LOS VEHÍCULOS DE LA DIVERSIÓN: LOS TRENES DE MULITAS EN EL DISTRITO FEDERAL

Fernando Aguayo

La República Mexicana vivía hacia mediados del siglo pasado una de las peores crisis de su corta existencia como nación independiente. Su economía estaba en franca decadencia y sin poder político que lograra el consenso social; los gobiernos se sucedían uno tras otro sin lograr cristalizar medidas que pudieran ayudar a superar el estado de postración en el que se vivía. Las cosas se complicaron cuando diversos países buscaron aprovechar esta situación para su propio beneficio, primero con pretextos y violencia despojaron a México de la mitad de su territorio y veinte años después pretendieron la aclimatación de un príncipe europeo que pusiera orden en el caos mexicano.

Las batallas políticas y militares que sucedieron a la restauración de la república y la afirmación de la soberanía en 1867, no solucionaron del todo las cosas, ya que una década más tarde aún se reflexionaba sobre la viabilidad que tenía México como nación. Incluso los políticos liberales, entusiastas declarantes de un destino próspero de la patria, no dejaban de hacer un recuento triste antes de hacer sus propuestas, pues para la clase política mexicana, la construcción del ferrocarril era una tarea prioritaria: "La comisión cree que los caminos de hierro resolverán todas las cuestiones políticas, sociales y económicas que no han podido resolver el patriotismo, la abnegación y la sangre de dos generaciones. La comisión cree que la era de los ferrocarriles serán en México la era de la paz y de la bienaventuranza".

Por eso la conclusión a la que llegaba un diputado podía tener pretensiones de universalidad del sentimiento nacional: "La necesidad de que se establezcan y desarrollen en nuestro país las vías férreas para suprimir las distancias y disminuir los fletes y el pasaje, se siente en todas las clases y en todas las industrias de nuestra sociedad..." También era un punto de acuerdo que la vía más importante para el país era la que uniera la capital con el principal puerto de la nación. Y esto se afirmaba en un tono vehemente: "Sin el ferrocarril de México a Veracruz, no haremos nada... con él lo tendremos todo."

Y a cumplir ese mandato obedecía la construcción de la primera vía instalada en 1857 en la sede de los poderes federales: el Distrito Federal. Éste era un corto tramo que unió dos de las principales entidades de este espacio: la ciudad de México y la Villa de Guadalupe. Un año más tarde se construyó el Ferrocarril de Tacubaya que tendría como finalidad el transporte de harinas hacia la capital. Y después apareció en escena un singular personaje que constituyó una sociedad de accionistas y de la nada construyó un ferrocarril que se tendió hasta la lejana ciudad de Tlalpan. En esta ocasión la propuesta era transportar los productos de tierra caliente a la capital. Después los historiadores han afirmado que contribuyó a transportar productos y

mano de obra de y hacia las fábricas localizadas en la zona, aunque reconocen que la instalación de esa vía no trajo consigo la revolución económica que prometió el empresario.

Según sus promotores, la promesa de que los ferrocarriles contribuirían a la economía de la región y hasta del país todo, sólo se lograría si se trataba de verdaderos ferrocarriles, es decir de aquellos que eran servidos con locomotoras de vapor. Por eso los empresarios del Ferrocarril de Tacubaya, que no tenían recursos para importar las fabulosas locomotoras tipo *american*, tuvieron que construir la propia con un diseño que los funcionarios calificaron de "modelo pasado de moda". Todo para cumplir con el requisito de emplear máquinas en el servicio. Aunque las noticias que tenemos de estos caminos de hierro, nos indican que en el transporte también se empleaban mulas como tracción.

Sin embargo la contribución de estos ferrocarriles a la resolución de los problemas nacionales fue puesta casi inmediatamente en duda. El de la Villa servía sólo para que la población capitalina asistiera a los actos religiosos que se celebraban en la Colegiata de Guadalupe. En cuanto a las otras dos "modernas vías de comunicación", se constató que éstas no conducían casi nada de carga y eran mayoritariamente empleados para ir los fines de semana a paseos campestres. Para el colmo de la situación, hacia 1875, todas habían abandonado el uso de las locomotoras de vapor y hacían el servicio exclusivamente con mulas. En esta bochornosa situación, la Cámara de Diputados manifestó su negativa a que el gobierno continuara apoyando pecuniariamente a las empresas que construían este tipo de vías. El argumento de un diputado fue contundente: esos ferrocarriles eran sólo de recreo; de ninguna utilidad por transportar solamente pasajeros a los lugares de fiesta y diversión (1).

No obstante el disgusto de funcionarios y *representantes del pueblo*, los ferrocarriles siguieron construyéndose en el Distrito Federal, incluso a un ritmo mayor que en otros estados. Diversificaron sus servicios, aunque también reafirmaron su condición de ser los vehículos de la diversión, tema de este texto. Antes de desarrollarla se debe señalar que el exclusivo papel de promotor productivo asignado a los ferrocarriles de esta primera etapa (que podemos cerrar al inicio de la década de 1880) está en duda incluso para el Ferrocarril de Veracruz. A pesar de ello los historiadores oficialistas siguen conectando en exclusiva estos medios de transporte con su discurso productivista. Sus fuentes son endebles: declaraciones de funcionarios y empresarios que, enarbolando la santa palabra de la ciencia, en el ferrocarril "(...) ponían sus mejores esperanzas, a veces todas". En contra de esta visión tenemos infinidad de testimonios en los que se observan otros usos. Darle satisfacción a otras necesidades hizo crecer una red de transporte eficiente que potenció una intensa vida social que las siguientes líneas apenas alcanzan a esbozar. No eran relaciones nuevas, sino aspectos sociales tradicionales que se beneficiaron de las "modernas vías de comunicación", un verdadero mundo al revés que permaneció a lo largo del siglo XIX.

La ciudad y sus transformaciones

El uso festivo de los ferrocarriles fue algo que tuvo continuidad en todo el siglo pasado, en otros aspectos existen diferencias y rupturas en el último cuarto de la centuria. Después de unos años fue claro que los vehículos que circulaban sobre rieles y eran arrastrados por tracción animal, eran una ventaja a la que no se podía renunciar por prejuicios ideológicos. Por eso el discurso gubernamental fue paulatinamente abandonando sus pretensiones de que los ferrocarriles estuvieran necesariamente servidos por ingenios mecánicos, aunque no le bajó a su discurso de progreso y modernidad, aceptando a las mulas, a esas representantes del pasado, de mala gana. En 1877 se elevó con carácter de ley el uso exclusivo de la tracción animal en los espacios urbanos, mandato que permaneció hasta que a finales de siglo se modificó todo para dar paso a la tracción eléctrica.

Y si el último cuarto de siglo fue el triunfo de las mulitas, el periodo vivió otra transformación de vital importancia, entre 1857 y 1872 los ferrocarriles del Distrito Federal, como los de casi todo el mundo, tenían a la madera y el hierro como sus materiales base. De madera eran los puentes, las estaciones y hasta parte de las locomotoras y los rieles. En 1872 se empleó por vez primera el acero en los carriles del ferrocarril que iba rumbo a Azcapotzalco y su aplicación a las demás líneas fue más que lenta. Este nuevo material poseía características que hacían más duraderas las vías y por tanto más rentables las empresas ferroviarias. Al final de siglo casi todos los carriles y buena parte de los puentes eran de este material, además de que se generalizó también el uso de piedra y ladrillo para las construcciones.

Los primeros caminos de hierro que se tendieron en el espacio aquí estudiado, tuvieron el carácter de vías interurbanas, servían para ligar a la Ciudad de México con las más importantes ciudades y pueblos de su entorno. En cambio en 1873 se instaló el primer ferrocarril urbano y a fines de la década se desató una loca carrera por establecerlos en toda la ciudad por parte de dos compañías enfrentadas en la ocupación de las calles. El resultado de esta actividad se puede constatar en las declaraciones gubernamentales, con su respectiva exageración (2).

Así, hacia los inicios de la década de 1880, la Ciudad de México y sus alrededores se habían transformado radicalmente. Casi cualquier publicación de esta época lo confirma, pues si en la secularización de las conciencias los liberales no las tenían todas consigo, en la tarea de cambiar el aspecto de la ciudad sí hubo modificaciones: de ser un espacio procesional, adquiere la fachada cívica. Afrancesada en las construcciones y el urbanismo.

También en los espacios fúnebres hubo modificaciones. Durante siglos fue costumbre enterrar a los muertos en las propias casas y, más comúnmente, en la parroquia más cercana, en el interior del templo o en el atrio. Pero en 1871 se ordenó la clausura de todos los cementerios existentes en la ciudad de México y en su lugar se crearon los panteones *civiles* de La Piedad, Dolores y otros más que se localizaron fuera del espacio urbano, pues “las necrópolis se deberían situar a una distancia de 500 varas de las poblaciones, en lugares secos y al lado opuesto de los

vientos dominantes", todo para evitar "los perjuicios que originan las emanaciones pútridas de los cadáveres".

La transformación de la metrópoli, auspiciada por vientos de diversa dirección, también se benefició de los tranvías. No era sólo la instalación de los carriles y la circulación de nuevos vehículos; calles estrechas, portales, los centenarios acueductos, puestos y talleres callejeros, así como los panteones de las capillas fueron derrumbados. La infraestructura de la ciudad colonial se vio afectada por la instalación de estos nuevos medios de locomoción (3).

Las compañías, sus trabajadores e instalaciones.

Al principio de la era ferroviaria en el Distrito Federal, se formaron compañías que tenían como fin la construcción y explotación de una sola línea, pero en 1873 tomó cuerpo el núcleo de empresarios que monopolizaron el transporte de la entidad, formando la Compañía de Ferrocarriles del Distrito Federal (FCD). Esta empresa sólo sufrió la competencia de la Compañía Limitada de Tranvías entre 1879 y 1882. Pese a su efímera existencia, la Limitada marcó con su sello el transporte de la Capital de la República: la vía angosta (0.90 metros entre riel y riel), que subsistió hasta la electrificación del sistema y que homogeneizó el conjunto a los 1.43 m. Pasemos a hacer una revisión del equipo ferroviario del último cuarto del siglo pasado.

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

En lo que respecta a los rieles el sistema era un conjunto abigarrado. Revisando los informes de un sólo año, en los que se reporta la instalación o reparación de varios tramos de vía, se pueden encontrar 12 tipos de carriles distintos. Era la reunión de las naciones industrializadas: ingleses, franceses, belgas y americanos. La mayoría eran de hierro y pesaban desde 45 hasta 70 libras por metro, mientras que los de acero de 20 a 40 libras por metro. Comentando esta heterogeneidad a finales de siglo una guía descriptiva de la ciudad apuntaba que la empresa había aprovechado "(...) el desecho de todos los ferrocarriles viejos". Aunque el problema no era la falta de uniformidad, sino su deterioro, "porque tan pronto ruedan los coches sobre un riel de ocho centímetros de ancho como lo hacen sobre retorcidos alambres" (4).

De los modernos rieles de acero, muchos eran confeccionados con diseños ajenos, pero la presencia de rieles con sección *Escandón* (empresario) y *Téllez Pizarro* (ingeniero), así como cambios tipo *Mendoza* (ingeniero) enorgullecían a los redactores de informes. Por cierto que, aunque la mayoría de los juegos de cambio eran automáticos, la presencia de otros que se accionaban manualmente y que como norma no estaban atendidos por sus guardagujas, se volvían motivo de alarma en los informes gubernamentales: "... es necesaria una persona que sirva el cambio que está situado cerca de la esquina de la calle de Tacuba, ...dicho cambio pone

en comunicación bien a las líneas que por la referida calle de Tacuba entran a la plaza de armas o bien al circuito de la Santísima y Mariscala. Hasta hoy se ha acostumbrado ...que a cinco o seis metros antes de llegar al citado cambio, deje el cochero las riendas en poder del cobrador, o deja a la mula en completa libertad, baja del coche y se adelanta para hacer el cambio...” En el primer caso el espantado ingeniero gubernamental calificaba la situación de inconveniente, la cual ascendía al grado de peligrosísima cuando la mula se gobernaba sola.

Por otra parte, en lo que respecta al material rodante, la mayoría de éste se importó de la John Stephenson Co. de Nueva York, aunque también se dio un importante producción de vehículos en la propia compañía, la mayoría coches de segunda clase y plataformas. Y no faltan las evidencias de que talleres de carrocería locales fabricaron material rodante para esta empresa. La manera de construirse era simple, los vehículos estaban montados sobre dos ejes fijados en el bastidor del piso, las ruedas eran de fierro fundido con una llanta de acero. Este conjunto se importó para el material rodante que se construía en el país, aunque más adelante los constructores de tranvías únicamente importaban la llanta de acero.

Los vagones de pasajeros tenían plataformas simétricas en sus extremos, por lo que al llegar a su destino, el cochero simplemente separaba a las acémilas de un lado para el otro y estaba listo para arrancar de nuevo. Los asientos estaban colocados longitudinalmente y el coche se alumbraba “...con lámparas de petróleo puestas en las cabezas del wagón, dando luz al interior y alumbrando por el lado de afuera letreros que indican el lugar a donde se dirige el coche” (5). Por supuesto que esta es una descripción benévola. Los contemporáneos de los tranvías de mulitas estaban prestos a caricaturizar y criticar la falta de mantenimiento de los vehículos a los que calificaban de “(...) ¡Instrumentos de tortura! ¡Qué muelles! ¡Qué asientos! ¡Qué persianas desvencijadas! ¡Qué gotear petróleo de las lámparas!...” Por su parte en 1889 el Gráfico anunciaba que “llueve en el interior de los vagones”. Los baños regaderas en el interior de los coches fue un asunto que ocupó a la prensa escrita y gráfica desde 1858 hasta fines de siglo. Problema que se achacaba a la falta de mantenimiento de la madera y pintura de los techos de los vagones.

También había coches de verano, éstos no tenían paredes ni vidrios laterales y los asientos estaban colocados transversalmente. Además de esta distinción entre coches abiertos y cerrados, los había de primera y segunda clase. Al iniciar la década de 1890, en la época de esplendor de los trenes de mulitas, la empresa afirmaba contar con 205 coches de primera clase y 100 de segunda. El servicio de carga se efectuaba con 66 plataformas y 10 furgones, todos estos carros con capacidad de 5 toneladas. Aunque existen evidencias de góndolas y carros de dos trucks, no hay datos de cuántos eran y en que periodo dieron servicio. Completaban los 414 vehículos de la empresa 32 carros fúnebres y un coche de servicio municipal. En las crónicas también se mencionan vehículos especiales para transportar borregos y chivos.

Para la reparación y construcción del material rodante y el conjunto de las instalaciones, la empresa contó siempre con trabajadores especializados. En 1877 eran 25 artesanos de distintos oficios, 87 en 1880 y 251 para 1899. Incorporando siempre a su labor el saber y la

especialización artesanal, hacia 1880 los talleres de la Compañía de los Ferrocarriles del Distrito se mecanizan; primero sólo con máquinas de vapor, a la que después se agrega la energía eléctrica para el funcionamiento de diversas máquinas-herramientas que hacen de estos talleres una verdadera industria autosuficiente.

La empresa contaba también con un personal más vistoso: inspectores, conductores y los famosísimos cocheros (6). En contacto directo con los usuarios, éstos eran motivo de algunas alabanzas y muchas quejas. Unos por su manera de conducir (que si muy rápido y meter freno de improvisto, que si lento y hacer tardado el viaje). Otros porque metían más gente de la que cabía en el vagón y por sus maneras de cobrar y desplazarse al interior del vehículo. Aunque la mayoría de los reclamos eran contra los inspectores, por no poner remedio a nada.

Crónicas y novelas escritas en la época también nos recuerdan que los pasajeros estaban llamados a concurrir para reparar los inconvenientes más comunes en estos vehículos. "Los accidentes más espectaculares, siempre a Dios gracias, sin desgracias que lamentar, eran cuando descarrilaban. Esto provocaba que los usuarios bajaran a poner de nuevo al tranvía sobre los rieles y las maniobras difíciles seguían a las jocosas y viceversa" (7)

Casi desde sus inicios la empresa pretendió uniformar al personal de trenes, despertando con esta actitud la crítica de la prensa periódica. A la vuelta del siglo inspectores y conductores lucían el uniforme de la compañía, pero los cocheros mantenían su atuendo campesino. La única modificación visible fue la disminución del sombrero, aunque el hecho más bien puede obedecer a la moda que a los intentos de la empresa por americanizar los atuendos.

La compañía creció constantemente y al aumento en el material rodante, las vías y los trabajadores, se correspondió con el incremento de la espectacular fuerza tractiva de los ferrocarriles del Distrito Federal: en 1880 eran 804 cuadrúpedos, mientras que diez años después eran 2,544 mulas y 18 caballos, utilizando a estos últimos en el servicio fúnebre de lujo.

Hechos ya al maquinismo, no acertamos a imaginar este mundo tradicional en el que una compañía ferroviaria tenía que administrar una fuerza tractiva tan especial. Por eso debemos convocar una descripción del sistema realizado por las autoridades de la Secretaría de Comunicaciones en 1890. En este documento se indica que en el depósito central, además de talleres, había "...macheros que pueden contener 800 animales, tiene amplios graneros y vías cubiertas para gran parte de su material rodante. Los otros depósitos y estaciones están sobre las vías, tanto urbanas como foráneas, y repartidas convenientemente para el cambio de animales, los cuales por término medio corren en el día 21 kilómetros, y descansan en el depósito ó estación de la línea que sirven..." Agua limpia, cebada, paja, limpieza y muchos cuidados. Todo esto proporcionado por 32 mayordomos y 387 caballerangos en 1899. Compenetrados en este mundo podríamos acceder a informaciones por demás interesantes: las cantidades de comida que se les suministraba, el origen de los animales, así como los trabajos para la compra y el almacenamiento de todo lo necesario para mantener a la fuerza tractiva (8).

En 1880 la empresa contaba con 15 depósitos, aumentando su número al finalizar el siglo. Diseminados por todo el Distrito Federal, fueron una parte importante del paisaje de su época y

sin embargo no han recibido la atención adecuada. Por cierto que, con la llegada de los trenes eléctricos, se modificó el aspecto de estas instalaciones pero no su función. Necesitados de subestaciones para mantener la tensión de la energía en las líneas, las postas se convirtieron en *modernas* instalaciones que aún sobreviven en la ciudad, por desgracia en el abandono y sin que se recuerde nada de su pasado.

Usos y servicios.

En 1894 la Compañía de Ferrocarriles del Distrito publicó un informe retrospectivo en el que se indicaba el número de pasajeros transportados y el kilometraje de vías construidas. El comportamiento gráfico de ambos rubros es similar: una línea oblicua de más de 50 grados. Un crecimiento constante. De los casi 38 kilómetros de vías de contaba el Distrito Federal en 1873, se pasa a más de 211. Y de 3 millones de pasajeros conducidos en el primer año se multiplican hasta pasar los 16 millones de usuarios en 1894.

Sin lugar a dudas el transporte público de pasajeros fue el mayor negocio de la empresa ferrocarrilera. Los otros servicios que prestó aparecen siempre apocados por la magnitud que alcanzó el de pasajeros, aunque también por las maneras poco claras en que la compañía informaba sobre sus actividades. La explicación de esta situación no resulta, como maliciosamente se podría pensar, porque los funcionarios y accionistas de esta institución eran a la vez altos dirigentes gubernamentales. Los Escandón, Macedo, Lerdo de Tejada y otras familias. Grupos familiares y no personas pues, para fines de siglo, la dinastía Escandón estaba en su tercera generación de empresarios ferrocarrileros. Tampoco me refiero que al ser los grandes propietarios de la nación, pudieran destinar a su servicio los trenes de mulitas y cargar los costos a los pasivos de la empresa. Ustedes saben, los grandes empresarios ligados al gobierno siempre tienen perdidas o quedan a mano en sus negocios, aunque misteriosamente casi siempre se enriquecen más.

Este trabajo indica más bien que existen otras actividades que no son suficientemente descritas o no claramente indicadas. Algunas pistas. Es bastante conocido que en el porfiriato, la primera dama de la nación poseía un tranvía especial a su servicio. Con cantina y servicio sanitario, este vehículo además es especial porque tal vez es el único que se conserva de esta época. Pero en su momento no era el único. También los empresarios tenían sus propios vehículos. Por cierto que el primero en electrificarse, años antes que el servicio público, fue el del Sr. Guillermo de Landa y Escandón, el cual circulaba en su hacienda de Guadalupe. Existen otros testimonios menos contundentes. En la novela *Pobre Bebé* se indica que los colegios de las “niñas bien” poseían su propios tranvías particulares. La cantidad de este tipo de vehículos y sus funciones son una incógnita, de ellos no se menciona nada en los informes.

Por otro lado, dentro de la ley que regía a los ferrocarriles en la capital de la República, existía un mandato en el cual se indicaba que, bajo ciertas circunstancias, otras compañías podían

hacer uso de las vías de los FCD con sus propios vehículos. Derogada esta disposición en 1899 tampoco sabemos en que magnitud y por quienes fueron ocupados estos caminos de hierro.

Algo más conocido es la estrecha relación que existía entre la compañía y diversas dependencias del gobierno. En abril de 1880 se celebró un contrato en el que la Empresa se obligaba a hacer "...por sus líneas establecidas en la ciudad de México, un servicio de conducción de presos ...en el wagon especial que con las condiciones y seguridades convenientes ha construido a satisfacción del Gobierno del Distrito." La compañía había fabricado también un vagón para transportar el correo. Y a finales de siglo existían vehículos para los hospitales y planos para que se construyera un vagón especial para los enfermos mentales. Aunque el más vistoso de estos servicios era el carcelario. El vehículo cerrado, con orgullosa águila del Distrito en su costado, se paseaba por la ciudad de México, de los juzgados a la cárcel de Belén. También existen indicios en el sentido de que los municipios alejados de la capital mandaron presos a la cárcel o a las juzgados utilizando coches ordinarios de la empresa. En estas circunstancias el pasaje era costeado por el gobierno del Distrito que asignaba a cada Ayuntamiento un número de boletos regularmente. Sabemos además que diversos funcionarios del gobierno podían viajar gratis en los vehículos de la empresa, siempre en el "cumplimiento de sus funciones".

El servicio fúnebre fue otro motivo de relaciones entre empresa y gobierno. El tendido de la línea hacia el panteón municipal fue subvencionado, además de otorgárseles otras prebendas a la compañía por transportar cadáveres "gratuitamente". En tanto que, a nivel del gobierno federal se hizo un convenio con la empresa para que ésta tendiera unas vías con el fin de ligar los establecimientos militares más importantes: Tacubaya, Santa Fe, "(...) la Fundición Nacional y la Casa Mata con la línea de Dolores"

Todas estas actividades están pobremente consignadas en los archivos, al igual que el servicio de carga. En la primera época de los ferrocarriles no hay lugar a dudas: esta actividad era más que limitada. Los reportes del Ferrocarril de Tacubaya nos indican que los ingresos por concepto de fletes tuvieron un producto anual que oscilaba entre 500 y 800 pesos, es decir lo que se obtenía en uno o dos fines de semana por concepto de pasajes. Por otro lado, el ferrocarril de Tlalpan, como su compañero de Tacubaya, tenían una tarifa para el alquiler de plataformas de carga. Estos vehículos casi siempre se emplearon en el transporte de muebles de las familias ricas que residían en la Villa de Tacubaya. Cuando se destinó para el transporte de mercancías, la noticia merecía un espacio en los periódicos que citaban los patrióticos esfuerzos de los empresarios. En conjunto las Compañías recibían por concepto de carga (plataformas y bultos) cerca de una milésima parte de lo que percibían por concepto de pasajes. También es interesante mencionar que en el rubro de carga aparece como más importante la relacionada con los bultos, la carga al por menor, alrededor de 63 bultos diarios entre 1868 y 1872 (9).

Esta situación se modifica en los inicios de 1880, cuando el auge económico era claro en el país. Desafortunadamente las fuentes no nos proporcionan mucha información sobre las

características de la carga, aunque si sobre el aumento en este periodo y su permanencia hasta la llegada de los eléctricos. La manera más común de computar los servicios de carga en los Ferrocarriles del Distrito era la que indicaba el número de viajes hechos por las plataformas y el producto obtenido. Por ejemplo, en 1883, el "número de viajes de las plataformas ocupadas fue de 10,129 y el producto de las mismas $ 31,789.07". A fines de siglo el promedio de viajes se mantiene alrededor de los diez mil servicios de este tipo. En dos casos aparecen más desglosados los conceptos; leemos en el informe de 1877 que se habían transportado 18,516 toneladas, de las que sólo 4,332 eran de efectos nacionales y 14,184 de efectos extranjeros. En cambio, en 1881: "El transporte de mercancías ha sido de 682 toneladas de efectos extranjeros, de 68 toneladas de efectos nacionales con destino a exportarse, y 25,695 de efectos nacionales para el consumo." Esta cita nos evita la tentación de hacer fáciles extrapolaciones, ya que si multiplicamos al número de viajes de las plataformas por las cinco toneladas que es la capacidad de ésta, nos resulta casi el doble del tonelaje del único año que tenemos datos precisos. Además de que nos muestran claramente la inversión de los destinos de la carga, en la que va disminuyendo la de efectos de importación y crecen los de consumo interno.

En este mismo año de 1881 aparecen los datos que se consignan en los informes de la Compañía Limitada de los Tranvías (recuérdese que estamos en el cuatrienio de la competencia entre ambas empresas) ahí nos muestran que en el mes de enero se transportaron 4,282 bultos con un peso aproximado de 290 toneladas y para el mes siguiente fueron 8,127 bultos que equivalían a 650 toneladas.

Es casi seguro que esos datos sean los que corresponden al alquiler de plataformas. La presencia de carga al por menor, "de la gente menesterosa", siempre estuvo presente en estos vehículos, aunque no estuviera registrada. En 1871 un reglamento apuntaba: "Nunca podrán transportarse en el interior, ni en la parte delantera de los wagones, muebles o bultos que por sus dimensiones molesten a los pasajeros, o impidan el libre tránsito de ellos." En 1882 vuelve a hacerse la recomendación al respecto: "...debe prohibirse severamente que se introduzcan bultos grandes en los vagones, y sólo los pequeños que puedan llevar los viajeros sobre sí y sin molestar a los demás." Aunque en esta ocasión el ingeniero gubernamental hizo una propuesta: "...Es necesario establecer una plataforma que haga un viaje, o los que la empresa juzgue necesarios, para conducir bultos o muebles de la ciudad a las poblaciones que esta empresa sirve con su ferrocarril, haciéndose esto aún más necesario en la línea de Tacubaya... mencionando la hora de salida de las estaciones extremas, pues tal disposición mejoraría a los vecinos de las poblaciones y evitaría molestias a los pasajeros con los bultos que con mucha frecuencia llevan en los coches" (10).

Son pocas las evidencias acerca de qué tipo de carga y hacia dónde se transportaba. Sabemos que se tendieron ramales que iban de algunas fábricas para entroncar con las líneas principales. Así se hizo con las instalaciones de la Teja, San Fernando, San Antonio Abad y las fábricas de Contreras con un ramal que se desprendía de San Ángel En otra ocasión la empresa señaló que "de la estación se transportaba madera y otras piezas para el Ferrocarril Central." Y los

datos más precisos apuntan a que se transportó material de construcción: de la línea del Peñón, tezontle para la ciudad; piedra de Coyoacán y Guadalupe; así como ladrillos de Coyoacán y los que venían de los hornos de San Borja y Noche Buena de la municipalidad de Mixcoac; grava del río Becerra y otras referencias más. Situación que permite apuntar un logro contundente a los Ferrocarriles del Distrito. Desde inicios del siglo XIX se dio un estancamiento en las construcciones de la ciudad de México, fase a la que siguió un periodo de verdadera desconstrucción, en la época de la piqueta reformista. El auge de las construcciones porfirianas arranca en el último cuarto de siglo y fue alentado sin duda alguna por los tranvías de mulitas.

Y ya que estamos en este tema no debemos olvidar la arquitectura funeraria, pues en los panteones se repetía la estructura jerarquizada y de exclusión de las ciudades; los palacetes y complejos urbanos de lujo se correspondían con la parte suntuosa de los cementerios: bellos jardines, piedra, mármol y otros materiales crearon una arquitectura de élite en ambos espacios. Al igual que las barriadas, donde se hacinaba a las constantes olas de migrantes de la ciudad, se correspondían con humildes camposantos y sus secciones de tercera y fosas comunes. “La clase baja, la irredenta, la paupérrima,... invade los lotes más amplios, tristes y más abandonados.”

Pero en la ciudad y las necrópolis las evidencias nos confunden, en cambio la propaganda de las compañías y los informes sintéticos de los funcionarios nos sujetan violentamente para que leamos... las diferencias sociales en el servicio fúnebre de los ferrocarriles. En los datos que se pueden leer en distintas publicaciones de la época, encontramos que se promocionaban 9 paquetes con 18 distintas opciones, además de que usted podía armar una a su gusto: de 3 a 140 pesos. Así los usuarios podían escoger costos y servicios, desde el transporte fúnebre que se remitía a una mal disfrazada plataforma sobre la que se colocaba un burdo ataúd, hasta los paquetes de primera, en los que se podía disponer de lujos que llegaban a la ostentación en el caso de algunas memorables inhumaciones.

Por ejemplo, en octubre de 1895, en los funerales del Lic. Manuel Romero Rubio, podemos leer en las crónicas del servicio que, después de hacerle honores en un par de sitios, la comitiva recorrió algunas de las calles céntricas de la ciudad para llegar “(...) a la esquina de la 2a. de Independencia, en donde esperaban los wagones y el carruaje. Era ésta lujosísimo, entre anchas cortinas, borlas y cordones negros, destacábanse 6 angelitos dorados, que sostenían la techumbre... Tiraban el carruaje 3 magníficos troncos de caballos prietos con gualdrapas negras dirigidos por igual número de palafreneros. Luego venían sobre las plataformas las coronas... Después de los coches especiales destinados al Presidente, Secretarios de Estado, cuerpo diplomático, etc. seguían cuarenta wagones que se llenaron completamente en un instante...”

Sin embargo existían situaciones más extremas, de las cuales nos enteramos al leer una crónica del día de la Virgen morena. Según los editores del periódico el Gráfico, además de la devoción, los tumultos del doce de diciembre se daban porque nueve décimas “(...) partes del bello sexo se llaman Lupe. (Y en esas ocasiones) hay mucho pulque... muchos empulcados y

los empulcadores animan todas las fiestas, siguiendo una serie de verbenitas por varios rumbos...

-Mire usted don Homobono, yo me muero por estas fiestas, esto es patriótico y comercial, todo el mundo vende y todo el mundo gana.

-Ya lo creo, mi señora... la empresa Gayoso inclusive.

-!No, eso si que no¡ porque como generalmente los machucados por los tranvías son pobres, esos no le producen nada a la agencia de inhumaciones...” (11)

Porque el verdadero contraste de esos viajeros que contaban con un lugar ubicable en el *más allá* que era el panteón, fue esa legión de aventureros que por carecer de recursos se amparaban en la beneficencia de los sucesivos gobiernos del distrito, los cuales sufragaban los populares carros de gavetas. Estos vehículos eran verdaderos transportes colectivos en los que se depositaban los restos de aquellos que no podían pagar ninguna de las ofertas promocionadas por las empresas ferroviarias. Los deudos sólo tenían que depositar el cadáver en una de las ocho gavetas del colectivo y rápidamente iba el difunto a parar a una fosa común.

Los servicios fúnebres fueron un buen negocio para la compañía, pues los ingresos por este concepto representaban casi el doble que lo obtenido por la carga transportada. En 1898 el ingeniero Tellez Pizarro informó que durante todo el año se habían efectuado 7,095 servicios fúnebres a particulares y que la empresa había puesto diariamente 4 carros de gavetas para hacer el transporte gratuito de cadáveres al panteón de Dolores. Mientras que el Ayuntamiento de la Ciudad de México informaba que en ese mismo panteón, en el “(...) año de 1894 se inhumaron 15,321 cadáveres habiéndose hecho gratis 12,454”, mientras que al siguiente eran 16,035 cadáveres, de los que 13,197 se habían hecho igualmente gratis. Qué mejor muestra de la distribución de la riqueza. Esta ciudad era (sigue siendo) la capital de las desigualdades. Así mientras una docena podía darse el lujo extraordinario en la vida y las ceremonias luctuosas, otros tenían que recurrir a la cuarta, quinta o sexta clase para darse una ceremonia y lugar en el panteón. Y más allá de estos a muchos ni para morir les alcanzaba.

Los vehículos de la diversión

¿Es posible dar color a un espacio social? La pregunta es del todo pertinente, pues además de la amplia capacidad que tienen los regímenes represores para poner todo gris obscuro, debemos reconocer que ésta es una virtud poco difundida entre las instituciones, por eso es importante resaltar el papel de los ferrocarriles que a fines del siglo pasado le dieron un tono festivo a la ciudad de México.

Los rieles cambiaron el paisaje y le dieron a la metrópoli formas poéticas que los escritores describieron en sus novelas. Por su parte el material rodante llenó las calles de colores con sus vagones “(...) muy brillantes, muy pintados de amarillo o de verde,” según fueran de primera o

segunda clase, así como los vagones azules que iban hacia la Viga. Negros o blancos, si eran fúnebres para adultos o niños. Pinturas también en sus letreros o banderas "(...) lo cual permite -explica una publicación gubernamental- que durante el día, se distinga perfectamente la dirección que el tal vehículo lleva": amarillos con letras negras, a Tacubaya; verdes con letras blancas, a Peralvillo y otras múltiples combinaciones. Mientras que en la noche las "linternas de colores" cumplían esta función.

Pero no sólo formas y tonalidades, también sonidos aportaron a la metrópoli los trenes de mulitas, todos ellos consignados en los testimonios de la época: "los tranvías, con el cascabeleo de los collares de sus mulas a galope y el ronco clamor de las cornetas de sus cocheros, deslizábanse con estridente ruido apagado." Sonido que llegaba a calificarse de "molesto ruido" cuando las ruedas de los vagones estaban deterioradas; y de traqueteo cuando los carros "descarrilaban y dando tumbos caminaban sobre el mal empedrado". El tema del "repiqueteo de los cascabeles de las mulas" ("el trote cascabelero") es recurrente y se consigna dentro de los primeros lugares de quienes recuerdan a la urbe de fines del XIX como "una ciudad musical"(12)

Aunque más que las acémilas y las cosas, el hombre, suprema creación de la naturaleza, venía a tomar su papel en la persona del cochero. "Auriga de sombrero de charro, plantado en la plataforma delantera del vehículo", este hombre-orquesta lograba con gritos, chiflidos y el "claqueo de su largo chicote", el avance de su vehículo, aunque sin faltar mimos y tronados besos para estimular el paso de las mulas y el sonrojo de las chulas. Además contaba con su cuerno o corneta que con dilatado mugido anunciaba al resto de los mortales su paso marcial o el anuncio terrible de arrojarse al trote, que era como lanzarse a una batalla feroz.

Y para completar la estimulación de los cinco sentidos ¿qué tal el interior de un vagón?: "No tiene remedio, en el carrito de vía angosta, repleto, han logrado engranarse, incrustarse, entrelazarse, mecharse, atornillarse, treinta pasajeros y una fracción. Así, un señor con cortina en el ojo, por rascarse una pierna, ha masajeado la de su vecina, y otro, de anteojos con arillo de oro, en vez de meter la mano al bolsillo de la levita para sacar los cigarros, lo ha hecho en una bolsa extraña, donde yacen un rosario y un pedazo de chorizo envuelto en una muestra de percal.

-¡Usted dispense, señora; pero viene uno tan oprimido...!

-Pues favor de ser menos distraído...

-No empuje, amigo... (al conductor).

-Pues estoy cobrando... (al de sombrero ancho).

- No traigo suelto (a la señora de caracol escotado).

-Pues ni yo cambio... (agresiva).

-Usted dispense ¿le pegué?,cobrador a clérigo" (13)

Pero si éste es el ambiente que agregaron a la ciudad, festivo también es el uso que se les dio. En 1857 el ferrocarril se estrenó cobrando 50 centavos el viaje, tarifa excesiva para la mayoría de la población. Con el tiempo, a pesar de tratarse de una época en la que el conjunto de los precios aumentaron, las tarifas se estabilizaron en 12 centavos el servicio de primera y seis los de segunda. Como se ha señalado, al principio el ferrocarril se usaba casi exclusivamente los domingos, días de fiesta y en verano. En esa época, el Ferrocarril de Guadalupe tenía solo 5% de usuarios en los días de *entre semana,* con respecto a los que se alcanzaban los domingos y días doce de cada mes, mientras que en las líneas que iban hacia el sur y poniente de la ciudad, tenemos que a partir de marzo de todos los años inicia un aumento en el número de pasajeros, alcanzando el máximo en el mes de junio, se registra entonces una tendencia a la baja que llega a su mínimo nivel en septiembre u octubre; entonces se estabiliza y se reinicia el ciclo con la primavera. Estos trenes de verano sufrían también aglomeraciones los días de la fiesta de cada localidad por la que circulaban.

Veamos ahora lo que sucedió hacia finales de siglo. El ingeniero Téllez Pizarro realizó un estudio estadístico sobre los Ferrocarriles del Distrito, en su escrito consignó que ya no había diferencias estacionales en el uso de los ferrocarriles. Aunque también reconoció continuidades en el movimiento de los pasajeros: "...los días martes, miércoles, jueves y viernes de todas las semanas poco difirió de uno á otro; hubo aumento respecto á los cuatro días citados, en los sábados y lunes, y muy notable en los domingos hasta llegar á cerca del doble de uno de los días normales, siendo el aumento casi exclusivamente en las vías foráneas. En los días festivos de entre semana, el movimiento aumentó en las líneas foráneas, casi igualando al de los domingos." ¡Una vez más la fiesta! Además se consignó que hubo en "el año tres días de movimiento extraordinario", y fueron: el 8 de abril (semana santa), el dos de noviembre y el 12 de diciembre.

Fechas todas serias, *días de guardar* que se convertían en pretexto para fiestas multitudinarias. Así, por ejemplo, antes que finalice octubre se hacían las disposiciones para ir a visitar a los seres queridos que partieron "(...) se preparaba comida y una cantidad desmedida de aguardiente y pulque; a la hora convenida parientes y amigos se reunían en la esquina de determinada calle donde abordaban llenos de santa unción y recogimiento uno de los varios tranvías que hacían la ruta... En la tarde del día citado, en las afueras del panteón, ...se disfrutaba de un ambiente de verbena, ahí había puestos de aguas frescas, fritangas, pulque, velas de cera y muchas cosas más... Después de la comida, que se hacía invariablemente sobre la sepultura del deudo, seguían las libaciones de aguardiente, ...que como caricia amorosa borra por completo el recuerdo de dolor que los embargaba momentos antes, y los invitaba a cantar, para desahogar las penitas que hubieran quedado rezagadas en el alma". El día terminaba en grandes borracheras y no pocas veces en las demarcaciones de policía.

Como en esta famosa celebración, había otras que adquirieron peculiaridades según los nuevos usos. Así sucedió en el día de San Juan, en el que se combinaba el tradicional baño con la diversión de moda, ese día los habitantes de la ciudad de México frecuentaban "(...) en masa las albercas con el más extraordinario empeño; ....pasan de cuarenta mil los bañadores que

concurren... conducidos por los trenes de la vía férrea...” En estas corridas las empresas promocionaban que con una tarifa módica, además del pasaje, los usuarios podían tener derecho a la entrada a las albercas y su respectivo jabón de olor (14).

Un comportamiento estructural en el uso de los transportes origina que las autoridades adopten sus previsiones: “Se recomienda que en los días de mayor afluencia de pasajeros, con especialidad aquellos días de fiesta, ferias u otros motivos, ...tome las medidas necesarias...”, se le indicaba al ingeniero que fungía como inspector de los FCD. Aunque no sólo se trataba de las grandes ocasiones como en las que el día de la Guadalupe “más de 100 coches del ferrocarril” hacían el servicio. Los informes cotidianos también señalan que en los lugares más apartados, donde se destinaba siempre un vagón, en determinados días estén dos. Aunque nunca fueron suficientes en los días de fiesta los que siempre sobraron en los de trabajo.

Un último comentario sobre los usuarios y la ciudad. Los ferrocarriles tuvieron una breve época como vehículos de lujo (por el precio del pasaje), después los informes indican que fueron más intensamente usados en los coches de segunda clase, seguramente porque era más económico. Conforme avanzó el siglo disminuyeron los vagones de menor categoría hasta desaparecer por completo con los eléctricos. Muchos cronistas ven en este hecho una convivencia más democrática entre las clases sociales: todos en el mismo tren. Otra lectura de las fuentes indica que la clase privilegiada siempre buscó sus propios vehículos y hasta vías particulares. Y si una persona acaudalada viajaba en tranvía, en lugar de carruaje, era por algún motivo de escándalo.

Esta situación, seguramente reconocida y aceptada en la época como una realidad, no dejaba de ser motivo de roces y conflictos cuando se confluía en los mismos festejos. Un 15 de septiembre, por ejemplo, en donde observamos las peripecias de un carruaje de catrines:

“Las calles de la Independencia, a las que salieron luego de atravesado el callejón de López, también alimentaban su océano, con agravamiento de ...carruajes, que a modo de pequeños barcos sin timón, circulaban trabajosamente, ora con pausas o detenciones que eran saludadas con la algazara de sus tripulantes, ora con repentinas embestidas que hendían las olas y abrían un surco borrado al minuto por el flujo y reflujo de la multitud que los silbaba amenazadora, agresiva, con manifiestas ganas de armar bronca.

-¡Fuera coches!... ¡Abajo los rotos!...

Sólo los tranvías -atestados de pasajeros, de linternas de colores y de ruido metálico- cruzaban ese mediterráneo, con imponente majestad de acorazados, implacable y derechamente; el cuerno del mayoral sembrando alarma con su ronco berrear entrecortado, y el cascabeleo de las mulas suministrando gratis una nota alegre y juguetona” (15).

Con el inicio del siglo veinte las mulitas iniciaron la convivencia con los tranvías de tracción eléctrica, a partir de entonces fue su declinar (16). Décadas más tarde se realizaron unas exequias que pasarían a la historia, el 24 de noviembre de 1932, la Compañía de Tranvías se encontraba de luto y organizó el funeral convocando a los dolientes por medio de una esquela publicada en el periódico Excélsior. Ahí se informaba que a las 17 horas de ese día iba a dejar

de existir el último tranvía de mulitas del Distrito Federal. Se trataba del trenecito que hacía el servicio en la ruta de Granada. Al entierro de "el rápido", como se le conocía, asistieron nostálgicos usuarios, personal en activo del servicio y jubilados. Hubo música, discursos, lágrimas y hasta poemas en la despedida, pero también, como en todo velorio, risas y canciones. Las actitudes de siempre: hubo aduladores que aseguraban que el vagón había sido presidencial y comparaba a las mulas con Rocinante y otros nobles cuadrúpedos, en cambio los estudiantes del rumbo le organizaron un recorrido festivo en la zona universitaria de la ciudad. El acto concluyó, según las crónicas, con reflexiones sobre el maquinismo y el destino de esta ciudad de múltiples viajeros.

Notas

1. Calderón (1956), pp. 615-696.

2. "México tiene hoy no sólo ferrocarriles que radian desde su Plaza principal a todos los barrios y colonias anexas a la ciudad, sino que aún en su mismo centro se cruzan multitud de circuitos en constante movimiento y cuyos carruajes o wagones parten a los extremos y calles intermedias cada 5 minutos transportando diariamente a millones de pasajeros." (Memoria de Fomento 1877-1882, T. III, p.915)

3. En 1868 el periódico "la Orquesta" anunciaba que "(...) tan luego como caigan los Arcos que está obligado tirar la empresa del Ferrocarril de Veracruz", se instalaría un ferrocarril que pasando por San Cosme llegaría a Azcapotzalco. El proyecto se retrasó 5 años y cuando se realizó, el litógrafo Villasana nos dejó un testimonio, un reportaje gráfico. El acueducto aún en pie, pero condenado a desaparecer, se ve majestuoso, sin embargo los tubos que lo sustituirán están ya a sus pies. Junto al acueducto pasa victorioso el tren de mulitas al trote. Y al inicio de la década de 1880 la historia se repite, pues para construir la línea de Dolores, "(...) se colocaron los sifones y tubos necesarios para cortar el acueducto que fue preciso para pasar la línea."

4. Figueroa (1899), p. 252.

5. Bracamontes, (1976) p. 184.

6. Según un visitante extranjero, el cochero "(...) simplemente sostiene la rienda y deja ir a la mula, y su principal obligación es dirigir el freno, soplar una diminuta corneta en las intersecciones de las calles, y espantar, aunque siempre fracasa a las recuas de burros..."

Mientras que el encargado de la corrida, el conductor, era el encargado de recibir el pasaje "...el cual corta boleto de la tira en que están impresos. Hace además sonar un timbre que trae consigo cuyo mecanismo presenta en su carátula el número de orden del boleto vendido y registra interiormente la cantidad de veces que se ha hecho sonar..." (Bracamontes, p. 186) Aunque parece ser esta disposición de finales de siglo, las caricaturas lo presentan más prácticamente: el que cobra y manda.

7. Álvarez del Castillo, (1962) p. 73 y Andrade (1953), p. 111.

8. Legislación, pp. 614 y ss.

9. Al siguiente año desaparece este concepto en las tarifas. Explica la Junta Directiva de este camino: "Como los trenes de este ferrocarril no son de carga sino de pasajeros, y como la poca que conducen más bien es en favor de la clase menesterosa,... por la corta utilidad que produce, (no se) marcan en sus tarifas los precios de los bultos... admitiéndose carga solamente en los coches de segunda... y el cobro se hace en relación al número de asientos que ocupa o inutiliza."

10. Es decir, se trataba de ese vehículo colectivo de carga tan necesario y que funcionó a principios del siglo XX. Con él los pequeños comerciantes podían transportar sus mercancías sin necesidad de contratar toda la plataforma, de igual forma quienes querían trasladarse con sus pertenencias encontraban una forma económica de hacerlo. Muchas actividades se realizaban sin fomentar lo que hoy es una plaga. Los promotores del "desarrollo nacional" crearon la necesidad de tener cada quien un vehículo para realizar estos trabajos, aumentando el parque vehicular, la contaminación y muchos etcéteras, todos ellos nocivos para la ciudad de México.

11. La referencia al funeral de ricos está en el periódico *El Mundo*, edición del 6 de octubre de 1895, mientras que la otra nota proviene de El gráfico del 16 de diciembre de 1888.

12. Colocarles cascabeles a las mulas no obedecía a gustos de empresa o cocheros, sino al cabal cumplimiento de éstos al Art. 7o del Reglamento de Ferrocarriles Urbanos, el cual indicaba que se debería colocar a las mulas cascabeles o campanillas "que se hagan oír a distancia conveniente para evitar peligros."

13. De Campo (1991), p. 144. Colorido también porque las compañías de ferrocarriles se les obligaba plantar árboles a la orilla de la vía y cuidarlos. Hoy que sólo nos interesan declarativamente los árboles, resulta sorprendente las querellas que por daños a la vegetación sostenían las autoridades municipales del siglo pasado.

14. Andrade (1953), pp. 108, 138-139; Rivera Cambas (1880), pp. 284

15. Gamboa (1979), p. 93.

16. En 1900 había 81 kilómetros de vía que eran servidos por tracción eléctrica, contra 153 de tracción animal. En 1905 eran 148 de eléctrica frente a 69 y en 1917 eran 328 contra 15 que usaban aún mulitas. (Ramos, anexo L)

Bibliografía

ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN. Fondos: Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. Ferrocarriles. Fomento Patentes y Marcas, Fomento Industrias y Fomento Ferrocarriles.

AGUAYO (1994). *La técnica ferrocarrilera, logros y límites en el Distrito Federal*. Tesis para obtener la licenciatura en historia. México, ENAH.

ALVAREZ DEL CASTILLO (1962), *Rincón de recuerdos*. México, Impresora de Juan Pablos.

ALVAREZ (1948), *Añoranzas: el México que fue*. México, Imprenta Ocampo, ANDRADE LABASTIDA (1953), *México a fines del siglo pasado*. México, [s. n.],

CALDERÓN, FRANCISCO (1956), "La vida económica de la República Restaurada en *Historia Moderna de México*. México, Hermes.

DE CAMPO (1991), *La semana alegre, tick-tack*. México, UNAM.

BRACAMONTES (1976), *Ferrocarriles de México: reseña histórica: reglamentos, siglo XX*. México, Edición de la Secretaría de Obras Públicas.

FIGUEROA DOMENECH (1899), *Guía general descriptiva de la República Mexicana: historia, geografía, estadística, etc*... México, Ramón de S. N. Araluce.

GALINDO Y VILLA (1900), *El Panteón de San Fernando*. México, Imprenta del Museo Nacional.

GAMBOA (1979), *Santa*. México, Grijalbo,

RAMOS GARCÍA (1993), *Los caminos de fierro en el Distrito Federal: desde los ferrocarriles urbanos hasta los tranvías eléctricos 1858-1920*. Tesis, para optar al grado de Maestría en Historia, México, UAM Iztapalapa.

RIVERA CAMBAS (1880), *México pintoresco, artístico y monumental*. México, Imprenta de la Reforma.

SECRETARÍA DE ESTADO Y DEL DESPACHO DE FOMENTO. COLONIZACIÓN, INDUSTRIA Y COMERCIO DE LA REPÚBLICA MEXICANA

1885. *Legislación sobre ferrocarriles: colección de leyes, decretos, disposiciones, resoluciones y documentos importantes sobre caminos de fierro, arreglado* en la... México, Oficina Tipográfica de la Secretaría de Fomento.

1877. *Memoria presentada por Vicente Riva Palacio correspondiente al año transcurrido de diciembre de 1876 a noviembre de 1877*. México, Edición de la Secretaría de Obras Públicas.

1887. *Memoria presentada por el general Carlos Pacheco, correspondiente a los años de enero de 1883 a junio de 1885*. México, Edición de la Secretaría de Obras Públicas.

TÉLLEZ PIZARRO (1889), “Algunos datos relativos a las líneas de la Compañía de Ferrocarriles del Distrito Federal de México S.A.” En: *Anales de la Asociación de Ingenieros y Arquitectos de México*. México, Secretaría de Fomento.