

La publicación de este libro contó con la colaboración de



Colección Los Ojos de la Memoria, n.º 13  
INCUNA Asociación de Arqueología Industrial

Las imágenes de cada capítulo han sido aportadas por sus respectivos autores.

© Los autores y CICEES editorial  
Editor y coordinador: Miguel Ángel Álvarez Areces  
Edición y distribución: CICEES  
c/ La Muralla, 3 – entresuelo  
33202 Gijón – Asturias  
Teléfono / Fax 00 34 985 31 93 85  
Correo electrónico: [info@revista-abaco.es](mailto:info@revista-abaco.es)  
[www.revista-abaco.es](http://www.revista-abaco.es)

Corrección de textos: Carolina Castañeda  
Portada: Jorge Redondo  
Fotos de la Memoria Gráfica: Archivo INCUNA  
Impresión: Gráficas Apel  
Depósito Legal: AS-03396-2012  
ISBN: 978-84-939924-5-3

Impreso en España – Printed in Spain

Cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública o transformación de esta obra solo puede ser realizada con la autorización de sus titulares, salvo excepción prevista por ley. Dirijase a CEDRO (Centro Español de Derechos Reprográficos, [www.cedro.org](http://www.cedro.org)) si necesita fotocopia o escanear algún fragmento de esta obra.

# “Cambio de vías”. Aportaciones del sistema de tranvías en el imaginario industrial aguascalentense, México

Alejandro Acosta Collazo. Doctor en Arquitectura. Profesor investigador de la Universidad Autónoma de Aguascalientes. Departamento de Diseño del Hábitat. Miembro del Sistema Nacional de Investigadores nivel I.

Ana Lilia Ruiz López. Licenciada en Historia por la Universidad Autónoma de Aguascalientes. Maestra en Historia de México por la Universidad de Guadalajara. asistente de investigación en la UAA.

*“Todo termina para que todo vuelva a comenzar,  
todo muere para que todo reviva”*

Jean-Henri Casimir Fabre

## PAISAJE URBANO Y LA MOVILIDAD CON TRANVÍAS: DE MULITAS A ELÉCTRICOS

Es a finales del siglo XIX cuando se instala una red de tranvías en ciudades mexicanas, producto de la asimilación tecnológica vinculada con la Revolución Industrial. En un principio se diseñó una serie de vehículos sobre rieles, que si bien no eran ferrocarriles sí una expresión a menor escala de una máquina de transporte novedosa, “jalada” por mulas. En 1878, el gobierno del estado de Aguascalientes otorgó la primera concesión para el establecimiento de una vía férrea urbana a un grupo conformado por tres inversionistas;<sup>1</sup> sin embargo, éstos nunca hicieron uso de ella, por lo que en 1882 se concedió una nueva a un grupo denominado “Sociedad Anónima del Ferrocarril Urbano Aguascalentense”.<sup>2</sup> Esta sociedad estaba con-

formada por Camilo Vallejo, Carlos M. López, Leocadio Ortiz, Felipe Ruiz de Chávez y Jacobo Jayme, todos ellos miembros destacados de la elite política y económica de la ciudad.

El novedoso sistema de tranvías fue llamado por la Sociedad “Tranvías del Comercio” y contó con cuatro rutas: Plaza-Jardín de San Marcos, Plaza-Estación, Plaza-Fundición y Triana-Zaragoza (ver Figura 1), de las cuales la más relevante era la que llegaba a la estación del ferrocarril. Sin embargo, el impulso que necesitaba este medio de transporte público llegó a finales del siglo XIX, con el establecimiento de dos grandes empresas que encabezaron el desarrollo industrial y el crecimiento urbano

<sup>1</sup> Archivo General Municipal de Aguascalientes (AGMA), Fondo Tranvías (FT), caja 101, exp.1

<sup>2</sup> AGMA, FT, caja 6, exp.1.

de Aguascalientes: la Gran Fundición Central Mexicana, establecida al poniente de la ciudad en 1895, y los Talleres Generales del Ferrocarril, construidos al oriente entre 1897 y 1903. Entre 1897 y 1910 surgieron en Aguascalientes alrededor de once nuevas colonias habitacionales, la mayoría al oriente de la ciudad. En esa misma dirección se instalaron bodegas y numerosas empresas, lo que propició la formación de diversos proyectos que tenían el fin de urbanizar los alrededores.

vendedores ambulantes, limosneros y de más personas que subsistían alrededor de esas industrias. Esta innovación en el ramo del transporte modificó sustancialmente la cotidianidad de los habitantes de Aguascalientes, especialmente en su percepción de tiempo y distancia. “[...] al tiempo que la ciudad se expandía, [el tranvía] fue capaz de integrarla y comunicarla, de modo que por necesidades casi siempre laborales, llevó a muchas personas a puntos que hasta hacía poco les eran desconocidos e innecesarios frecuentar [...]”.<sup>4</sup>

En 1903, el gobierno otorgó otra concesión para la explotación de tranvías, sin embargo, en esta ocasión eran eléctricos. Los beneficiados fueron John Douglas y John W. Overton, quienes conformaron la Compañía Eléctrica de Aguascalientes. Douglas y Overton justificaban su interés en el desarrollo de un sistema de transporte eléctrico de la siguiente forma: “El desarrollo industrial y comercial a que ha llegado esta Ciudad impone la conveniencia de que cuente con vías urbanas de comunicación rápida y lo más perfecto posible y que éstas vías recorran la mayor parte de la población en donde carece actualmente de ellas a fin de que sea poderoso impulso para el progreso y fabricación de la Ciudad”.<sup>5</sup> Los eléctricos tenían dos rutas que cubrían casi los mismos puntos que los de “mulitas”. No obstante, las rutas realizadas por los carros de tracción animal siguieron funcionando al tiempo que los eléctricos alcanzaban gran popularidad.

A partir de la década de 1920 el Estado mexicano se fincó en las organizaciones obreras y campesinas, lo que le daba una legitimación mayor al régimen nacido de la revolución,

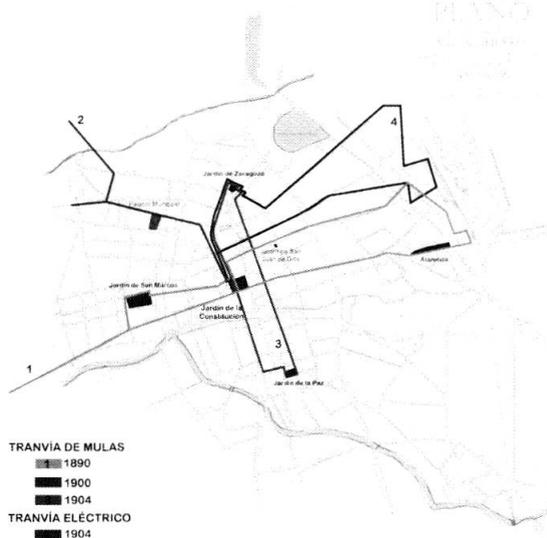


Figura 1. Trazo de rutas de tranvías de 1890 a 1904, sobre un plano elaborado por el Ingeniero Tomás Medina Ugarte en el año de 1900.<sup>3</sup> Plano reinterpretado por: Gaby Andrade y Alejandro Acosta, agosto 2012.

Entre esos proyectos se encontraban nuevas rutas de tranvías, ya que entre los Talleres Generales y la Fundición laboraban casi tres mil obreros, por lo que las industrias recién establecidas demandaban una mejor y más ágil movilización de personas. Además de los trabajadores, se debe contemplar a los pasajeros del ferrocarril que cada día aumentaban y que tenían la necesidad de trasladarse al centro de la ciudad, asimismo de los numerosos

<sup>3</sup> Tomado de: Gerardo Martínez Delgado, *Cambio y proyecto urbano. Aguascalientes 1880-1914*, Fomento Cultural Banamex/Municipio de Aguascalientes/Pontificia Universidad Javeriana/UAA, 2009, p.272.

<sup>4</sup> Gerardo Martínez Delgado, *Cambio y proyecto urbano. Aguascalientes 1880-1914*, Op. Cit., p.267.

<sup>5</sup> AGMA, FT, caja291, exp. 5.

convirtiendo a estas agrupaciones en un "pilar político". Sin embargo, debido a que su organización se llevó a cabo desde el gobierno, los sindicatos obreros y las organizaciones campesinas carecían de independencia y su capacidad para imponerse al Estado era reducida. Pese a ello, la actividad sindical aumentó debido a que la situación que se experimentaba en el país favoreció a los obreros.<sup>6</sup> Los trabajadores de la compañía de tranvías eléctricos no permanecieron ajenos a esta situación.

El sindicato de trabajadores de la Compañía Productora y Abastecedora de Potencia Eléctrica, la cual administraba el servicio de tranvías desde inicios de la década de 1920, levantó numerosas demandas en contra de dicha compañía ante la Junta de Conciliación y Arbitraje. En su mayoría, los reclamos eran sobre despidos injustificados y malos tratos a los obreros por parte de sus jefes superiores. En 1928 la Compañía de Productora anunció el cierre definitivo de las últimas tres rutas del tranvía que aún funcionaban: del Apostolado, Centenario-San Marcos y Oriente.<sup>7</sup> La razón que la compañía dio para este cese definitivo fue que le resultaba imposible seguir sosteniendo el servicio de tranvías en Aguascalientes debido a las constantes pérdidas que reportaba.<sup>8</sup> Aunque ningún documento lo expresa claramente, se puede inferir que la llegada a la ciudad de los autobuses de pasajeros, basados en motores de combustión interna y con llantas de hule, fue una de las causas del decaimiento de los tranvías.

Este evento conllevó el despido de todos sus empleados, a los que se les ofreció como "gratificación" por sus servicios el equivalente al sueldo de un mes.<sup>9</sup> En ese momento, el

sindicato peleó porque la compañía entregara liquidaciones justas a los trabajadores, sin embargo, no tuvieron éxito.<sup>10</sup> De esta manera terminó una etapa en la historia de la ciudad de Aguascalientes, con la que se volvió a transformar la cotidianidad de la urbe.

#### "NO ES LA PRIMERA VÍCTIMA". ACCIDENTES E INCONVENIENTES DEL SISTEMA DE TRANVÍAS URBANOS

Como se mencionó antes, la llegada del tranvía a Aguascalientes, tanto de tracción animal como eléctrico, supuso para sus habitantes una transformación de la dinámica y el paisaje urbano, además de su misma cotidianidad. Así, las calles en las que antes sólo había que cuidarse de carruajes y carretas, devinieron en lugares peligrosos en donde había que prestar atención en que el tranvía no se acercara a gran velocidad. Varios factores propiciaban los accidentes que involucraban a los tranvías: la irresponsabilidad de los choferes, quienes manejaban a gran velocidad y sin precaución; los transeúntes que no respetaban el paso de la vía y no ponían atención al cruzarla; los pasajeros poco cuidadosos que se levantaban o intentaban bajarse de carro en movimiento; el desconocimiento de los niños sobre el peligro que representaba jugar en las cercanías de las vías del tranvía; la impertinencia de los conductores de carretas y coches, entre otros muchos.<sup>11</sup>

Además, fueron numerosos los atropellamientos provocados por los tranvías, donde, en la mayoría de ellos, se deslindó de toda res-

<sup>6</sup> Luis Medina Peña, *Hacia el Nuevo Estado: México 1920-1994*, México, FCE, 1995, p.63.

<sup>7</sup> Archivo Histórico del Estado de Aguascalientes (AHEA), Fondo Conciliación y Arbitraje (FCyA), caja 1E, exp.8.

<sup>8</sup> *Idem.*

<sup>9</sup> *Idem.*

<sup>10</sup> AHEA, FCyA, caja 1E, exp.13.

<sup>11</sup> *El Católico*, 3 de marzo de 1906, 22 de mayo de 1904, 15 de mayo de 1904; *La Voz de Aguascalientes*, 29 de septiembre de 1906, 5 de julio de 1907, 30 de agosto de 1906, 11 de septiembre de 1908, 5 de febrero de 1909, 29 de septiembre de 1911, 6 de septiembre de 1911; *El Clarín*, 7 de agosto de 1909, 23 de octubre de 1909, 30 de octubre de 1909, 4 de junio de 1910, 1 de octubre de 1910, 3 de diciembre de 1910, 27 de mayo de 1911.

ponsabilidad a los conductores, ya que aseguraban haber tocado repetidamente la campana para alertar a los transeúntes de alejarse de las vías.<sup>12</sup> En este caso, se infiere que, en un principio, gran parte de estos accidentes eran provocados por la “novedad”, ya que la gente no estaba acostumbrada al paso del tranvía ni a su advertencia sonora. Ejemplo de ello es el caso del anciano José María Oviedo, que al intentar atravesar la calle de Allende, no se percató de la proximidad del tranvía pese a que el timbre fue sonado en diversas ocasiones, al final, fue la luz del carro la que lo hizo percatarse de su cercanía, con lo que logró salvar la vida. El redactor de la nota concluyó con el siguiente señalamiento: “[...] Como hasta hoy todos los casos de machacamiento por los tranvías se han quedado impunes, los motoristas se creen ya con derecho a destrozarse sobre la vía a todo aquel que por cualquier circunstancia se les atraviese”.<sup>13</sup>

Precisamente, la falta de profesionalismo de los conductores de los tranvías se hizo notar en algunas noches del mes de enero de 1906, cuando los vecinos de la 4ª calle del Obrador denunciaron que algunos cocheros de los de “mulitas” se reunían para “[...] divertirse de una manera muy salvaje [...]”, la cual consistía en acomodar sobre las orejas de las mulas cartuchos de pólvora o dinamita, que al hacer explosión, asustaban a las mulas, que tiraban violentamente del tranvía.<sup>14</sup>

Asimismo, se tienen registrados diversos abusos por parte de la compañía para con los usuarios, hecho que algunos periódicos locales atribuían al hecho de que fuera solamente una

compañía la encargada de los tranvías.<sup>15</sup> Algunas de esas arbitrariedades eran el cobro doble del pasaje y el cobro del servicio de primera clase, aunque el que se ofrecía era el de segunda.<sup>16</sup> No obstante estos accidentes e inconvenientes producidos por el sistema de tranvías, éste siguió siendo el medio de transporte más relevante de la ciudad.

### CAMBIO DE VÍAS: UN TRANVÍA LLAMADO “EL SANMARQUEÑO”

El aparentemente inexplicable retiro de vías y tranvías de Aguascalientes cedió el paso al uso de transporte colectivo con llantas de hule y vehículos automotores a finales de la década de los veinte durante el siglo XX. Si bien se suscitaban problemas en el funcionamiento del tranvía, explicados líneas arriba, los administradores gubernamentales apostaron por un cambio que auguraba un futuro prometedor en el medio de transporte y aprobaron el desmantelamiento total de este sistema de ferrocarril urbano. Error que no cometieron otras ciudades del orbe, que supieron modernizar el tranvía eléctrico, resultando éste benéfico por los problemas de contaminación que se agudizan paulatinamente en la actualidad. Un buen ejemplo es la ciudad de San Francisco, California, que conserva su sistema de tranvías desde mediados del siglo XIX. Otros casos dignos de mencionarse son: Viena, Budapest, Praga, Frankfurt, entre muchos más.

Un sistema de tranvías reinterpretados es el que subsiste hoy día en la ciudad de Aguascalientes (ver Figuras 2 y 3). La administración gubernamental implementó un tranvía con llantas para promover el turismo cultural, que se estaciona en la plaza principal y que pretende sustituir en un sentido conservador e imaginario

<sup>12</sup> *El Católico*, 11 de junio de 1905; *La Voz de Aguascalientes*, 21 de julio de 1906, 18 de agosto de 1906, 2 de noviembre de 1906, 25 de octubre de 1907, 25 de junio de 1909; *El Clarín*, 9 de abril de 1910, 14 de mayo de 1910, 24 de septiembre de 1910, 21 de octubre de 1911, 13 de enero de 1912, 3 de febrero de 1912, 16 de marzo de 1912; *La Opinión*, 24 de mayo de 1928.

<sup>13</sup> *La Voz de Aguascalientes*, 8 de septiembre de 1906

<sup>14</sup> *El Católico*, 20 de enero de 1906.

<sup>15</sup> *El Católico*, 4 de noviembre de 1905; *La Voz de Aguascalientes*, 10 de noviembre de 1911.

<sup>16</sup> *El Católico*, 9 de junio de 1906, 4 de noviembre de 1905; *La Voz de Aguascalientes*, 10 de noviembre de 1911

el tranvía de antaño, circulando en la ciudad por diversos puntos de interés. "El Sanmarqueño", que si bien no tiene mucho que ver con "un tranvía llamado deseo", sí despierta en el imaginario de sus usuarios, un Aguascalientes con historia edificada relevante, enfatizando en sus visitas los rasgos culturales regionales, materializados en su urbanismo y arquitectura.

Los recorridos originales comprendían tres rutas de tranvías de mulas (1890, 1900 y 1904) y una con tranvía eléctrico en el año de 1904 (ver Figura 1), haciendo paradas en los lugares de interés. En aquel entonces desaparecen las acequias debido a las corrientes higienistas urbanas que llegaron a la ciudad y se proyectaron avenidas que fueron utilizadas por el sistema de tranvías, que dieron vida a molinos, fundidoras, grandes fábricas y nodos importantes de la ciudad.

En la actualidad se cuenta con cinco rutas, incluyendo "El San Marqueño", que recorren el centro histórico y los puntos más relevantes de la ciudad. La primera lleva por nombre "Antiguo" y recorre la parte oriente del centro histórico, la Alameda, el parque IV Centenario, los antiguos baños de Ojocaliente y la antigua estación de ferrocarriles. La segunda, llamada "El cuatro barrios" y recorre, precisamente, los cuatro barrios que conforman el centro de la ciudad: el Encino, San Marcos, La Estación, Guadalupe, haciendo una escala de aproximadamente una hora en el Museo J. Guadalupe Posada. El tercero, llamado "El Taurino", visita el barrio de San Marcos y el Encino, además de hacer escala en las plazas de toros de la ciudad, tanto la antigua como la monumental. El cuarto tiene por nombre "Panorámico" y recorre el barrio de San Marcos, el área de la Feria, el sur, oriente y centro de la ciudad, además hace una parada de una hora en el parque temático Tres Centurias, que resguarda la antigua estación de ferrocarriles, haciendo énfasis en el imaginario industrial impulsado por la llegada del Ferrocarril Central Mexicano. Por último está "El Sanmarqueño", que recorre el barrio de San Marcos, el área de la feria, sur oriente y poniente de la ciudad y el barrio del Encino (ver Figuras 4 y 5).

A manera de herramienta estratégica para este texto, se aplicó una encuesta a los usuarios del tranvía turístico, mostrando que la mayoría de los usuarios estuvieron conformes con el recorrido que realizaron, expresándose de manera positiva, sólo un 30% de los encuestados comentó que era bonito el recorrido, pero que era muy poco. El atractivo preferido fue la estación del ferrocarril, aunque en general la ciudad les pareció limpia, ordenada, moderna y sus edificios históricos bien conservados. La mitad de los entrevistados expresaron su interés por conocer los templos e iglesias del centro de la ciudad. Sin embargo, la mayoría de los usuarios no notaron o no le dieron importancia al parecido del transporte con un tranvía, a excepción de una perso-



Tranvías  
Placer por  
nuestra  
Ciudad

No 10962  
ADULTO  
\$30.00

Secretaría de  
TURISMO

www.vivaaguascalientes.com  
01 800 949 4949  
Tels. 01 449 9159504 y 9102088

PROGRESO  
para  
todos

GOBIERNO DE AGUASCALIENTES

Figuras 2 y 3. El tranvía en la actualidad y el boleto de acceso, que refleja el imaginario ofertado y dirigido al turismo cultural. Fotografía tomada por Ana Lilia Ruiz el 30 de agosto de 2012.

na a quien le pareció *ad hoc*. En realidad se requiere diseñar nuevas rutas en la actualidad para retomar los sitios de interés, que también tenían los recorridos originales, e.g. La Gran Fundición Central, el Molino La Perla, antiguos edificios

industriales e incluso considerar visitas a polos de desarrollo industrial actuales, como la nueva planta de Cruz Azul y la ampliación de la planta Nissan. De esta manera la gente aprendería a valorar la importancia del patrimonio industrial y de la nueva industria, observando un contexto menos fragmentado, y reconociendo a la vez las buenas prácticas de líderes y gobiernos locales, realizadas en materia de conservación.

## FUENTES CONSULTADAS

### Fondos Históricos

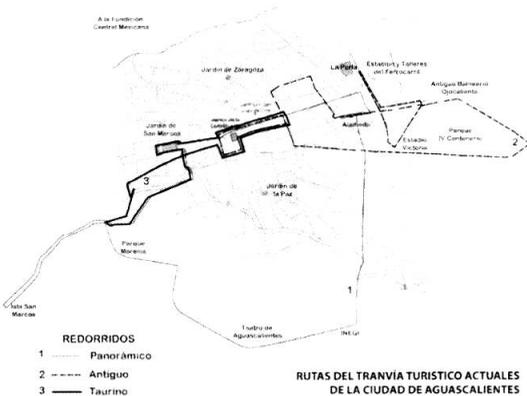
Archivo General Municipal de Aguascalientes (AGMA) Fondo Tranvías (FT)  
 Archivo Histórico del Estado de Aguascalientes (AHEA) Fondo Conciliación y Arbitraje (FCyA)

### Hemerografía

El Católico (1904-1906)  
 El Clarín (1908-1913)  
 El Fandango (1887-1896)  
 La Opinión (1927-1929)  
 La Voz de Aguascalientes (1906-1912)

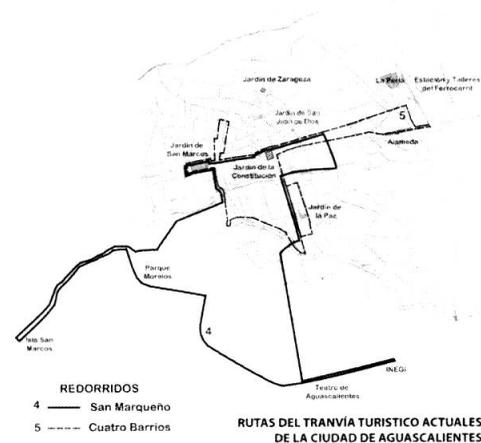
## BIBLIOGRAFÍA

MARTÍNEZ DELGADO, Gerardo (2009) *Cambio y proyecto urbano. Aguascalientes 1880-1914*, México: Fomento Cultural Banamex/Municipio de Aguascalientes/Pontificia Universidad Javeriana/UAA.  
 MEDINA PEÑA, Luis (1995) *Hacia el Nuevo Estado: México 1920-1994*, México: FCE.  
 MENDEZ, Eloy (Coord.) (2007) *Arquitecturas de la globalización*, México: Universidad de Sonora/Universidad Autónoma de Madrid/Universidad Autónoma de Baja California/Universidad Autónoma de San Luis Potosí/Universidad Autónoma de Nuevo León/Instituto Tecnológico de Estudios Superiores de Monterrey.



REDORRIDOS  
 1 --- Panorámico  
 2 - · - - Antiguo  
 3 ——— Taurino

RUTAS DEL TRANVÍA TURÍSTICO ACTUALES  
 DE LA CIUDAD DE AGUASCALIENTES



REDORRIDOS  
 4 ——— San Marqueño  
 5 - · - - Cuatro Barrios

RUTAS DEL TRANVÍA TURÍSTICO ACTUALES  
 DE LA CIUDAD DE AGUASCALIENTES

Figuras 4 y 5. Las rutas actuales de tranvía, con los recorridos: “Panorámico”, “Antiguo”, “El Taurino”, “El Sanmarqueño” y “El cuatro barrios”, representadas sobre un plano elaborado por el Ingeniero Tomás Medina Ugarte en el año de 1900.<sup>17</sup> Planos reinterpretados por: Gaby Andrade y Alejandro Acosta, agosto 2012.

<sup>17</sup> Plano base tomado de: Gerardo Martínez Delgado, *Cambio y proyecto urbano. Aguascalientes 1880-1914*, Op. Cit., p.267.