme de loneta amarilla obscuro y cauchucha alta del mismo género de corte muy correcto”. La empresa les entregaba dicho traje el cual debían llevar limpio todos los días.¹⁶

Este uniforme los acercaba más a la imagen de los hombres de clase media que a los obreros de las fábricas y los talleres, que se identificaban con la imagen de hombres rudos, de torsos desnudos, sudorosos y de manos callosas (Baron 2006).¹⁷ De esta manera, el uniforme que portaron los tranviarios estuvo lleno de significados, no era sólo una prenda para trabajar y cubrirse, era un atuendo que pretendía dar distinción al servicio que estos empleados ofrecían. El atuendo de los trabajadores de los tranvías de mulas era el asociado a los “pelados”, vestían camisa y pantalón de manta con sombrero ancho de paja, (ver figura 1). Esta vestimenta a principio del siglo XX y con las ideas afrancesamiento de la sociedad eran consideradas como una indumentaria “peladezca”,¹⁸ que debería prohibirse en aras de mostrar una sociedad tapatía más moderna y culta (Bastarrica 2014, 1703) De hecho, estaba prohibido usar ese tipo se sombreros en los tranvías eléctricos, no así en los de mulas, ya que como cubrían las rutas de segunda clase o foráneas, no existía este tipo de prohibiciones.¹⁹

16. José Laris. 1944. “Los tranvías eléctricos de Guadalajara”, *El Informador*, Guadalajara, julio 19, 3.

17. La prensa tapatía del Porfiriato es una buena fuente para ver estas dicotomías, pues en la propaganda de las tiendas de ropa se marcaban traje elegantes para los hombres de las clases altas y overoles para la clase trabajadora.

18. Se refiere a la forma de vestir de las personas de las clases bajas y campesinos que usaban sombrero, guarcaches, cinturón colorado y sarape al hombro. Cf. Beatriz Bastarrica Mora (2014, 1702).

19. Las rutas de segunda clase eran las de La Barranca de Oblatos y San Pedro Tlaquepaque.

El elegante traje de los conductores, motoristas e inspectores de los tranvías de inmediato adquirió connotaciones de clase y género. El traje también los distinguía de los demás trabajadores de la compañía de tranvías, pues los trolley, peones de vías y mecánicos, portaban un uniforme muy distinto: overoles, sombreros para cubrirse el sol y, debido a sus actividades, les era más difícil mantener la higiene que se les exigía a los trabajadores a bordo de los tranvías. El uniforme y el trabajo de los tranviarios se conformaron como masculinos, el ser un trabajo que se desarrollaba en la vía pública no permitió el acceso de las mujeres a esos puestos (que incursionaron en 1909, pero sólo por dos meses, pues la sociedad las rechazó por ser mujeres, por no usar uniformes y por no ser un trabajo femenino). El uniforme tenía la finalidad de hacerlos lucir como trabajadores de una de las actividades más modernas de la ciudad.

Otra parte importante del uniforme y que tal vez es el elemento que reafirma la imagen masculina de estos trabajadores fue la pistola. Gabriela Cano (2009) señala que el uso de las armas y la capacidad de responder rápida y violentamente a las agresiones acentuaba la virilidad. En este sentido, los tranviarios al portar un arma reafirmaban una imagen masculina y de poder, por medio de la cual protegían el tranvía, los usuarios y a ellos mismos de asaltos o imprudencias de pasajeros o negaciones a pagar el servicio. Al parecer las armas que usaban eran de su propiedad y no de la empresa, y como era común en esa época entre mejor fuera la pistola más distinción les daba. Por ejemplo, Alberto Peregrina, conductor de tranvías, sentía orgullo de tener una pistola Colt 44, pero a la vez se jactaba de no haberla necesitado, pues cuando se enfrentó a un asaltante, corrió, lo alcanzó y lo golpeó a mano libre.²⁰

Estos trajes que desde luego no estaban al alcance de todos, se mandaban a hacer en importantes casas comerciales de la ciudad, los uniformes de los tranviarios, por ejemplo, eran confeccionados en los almacenes llamados La Ciudad de México. El uniforme de los tranviarios constaba de dos partes, una elegante, ya descrita: chaqueta y cachucha de ferrocarrilero y, otra adecuada para el trabajo más rudo pues como lo establecía el reglamento, en caso de accidente o descarrilamientos del tranvía los conductores, moto-

20. Angélica Peregrina Vázquez. 2015. Entrevistada por Cristina Alvizo. Marzo 12. Zapopan, México.

ristas e inspectores estaban preparados para hacer el trabajo pesado: empujar o levantar el tranvía y volverlo a subir a los rieles así como auxiliar a los pasajeros.

El uniforme también denotaba una posición social. El traje de los tranviarios que iban a bordo del tranvía no era igual al de los trabajadores de menor rango: los troleros, encargados de mover los tranvías y los peones de vía, que eran los encargados de cuidar las vías y mantenerlas en buenas condiciones usaban un uniforme menos elegante y más apropiado para los trabajos manuales que realizaban. Su uniforme fue un overol grueso y guantes, se les permitía usar sombrero de paja para cubrirse del sol, ya que su trabajo se realizaba en la calle.

Para completar el uniforme, en 1909 la Compañía Hidroeléctrica estableció un servicio de barbería para que los tranviarios se presentaran a sus labores aseadas y con el pelo corto. Este fue otro elemento de modernidad de la Hidroeléctrica y que además influyó en la conformación de la identidad masculina de los tranviarios, pues como señala el historiador Víctor Macías González (2012, 32), las barberías y los baños públicos en el Porfiriato fueron espacios culturales masculinos donde las clases bajas aprendían las prácticas de higiene de la élite. Macías González argumenta que “tener buena presentación y mostrar que eran limpios, era muy bien aceptado socialmente”. Estas características configuraron el trabajo de los tranviarios desde 1906 hasta 1944. La imagen elegante de los trabajadores estaba en armonía con la modernidad de los nuevos tranvías traídos de Chicago. Los tranviarios asociaron el uso de esta vestimenta a sus nociones de un trabajo calificado y masculino, que les daba distinción y estatus.

Incursión de las mujeres: ¿crisis de la masculinidad?

La modernidad e industrialización del Porfiriato impuso un nuevo desafío a los hombres: la incursión de las mujeres a sus ramos de trabajo. Como ya señalé, el trabajo de los tranviarios se constituyó como masculino ya que, como señala Ava Baron (2006, 147), en este tipo de actividades se hacía hincapié en las capacidades físicas como requisito previo para el trabajo. La irrupción de las mujeres a trabajos

considerados masculinos representaba la amenaza de feminizar esas ramas laborales, lo que ponía en juego la identidad masculina de los trabajadores.

De acuerdo con Enrique Francisco Camarena (1987, 522), las mujeres hicieron una breve incursión como empleadas de los tranvías, al parecer en 1909, es decir, cuando la Compañía Hidroeléctrica monopolizó este servicio y dentro del marco de modernización del sistema tranviario en Guadalajara. Sin embargo, fue muy poco el tiempo que las mujeres se emplearon en esos trabajos: dos meses. Aunque no localicé ninguna fuente primaria que tratara sobre el tema, la afirmación de Camarena permite preguntarse: ¿cuáles eran las construcciones de masculinidad y feminidad en el trabajo y en la sociedad tapatía? Considero que el caso chileno, estudiado por Elizabeth Prudant Soto (2009) arroja luz sobre lo masculino y lo femenino en el mundo de los tranvías. La autora señala que algunas mujeres se emplearon como cobradoras y conductoras en los tranvías de 1880 a 1920. Su presencia dio pie a fuertes discusiones sobre la ocupación laboral femenina en el espacio público, ya que cuestionaba las concepciones de masculinidad en ese ramo. Esta polémica se tradujo en enérgicas críticas de la prensa hacia esas mujeres por realizar actividades “poco acordes a su sexo” (Prudant 2009, n.d.).

Possiblemente, la corta participación de las mujeres como cobradoras en el ramo de los tranvías en la ciudad de Guadalajara se debió a los estereotipos femeninos de la época. Carmen Ramos Escandón (1992, 143) señala que en estos años la burguesía creó la imagen de las “señoritas porfirianas”: “mujer recatada, de modales mesurados, de expresión pausada y gesto sumiso, que lleva el cabello recogido y la falda larga”. El lugar que correspondía a estas mujeres era el hogar “un espacio reservado exclusivamente para la vida familiar, totalmente desligado del mundo social” (Ramos 1992, 151). A las mujeres trabajadoras también se les impuso este código de conducta y se les añadió el de docilidad social. El trabajo para las mujeres de clase baja fue visto como un mal necesario por lo que se les impuso el ideal de “pobres pero honradas”. Los trabajos aceptados para las mujeres fueron los de empleadas domésticas, artesanas, obreras, empleadas del comercio y del correo, telegrafistas, maestras, taquígrafas y cigarreras (Ramos 1992, 150-151).

En Guadalajara también se debatió el trabajo femenino en los espacios públicos, como en tiendas y almacenes. En la sociedad porfiriana tapatía persistía la idea de que el trabajo femenino constituía una amenaza a la salud o vida familiar (Kessler-Harris, 2007, 259). Una muestra clara de este debate lo presenta *El Malcriado*, que en 1910 realizó una fuerte crítica sobre el trabajo femenino en espacios públicos y señaló

¿quién de sano criterio y amante de la moralidad en lo posible, no se escandaliza a cada paso, aunque guarde silencio, al pasar por los almacenes de ropa, de abarrotes, de calzado, y hasta por los establecimientos exclusivos de bebidas embriagantes, vulgo cantinas, no se escandaliza, decimos, viendo cubierto el personal de dependientes, con Señoritas que desde a legua gritan a voz en cuello, con su inepticia, falta de agilidad, y con otras más cualidades que son incompatibles con tales empleos, y sí dignas de lucirse por las que las poseen, en los retretes del hogar doméstico?²¹

Señalaba que esas jóvenes no se empleaban por necesidad sino por la ambición del lujo y la vanidad, y por la envidia de tener la “falda sastre” que le vio a la amiga, “se deja dominar y morder el corazón por el monstruo feroz de la envidia; y de pronto empieza a solicitar trabajo en algún almacén, hasta que por último, aún en una cantina se encaja con tal de poder competir con su rival”.²² Según el señalado diario, este era el primer paso para que las jóvenes se dedicaran a la prostitución. El diario acusaba a los padres, especialmente a las madres, de dejarlas caer en la perdición. También inculpaba a los patrones, pues al darles trabajo contribuía a su perdición, tal vez por esto, en almacenes como Fábricas de Francia se empleaban mayormente a hombres como dependientes y las mujeres trabajaban en los talleres de costura de dicha firma comercial, marcando claramente la distinción del trabajo para hombres en lo público y para mujeres en lo privado.²³

21. BPEJ, *Fondos Especiales*, “El prostíbulo y el feminismo”. 1910. *El Malcriado*, Guadalajara, octubre 9.

22. Moisés González Navarro (2000, 1: 99) reafirma esta imagen de lo sumamente tradicional que fue la Guadalajara porfiriana al señalar que cuando se pusieron de moda las faldas de “medio paso”, algunos católicos apedrearon a las mujeres que las usaban.

23. Por ejemplo, en las imágenes que presenta Sergio Valerio Ulloa (2010) sobre los trabajadores de Las Fábricas de Francia se aprecia sólo hombres atendiendo la tienda y en una foto se ven dos mujeres atendiendo la zona de vestidos de damas.

Aunque existen pocas fuentes que hablen sobre las mujeres tranviarias, infiero que su presencia en los tranvías no fue bien vista por la sociedad y por los propios tranviarios, pues representaba una doble amenaza: primero, rompía las ideas de masculinidad con las que se construyó el trabajo de los tranviarios, y, segundo, representaba la masculinización de las mujeres dentro de una sociedad porfirista que se empeñaba en mantenerlas dentro de los límites del hogar. Posiblemente, las razones por las cuales estas mujeres duraron poco en este ramo fue por la no aceptación de los tranviarios, en parte debido a que su presencia ponía en juego la masculinidad de su trabajo, y porque ellas podían desempeñarse sólo como cobradoras, al no reunir los requerimientos físicos para desarrollar actividades como arreglar el tranvía o restablecerlo en la vía en caso de descarrilamiento. Asimismo, las mujeres no lograron mantenerse como cobradoras, posiblemente porque sus obligaciones iban más allá de cobrar y entregar boletos, ellas también debían cuidar, ayudar y enfrentar, en algunas ocasiones, a los usuarios imprudentes.

Las mujeres tranviarias chocaban con la imagen de las “señoritas porfirianas”, sus puestos no representaban sumisión, eran una figura visible y de autoridad dentro de los tranvías, pues los cobradores cuidaban que los trabajadores a bordo del tranvía desempeñaran bien su trabajo además de que estaban en constante interacción con los usuarios. Sostengo como hipótesis que fue la razón por la cual duraron sólo unos meses en tales puestos, situación parecida al caso chileno, como lo señala Prudant Soto (2009, n.d.): “ver a estas mujeres ejecutando labores tradicionalmente masculinas en plena vía pública no fue lo único provocador; sus cuerpos insolentes y deschavetados, posesionándose del escenario engalanado del tranvía, despertaban curiosidades y murmullos entre quienes las observaba”.

A manera de conclusión

En el Porfiriato, las innovaciones tecnológicas, como la luz eléctrica, modificaron el trabajo de los tranviarios, quienes necesitaron adquirir nuevas habilidades y capacitación, aspectos con los que los tranviarios configuraron su mundo laboral como un espacio masculinizado y calificado al que no permitieron el acceso de las mujeres. En esta etapa, los tranviarios se apropiaron de dos elementos claves de su masculinidad: la caballerosidad y la rudeza. Su trabajo requería cierto refinamiento, aspecto limpio y modales apropiados; pero a la vez portaban pistola e imponían su autoridad dentro del tranvía. Es decir, la masculinidad del “buen hombre” porfiriano no desplazó a la masculinidad dominante, agresiva y de tintes machistas, sino que convivieron y se entrecruzaron. El caso de los tranviarios de Guadalajara ayuda a demostrar que no existe una masculinidad acabada sino que hay muchas masculinidades y que éstas se encuentran en constante cambio debido a las exigencias de la época y a los distintos contextos, ya sean sociales, económicos o políticos.

Referencias

- Archivo Histórico de Jalisco (AHJ), Ramo Trabajo, t. 3, 1916, caja 1, exp. 7844.
- Archivo Municipal de Guadalajara (AMG). AMG. “Breves apuntes históricos y anecdóticos de los tranvías en Guadalajara”, *Gaceta Municipal*, Guadalajara, marzo de 1944, sin página.
- Biblioteca Pública del Estado de Jalisco “Juan José Arreola” (BPEJ), *Fondo Misceláneas*, 726, núm. 17, ff. 4, 7, 11; *Fondos Especiales*, “El prostíbulo y el feminismo”. 1910. *El Malcriado*, Guadalajara, octubre 9.
- Baron, Ava. 1991. “Gender and Labor History: Learning from the Past, Looking to the Future”. En *Work engendered. Toward a New History of American Labor*, ed. Ava Baron, 1-46. Ithaca y London: Cornell University Press.,
- Baron, Ava. 2006. “Masculinity, the Embodied Male Worker, and the Historian’s Gaze”. *International Labor and Working-Class History*. 69: 143–160.
- Bastarrica Mora, Beatriz. 2014. “El sombrero masculino entre la Reforma y la Revolución Mexicana: materia y metonimia”. *Historia Mexicana*. 63: 1651-1708.
- Benhumea-Bahena, Belén, 2014. “Educados para ser varones modernos: los estudiantes del Estado de México durante el porfiriato. Un estudio de masculinidades”. *Contribuciones desde Coatepec*. 26: 91-107.
- Buffington, Robert. 2015. *A Sentimental Education for the Working Man: Mexico City, 1900-1910*. Durham: Duke University Press.
- Camarena, Enrique Francisco. n.d. *Narraciones Tapatías. Los acontecimientos principales en la sociedad, la cultura, la política y la vida provincial de Guadalajara, Jal., con sus costumbres, escándalos y personajes distinguidos de 1900 a 1950*. s.l: s.e.

- Cano, Gabriela. 2009. "Inocultables realidades del deseo. Amelio Robles, masculinidad (transgénero) en la Revolución mexicana". En *Género, poder y política en el México posrevolucionario*. Coordinado por Gabriela Cano, Mary Kay Vaughan y Jocelyn Olcott. México: FCE, UAM-Ixtapalapa.
- Castillo Martínez, José de Jesús. 1994. "Las líneas del tranvía de Guadalajara, Zapopan y San Pedro Tlaquepaque". Trabajo de licenciatura, Universidad de Guadalajara.
- Chassen-López, Francie. 2008. "A Patron of Progress. Juana Catarina Romero, the Nineteenth-Century cacica of Tehuantepec". *Hispanic American Historical Review*. 88: 393-426.
- Fernández Aceves, María Teresa. 2008. "Los talleres domiciliarios y el trabajo femenino: el caso de Guadalajara, 1930-1950". En *Espacios, prácticas, representaciones en la cultura política de los trabajadores*, eds. Miguel Orduña y Alejandro de la Torre, 168-192. México: UNAM.
- Fernández Aceves, María Teresa. 2010. "La lucha entre el metate y el molino de nixtamal en Guadalajara, 1920-1940". En *Género, poder y política en el México posrevolucionario*, compiladores Gabriela Cano, Mary Kay Vaughan y Jocelyn Olcott, 227-280. México FCE-UAM-Iztapala.
- Fernández Aceves, María Teresa. 2014. *Mujeres en el cambio social en el siglo XX mexicano*. México: Siglo XXI Editores-CIESAS.
- Fowler-Salamini, Heather. 2013. *Working Women, Entrepreneurs, and Mexican Revolution. The Coffee Culture of Cordoba*. Lincoln: Universidad of Nebraska.
- González Navarro, Moisés. 2000. *Cristeros y agraristas en Jalisco. Tomo 1*. México: El Colegio de México, Centro de Estudios Históricos.

Gustafson, Reid Erec. 2014. "He Loves The Little Ones And Doesn't Beat Them' Working Class Masculinity in Mexico City, 1917-1929". Tesis doctoral, University of Maryland.

Keremitsis, Dawn. 1973. *La industria textil mexicana en el siglo XIX*. México: SEP.

Kesser-Harris, Alice. 2007. *Gendering Labor History*. Urbana: University of Illinois Press.

Laris, José. 1944. "Los tranvías eléctricos de Guadalajara". 1944. *El Informador*, Guadalajara, julio 19.

Macías González, Víctor. 2012 "The Bathhouse and Male Homosexuality in Porfirian Mexico". En *Masculinity and Sexuality in Modern Mexico*, eds. Víctor Macías González y Anne Rubenstein, 25-45. Alburquerque: University of New Mexico Press.

Miranda Guerrero, Roberto. 2006a. La vida de un obrero y la construcción de la masculinidad (1890-1940)". En *Orden social e identidad de género México, siglos XIX y XX*, coordinadores María Teresa Fernández Aceves, Carmes Ramos Escandón y Susie Porter, 299-321. Guadalajara: Universidad de Guadalajara, CIESAS.

Miranda Guerrero, Roberto. 2006b. "Género, masculinidad, familia y cultura escrita en Guadalajara 1800-1940". En *Hombres y masculinidades en Guadalajara*, coordinadores Roberto Miranda Guerrero y Lucía Mantilla, 189-250. Guadalajara: Universidad de Guadalajara-Centro de Universitario de Ciencias Sociales y Humanidades.

Morrison, Allen. 2003. "Tranvías de Guadalajara. Los tranvías de Guadalajara", [Traducido por Gustavo Granero], <http://gustavogranero.blogspot.com.co/2009/10/los-tranvias-de-guadalajara-por-allen.html>

- Negrete Álvarez, Claudia. 2006. *Valleto hermanos. Fotógrafos mexicanos de entresiglos*. México: UNAM.
- Palermo, Silvana. 2009. “Masculinidade, conflitos e solidariedades no mundo do trabalho ferroviário na Argentina (1912-1917)”. *Revista Mundos do Trabalho*. 2: 94-123.
- Porter, Susie. 2008. *Mujeres y trabajo en la ciudad de México. Condiciones materiales y discurso públicos (1879-1931)*. Zamora: El Colegio de Michoacán.
- Prudant Soto, Elisabeth. 2009. “Entre la infamia y el deleite. Las cobradoras de tranvías en el Santiago de Chile y Valparaíso (1880-1920)”. *Mundos Nuevos*. <http://nuevomundo.revues.org/56152>. doi: 10.4000/nuevomundo.56152
- Ramos Escandón, Carmen. 1992. “Señoritas porfirianas: mujer e ideología en el México progresista, 1880-1910”, En *Presencia y transparencia: la mujer en la historia de México*, ed. Carmen Ramos Escandón, 93-109. México: El Colegio de México.
- Ramos Escandón, Carmen. 1998. *La industria textil y el movimiento obrero en México*. México: UAM-Iztapalapa.
- Ramos Escandón, Carmen. 2004 *Industrialización, género y trabajo femenino en el sector textil mexicano: el obraje, la fábrica y la Compañía Industrial*. México: CIESAS.
- Scott, Joan, 2008. *Género e historia*. México: Fondo de Cultura Económica, Universidad Autónoma de la Ciudad de México.
- Tenorio Trillo, Mauricio, 1996. “1910 Mexico city. Space and nation in the city of the Centenario”. *Journal of Latin American Studies*. 28: 75-104.

Tenorio, Trillo Mauricio. 1998. *Artilugio de la nación moderna. México en las exposiciones universales*. México: Fondo de Cultura Económica.

Valerio Ulloa, Sergio. 2006. "Empresas, tranvías y alumbrado público. La compañía Hidroeléctrica e Irrigadora del lago de Chapala". En *Poder público y poder privado. Gobiernos, empresarios y empresas, 1880-1980*, coordinadores María Eugenia Romero Ibarra, José Mario Contreras Valdez y Jesús Méndez Reyes, 233-291. México: Universidad Nacional Autónoma de México.

Valerio Ulloa, Sergio. 2010. *Las Fábricas de Francia. Historia de un almacén comercial en Guadalajara*. Guadalajara: Universidad de Guadalajara.

Vázquez, Angélica Peregrina. 2015. Entrevistada por Cristina Alvizo. Marzo 12. Zapopan, México.

