

FUMADORES DE CUELLO BLANCO. MASCULINIDADES Y CLASES MEDIAS EN LA CIUDAD DE MÉXICO A FINALES DEL SIGLO XIX

White-collar smokers. Masculinities and middle classes in Mexico City at the end of the 19th Century

Sergio Daniel Herrera Rangel*

ORCID: 0000-0001-6194-3844

El Colegio de México

RESUMEN: Este trabajo analiza el modo en que se construyó, a través de una serie de discursos en la prensa y en la literatura de folletín, la noción que identificaba el fumar como un rasgo de la modernidad en el México porfiriano y como un placer exclusivo de los varones, quienes lo adoptaron como una viva expresión de masculinidad. En un segundo momento se estudia la importancia de esta práctica en la vida cotidiana de los hombres de las clases medias, y la serie de conflictos que se suscitaron en el espacio público, en una lucha de las autoridades por erradicar el hábito de fumar y la resistencia de los varones ante tales medidas.

PALABRAS CLAVE: Fumar, masculinidad, clases medias, espacios públicos, reglamentos.

ABSTRACT: This paper analyze the way in which was constructed, through a series of speeches in the press and literature, the idea that associated smoking as a feature of modernity in Porfirian Mexico and as an exclusive male pleasure, who adopted it as a clear expression of masculinity. Later we analyze the importance of this practice in the everyday life of the middle class men, and the conflicts that arose in the public spaces, in a struggle of the authorities to eradicate the habit of smoking and the resistance of men against such measures.

KEYWORDS: Smoking, masculinity, middle class, public space, regulation.

Fecha de recepción:
26 de marzo de 2019

Fecha de aceptación:
29 de abril de 2019

* Licenciado en Historia por la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, maestro en Estudios Latinoamericanos por la Universidad Nacional Autónoma de México, maestro y doctor en Historia por El Colegio de México. Ha abordado como líneas de investigación las representaciones y los estigmas de la pobreza, la construcción cultural de la enfermedad en América Latina y la historia sociocultural del fumar en México.

Contacto: danherrerarangel@gmail.com

En 1891, un artículo publicado en *Le Trait d'Union*, el diario de la colonia francesa en México, comentaba ampliamente sobre los dramáticos estragos del uso del tabaco en el organismo, y en particular sobre el cigarrillo y el “envenenamiento crónico” que ocasionaba. Su autor denunciaba con auténtica consternación la abrumadora presencia que el hábito de fumar había logrado en nuestro país: a diferencia de Europa y de los Estados Unidos, decía, “donde sólo se permite fumar al aire libre”, “México es uno de los pocos países en que se fuma en todas partes y en todas las circunstancias. En los ferrocarriles, en los tranvías, en los lugares públicos, en las oficinas, en las salas de los tribunales, en todas partes, todo mundo fuma cigarro o puro.”¹ Aunque tal aseveración debía ser matizada, pues no era la misma afición que se tenía por fumar en algunas regiones del país que en otras, ni sucedía lo mismo en el contexto urbano que en el medio rural, por ejemplo, lo cierto es que en términos generales, fumar era por aquellos años una práctica muy difundida, especialmente entre los varones, para quienes representaba no sólo un gusto exquisito, sino una puesta en escena de la masculinidad misma.

Esa simpatía por los acres perfumes y sabores del tabaco no era nueva, provenía de una muy añeja tradición que encontraba sus raíces en las culturas precolombinas, que se había popularizado entre los hombres y las mujeres del México colonial, y que a lo largo del siglo XIX había logrado inspirar el desarrollo de una industria importante, especialmente a partir de 1857, cuando la elaboración de puros y cigarros finalmente quedó como un negocio en manos de particulares.² Desde entonces, la producción cigarrera se desarrolló en algunas fábricas instaladas sobre todo en los estados de Veracruz y Guanajuato, a la sombra de las cuales floreció también una pequeña industria bastante nutrida en varias regiones del país, en donde encontramos desde la ínfima producción informal, como el caso de “la viuda o la huérfana, que para ganarse un mendrugo ocultaban un manojito de tabaco o fabricaban dos o tres cajillas de cigarros”,³ hasta los talleres artesanales que manufacturaban y comercializaban rapé, puros, picadura de tabaco y cigarros, y que abastecían los mercados loca-

¹ «Mexico est une des rares pays où l'on fume partout et en toutes circonstances. En chemin de fer, en tramways, dans les endroits publics, dans les bureaux, dans les salles des tribunaux, partout, tout le monde fume, qui la cigarette, qui le cigare.» “Le tabac”, en *Le Trait d'Union*, 21 de mayo de 1891, México, p. 2. Días después la nota fue reproducida parcialmente en su traducción al español: “El Tabaco”, *El Nacional*, 24 de mayo de 1891, p. 3.

² Desde que el Congreso Constituyente de 1824 decretó el final del estanco del tabaco por considerarlo contrario al espíritu de libertad que debía imperar en una nación independiente, los beneficios económicos obtenidos de este ramo estuvieron permanentemente en disputa. En función de los virajes políticos de los gobernantes, de las necesidades en las arcas del Estado y de la propia capacidad del gobierno para mantener la producción y el suministro del tabaco, la administración de esta industria estuvo en un constante vaivén, por temporadas a cargo de los estados, en otras, en manos de inversionistas privados, e incluso por momentos de nuevo bajo la figura del estanco propiedad del Estado, hasta que a partir de la Constitución de 1857 se liberalizó de manera definitiva.

³ Así lo habían observado los integrantes de la Comisión de Hacienda que discutieron el tema del tabaco en el Congreso Constituyente de 1824. Obregón, “Siglo”, 1988, p. 159.

les en pueblos y rancherías a los que los fabricantes más grandes difícilmente llegaban. En lo que toca a la ciudad de México, las primeras fábricas no mecanizadas comenzaron a operar hacia finales de la década de 1860, y la transición hacia las factorías modernas inició a mediados de los 1880.⁴

Entre 1880 y 1890 el negocio cigarrero creció con rapidez y atrajo a numerosos inversionistas, seducidos por el futuro prometedor de un mercado en constante expansión. A las fábricas capitalinas que ya para entonces habían forjado cierta tradición, como La Veracruzana, El Monzón y El Borrego, se sumaron algunas nuevas como La Sultana, La Jalapeña, El Venadito, La Bola de Oro, Los Costeños y El Nuevo Mundo, entre otras. A lo largo y ancho del país nuevas factorías debutan en la escena cigarrera nacional, como La Fama en San Luis Potosí; La Parra y La Empresa en Guanajuato; El Progreso en Guadalajara; La Hoja de Oro en Chihuahua o La Nacional en Mérida. Manuel P. García abrió su fábrica El Destino en San Andrés Tuxtla; Julio Uthink funda El César en Orizaba; Antonio Díaz de León inaugura con mucho éxito su fábrica El Vapor, en Mazatlán, y la sociedad de los señores Gorostízaga y Ramos inicia labores con su fábrica La Visontina, en Teziutlán, en la Sierra Norte de Puebla.

Lamentablemente no existen registros confiables sobre el número de fábricas y talleres existentes durante el siglo XIX sino hasta 1898, año en que diversas fuentes consignan entre 721 y 743 establecimientos.⁵ Por este vacío, en los registros estadísticos resulta difícil calibrar el desarrollo de nuestra industria en términos cuantitativos, pero su avance es in-

dudable, como lo verifican las numerosas alusiones que se hacen, cada vez con más frecuencia, sobre el fumar y el cigarro en crónicas, notas periodísticas y editoriales, así como la creciente presencia que tienen las compañías cigarreras en las páginas publicitarias. Fumar se convierte en un placer de la época, y el cigarro, en un referente de la vida que comienza a ser moderna, o al menos a tener la aspiración de serlo.

Hacia 1885, inicia operaciones, El Buen Tono, fundada por el empresario Ernesto Pugibet en la calle de San Felipe Neri número 12, en el Barrio de San Juan de la ciudad de México, la cual revolucionaría la industria cigarrera nacional. La aparición de las grandes cigarreras a finales del siglo, con El Buen Tono, La Tabacalera Mexicana (fundada por la alianza de Basagoiti y Zaldo en 1899) y la Compañía Cigarrera Mexicana (que abrió sus puertas en 1900 como producto de la fusión de cuatro empresas) a la cabeza, llevaría al ramo a ser una de las principales industrias del país, pero también desataría una feroz competencia que se traduciría en un acelerado proceso de concentración.

En esta especie de “darwinismo” comercial, los pequeños productores se verían cada vez con menos posibilidades de competir contra las fuertes sumas que los grandes capitalistas invertían en sus fábricas, en la modernización de sus plantas, en la contratación de trabajadores especializados y en un alud de publicidad. Además, con la mejora de los caminos y el desarrollo del ferrocarril que caracterizó al periodo, las grandes compañías lograrían expandir rápidamente sus mercados, alcanzando otras regiones y arrebatando a los productores en pequeño los mercados locales que les mantenían a flote.⁶

Las mejoras tecnológicas introducidas por las

⁴ Estas pautas son consistentes con el análisis de Steven Haber sobre el proceso de industrialización en México, en el que sitúa la transición hacia las fábricas modernas en la década de 1890. Haber, “Industrialización”, 1993, pp. 649-688.

⁵ Enrique Sarro retoma la cifra de 721 establecimientos de los Anuarios Estadísticos de Antonio Peñafiel, cifra que también se menciona en el balance elaborado por la Asociación Nacional de Fabricantes de Cigarros en 1935. Por su parte, Rodolfo Vázquez menciona que eran 743, partiendo de datos de la Dirección Nacional de Estadística. Sarro, *Industria*, 1933, Anexos, cuadro catorce, s/p.; Vázquez, “La industria de tabacos labrados y la legislación fiscal federal sobre la materia”, 1938, Colección de Archivos Económicos, Biblioteca de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público Miguel Lerdo de Tejada (en adelante CAE), carpeta Cigarros. Legislación, Mundo.

⁶ El ciclo de expansión del ramo cigarrero toca su punto más alto justo al final del siglo, cuando se registran 766 fábricas. A partir de ahí comienza a verificarse el proceso de concentración, y para 1904 se registran 469 fábricas, es decir que, en solo cuatro años, una cuarta parte de los establecimientos que existían al final del siglo se vieron obligados a cerrar sus puertas, absorbidos por fábricas más grandes o condenados a la banca rota. Durante el resto de la década la cantidad de fábricas se mantendría relativamente estable aunque con una ligera tendencia a la baja, hasta el estallido de la Revolución, cuando la estadística vuelve a registrar una caída considerable. Véase Sarro, *Industria*, 1933, Anexos, cuadro catorce, s/p.

compañías líderes se reflejaron en los índices de producción: en tan sólo una década, entre 1900 y 1910, la cantidad anual de cajetillas de cigarrillos elaboradas en el país se incrementó en un 35%. Esta producción industrial posibilitó un amplio acceso al cigarro a un precio costeable para la gran mayoría de la población, lo que sumado a un impresionante despliegue publicitario, elevaría al cigarrillo a la categoría de un consumo de masas que no tardaría en desplazar al puro y a los cigarros de manufactura artesanal. Las claves de su triunfo residirían en ofrecer un producto higiénico y homogéneo, más barato que los puros y de buena calidad, pero sobre todo, en lograr transformar el gusto y las actitudes de los fumadores con un producto que se ajustaba perfectamente al ritmo de vida de la ciudad moderna, convirtiéndose así en un emblema de los nuevos tiempos. Aunque el mercado de los puros seguirá vigente en los siguientes años, para los días de la Revolución el cigarro prácticamente había sustituido al puro en el consumo popular, relegándolo a un gusto propio de las élites como símbolo de distinción y estatus.

LA EDUCACIÓN SENTIMENTAL DEL FUMADOR

Ya fuese puro o cigarro, el acto de fumar involucraba nociones tan sensibles para la época como modernidad y libertad. En contraposición al hábito de inhalar la picadura del tabaco o rapé, que fuera una práctica bastante popular entre la vieja alcurnia colonial y frecuente a lo largo de la primera mitad del siglo, fumar simbolizaba el clamor de los nuevos tiempos, tal como lo explicaba un cronista de *El Centinela Español*: “El rapé está en abierta oposición con el espíritu del siglo, espíritu destructor, amante del fuego, de todo lo que tenga vida y movimiento, condiciones que reúne el tabaco y de las cuales el rapé carece”.⁷

A partir de los vientos de revolución que soplaron con fuerza en la Europa de medio siglo, el rapé comenzó a ser considerado como un emblema monárquico, ligado al estilo de vida del antiguo régimen. Por eso, ingerir tabaco por las narices era un

⁷ “El rapé y el tabaco”, en *El Centinela Español*, 18 de septiembre de 1881, p. 3.

“vicio estúpido” y “sin ninguna condición artística”, que representaba la inmovilidad del antiguo *statu quo* y su rechazo a cualquier intento de transformación, mientras que en el fuego que daba la vida a un cigarro estaba contenido ese espíritu de destrucción y renovación que ardía en los hombres libres: “el rapé y el tabaco simbolizan a mis ojos el pasado y el presente, la idea antigua y la nueva, la oscuridad y la luz, el despotismo y la libertad”.⁸

Según ha observado Mathew Hilton para el caso inglés, fumar fue un gusto que se hizo muy popular entre la burguesía victoriana por haber sido identificado con el liberalismo, especialmente con las nociones de individualidad e independencia.⁹ Estos principios, característicos de la modernidad occidental, respaldaron el derecho de los hombres a la participación política y económica, pero también legitimaron una manera de consumo masculino, como es el caso del tabaco, basado en la autodeterminación y el autodomínio, lo que convertía al fumar en el uso responsable de un placer más que en un vicio. Así lo expresaba el protagonista del cuento de Antonio de Trueba, *Fumemos*, quien con lujo de ingenio refutaba el molesto mote de “vicioso” que algunos le daban, precisamente a él, que aunque había sido un fumador empedernido desde niño, se preciaba de ser “hombre pundonoroso y sin ningún vicio”, amante de los placeres del humo pero capaz de abandonarlo, porque era “un hombre muy templado para dominar mis pasiones”.¹⁰

En Europa o en Norteamérica, a diferencia de lo que se vivía en el México decimonónico, el gusto por fumar no era típicamente burgués, pues aun los estratos bajos de la sociedad le tenían por costumbre.¹¹ Pero el principio de libertad igualmente fue

⁸ “El rapé y el tabaco”, en *El Centinela Español*, 18 de septiembre de 1881, p. 3.

⁹ Hilton, *Smoking*, 2000, pp. 3-6.

¹⁰ Antonio de Trueba, “Fumemos”, en *Juan Diego*, 24 de octubre de 1873, p. 3. El cuento, escrito por el catalán Antonio de Trueba alrededor de 1870, fue publicado originalmente en España y reproducido como folletín en México entre octubre y noviembre de 1873 en el periódico capitalino mencionado. Esa es la versión que se ha consultado.

¹¹ Según refiere Allan Brandt, en la Norteamérica del siglo XIX fumar era un gusto popular entre los estratos altos, educados y urbanos, quienes adoptaron el puro y la pipa como un símbolo de autoridad social y de poder, aunque la forma típicamente americana del consumo de tabaco era, hasta bien entrado el siglo XX, el tabaco mas-

un elemento en la defensa que los fumadores ilustrados de este lado del Atlántico hicieron de su hábito frente a las voces críticas que comenzaban a reclamar con insistencia la regulación de semejante vicio en los espacios públicos.¹²

Siguiendo la argumentación de Hilton, los fumadores victorianos hicieron del fumar un acto eminentemente burgués, no sólo por la obvia razón de que eran las clases de cierta posición las que tenían la posibilidad de consumirlo, en una sociedad donde fumar no era precisamente un gusto económico, sino además porque eran estos hombres quienes “discutían, leían y aprendían sobre su pasatiempo o hábito favorito” en las páginas de los diarios importantes y en las numerosas obras literarias donde se hacían odas al cigarro. Aquí vale recordar a J. M. Barrie o a un Italo Svevo quienes hicieron del fumar casi un subgénero literario, y cuyas obras se inscriben en un amplio corpus de tratados, revistas y folletines sobre el gusto por fumar y la higiene del fumador, en ocasiones editados y distribuidos por las propias compañías cigarreras, como la serie de cuadernillos titulados *The Smoker's Text Book*, editados por la poderosa compañía británica Cope Brothers & Co., que gozaron de gran popularidad, publicadas en la Europa de finales de siglo.¹³

ticable. En cuanto al cigarrillo, “los pocos cigarrillos que fueron fumados antes de la Guerra Civil [1861-1865] fueron vistos como una curiosidad, una comodidad barata para los jóvenes urbanos que no podían costear maneras más apropiadas de fumar”. James Buchanan Duke, a la cabeza de la American Tobacco Company, prácticamente sería el creador de la industria cigarrera moderna estadounidense a finales de siglo, pero aun con este impresionante desarrollo, para 1900 el cigarrillo tan sólo representaba el 2% del mercado total de tabaco en aquel país. Brandt, *Cigarette*, 2007, pp. 25-26.

¹² Así lo argumentaba un editorial de *La Patria* escrito muy posiblemente por Ireneo Paz, que criticaba la actitud de las autoridades en su intento de prohibir ciertas conductas que podían considerarse como vicios, pues lo que hacían era coartar la libertad de los individuos imponiendo “una violenta tiranía” de castigos legales a lo que, en todo caso, podía tener tan sólo sanciones morales dictadas por la sociedad. Tal persecución contra el vicio, opinaba, era tan arbitraria y vulneraba de tal manera la libertad individual, “que no nos admiraría que un día u otro pretendieran fijarnos la cantidad de tabaco que nos hemos de fumar diariamente”. “Sobre el juego”, *La Patria*, 13 de junio de 1877, p. 1.

¹³ Hilton, *Smoking*, 2000, p. 3. Sir James Matthew Barrie (1860-1937), quien conquistaría la fama con su obra *Peter Pan*, publicó entre sus primeros trabajos el que para muchos constituye el mejor relato que se ha escrito sobre el tabaco y el fumar: *My*

Retomo estas pautas del caso británico, que considero representativas de lo que sucedió en los principales mercados del occidente industrializado,¹⁴ con la intención de resaltar el contraste del caso mexicano, donde prácticamente todos los estratos de la población tenían acceso al cigarro, y donde la viva circulación de impresos dotó de un significado moderno a la práctica de fumar entre los hombres de todas las clases sociales.

En México, como país productor de tabaco, fumar era un goce al alcance del burgués, “del medio pelo” y, con algo de suerte, hasta del “populacho”, pues había un amplio rango de precios y calidades en la oferta. Aunque una vez más carecemos de series estadísticas que nos muestren la evolución histórica de los precios de puros y cigarrillos, podemos determinar, a partir de ciertos indicios, que el precio al que se vendían los puros que se elaboraban en el país los convertían en un objeto de consumo para los sectores altos y para una parte de los sectores medios, mientras que los habanos y vegueros que se importaban de Cuba eran aún más costosos, lo que los convertía en un consumo de élite. El cigarrillo, en cambio, rondaba en un precio promedio de entre tres y cinco centavos por cajetilla.¹⁵

Lady Nicotine. A study in smoke (1890). Por su parte, Italo Svevo, el reconocido escritor italiano, publicó a finales del siglo XIX algunos artículos y relatos en los que el fumar era el elemento central. En 1919 escribió su famosa novela *La conciencia de Zeno* (aunque se publicaría por primera vez hasta 1923), que narra la vida de un típico burgués en función de su amor por el cigarrillo y su eterno e infructuoso intento por dejarlo.

¹⁴ Las excepciones a esto serían posiblemente Portugal y sobre todo España, naciones que a partir de la explotación del tabaco americano lograron forjar desde muy temprano una industria y un gusto cigarrero ampliamente difundido en los diversos estratos sociales.

¹⁵ Gracias a la publicidad cigarrera sabemos, por ejemplo, que en 1878 la fábrica La Colmena, de Julio E. Uhinck, ofrecía sus cigarrillos Camelias a cincuenta carteritas por un peso, y sus Cigarrillos Gigantes a cuarenta y seis carteritas por el mismo precio. Sabemos también que en 1880, El Águila Mexicana ofrecía cinco cajas de sus cigarrillos por un real (algo así como doce centavos de la época) o 46 cajas de cigarrillos por un peso, y que en 1888 la Tabacquería La Campana vendía los cigarrillos de la marca La Poblana a un precio de cuarenta cajetillas por un peso. Considerando que esos eran sus precios al mayoreo, podemos ver que los estancieros y vendedores minoristas compraban cada “carterita”, “cajetilla” o “caja” —la generalización del uso de la palabra cajetilla será una cosa del siglo XX— a un costo de entre dos y tres centavos, por lo

Evidentemente este cálculo es vago, pues en la ciudad circulaban marcas que eran un poco más baratas o más costosas que eso, sin contar el nutrido mercado de la producción clandestina de los estaquillos y las vendedoras ambulantes que comercializaban cigarros sueltos. De cualquier forma, pensar que hacia finales del siglo una cajetilla podía costar una media aproximada de cuatro centavos nos brinda un punto de referencia si consideramos por ejemplo que un trabajador de oficio humilde, como un trapero de los basurales, una hilachera o un papero, podía ganar de veinte a treinta centavos diarios, que un soldado de caballería ganaba treinta y ocho centavos o que un obrero podía percibir entre cincuenta centavos y un peso al día.¹⁶

Acerca del cigarrillo y la letra impresa, debemos tener presente que aun en un país donde la mayoría de la población era analfabeta, la prensa escrita gozaba de una gran difusión y popularidad a través de canales informales de lectura, y que un ejemplar podía circular de mano en mano, alcanzando a más lectores.¹⁷ Como nos recuerda Laurence Coudart, “fuera de los círculos de letrados, el público podía ampliarse considerablemente a través del juego de las lecturas públicas y colectivas”¹⁸ que se daban en determinados puntos de encuentro social como pulquerías, fondas, cafés o mercados. De tal modo, la prensa, tanto en su contenido escrito como en los cartones o viñetas publicitarias que en estos años comenzarían a aparecer, gozó de una notable vitalidad y circulación entre la población, junto a las hojas volantes y las novelas de folletín.

Esto nos hace pensar que, de manera similar

que el consumidor final las compraba por un precio que debió rondar los tres y los cinco centavos.

¹⁶ Estos datos los aporta Moisés González Navarro a partir de cálculos hechos por Julio Guerrero. González, *Pobreza*, 1985, p. 24.

¹⁷ Sobre los índices de analfabetismo, una estimación comúnmente aceptada ronda por el 80 % de la población a comienzos del porfirato. Casi treinta años después, en 1895, el analfabetismo había descendido a 62 %, y para 1910 se redujo a la mitad de la población, según cálculos de González Navarro.

¹⁸ Coudart, “Difusión”, 2001, p. 351. Las investigaciones en esta línea han demostrado, a partir de ciertos indicios muy precisos como el comercio librero, la producción y recepción de hojas volantes o la cultura de la socialización de la lectura, que más allá de las cifras había una activa circulación y difusión del conocimiento entre las esferas letradas e iletradas.

a lo ocurrido con la burguesía victoriana analizada por Hilton, las clases medias y altas de la sociedad porfiriana leían, conversaban y conocían más acerca de su gusto por el tabaco y sus rituales, pero por fuera de las esferas letradas también existía una circulación de saberes sobre las actitudes, las formas, los gestos y los valores con los que se identificaba el acto de fumar, que se perfilaban en los personajes de las novelas de folletín, en los numerosos afiches que poblaban los muros de la ciudad o el interior de los comercios, y en las imágenes que aparecían cada vez más en las páginas de los diarios y las pautas publicitarias. Por medio de la lectura de la prensa escrita, y especialmente de la “lectura” de referentes visuales, los consumidores tanto letrados como no letrados tenían ese ejercicio de aprendizaje, identificándose con las representaciones de lo que debía ser un fumador y las pautas que dictaba la norma social al respecto.

Con ello en mente, pensemos ahora en la literatura de folletín. Al revisar un poco las novelas que se publicaban por entregas en muchos de los diarios capitalinos, podemos observar que las menciones del acto de fumar son verdaderamente abundantes, enmarcándolas en diversas situaciones y escenarios, muchas de ellas aludiendo al ámbito público o privado de la vida del buen burgués. En estos relatos, muy a menudo surgidos de plumas españolas o francesas, así como en otras piezas literarias breves y en artículos de opinión, hombres y mujeres encontraron una rica veta de lo que podemos pensar como la educación sentimental del fumador.

Fumar era un hábito aceptado esencialmente como un rasgo de masculinidad, y como tal, era mal visto en las mujeres, a las que sólo se les permitía fumar si eran mujeres mayores o de las clases humildes.¹⁹ Por su “naturaleza racional”, los hombres es-

¹⁹ La relación de las mujeres con el tabaco es una larga historia que, por su complejidad, sobrepasa los límites de este trabajo. Baste señalar como coordenadas que sirvan de orientación al lector, que en los tiempos coloniales las damas de todas las clases sociales solían fumar con total naturalidad aun en el espacio público, pero hacia el último tercio del siglo XIX los códigos sociales lograron imponer la idea de que el gusto por el fumar era impropio del delicado sexo femenino, pues era una manera de masculinización, o como anotaba un articulista, “la mujer que fuma (¡marido alerta!) quiere absorber los derechos del hombre”. “El hombre y el ci-

taban en condiciones de controlar sus pasiones, de dominar sus impulsos como el personaje de Trueba que ya mencionábamos, mientras que las mujeres, supuestamente seres “sensibles”, estaban a merced del vicio. Por ello, entre los hombres fumar y “dominar” ese vicio era una demostración de fortaleza, que comenzaba con el rito de iniciación del primer cigarrillo entre los más jóvenes, mientras que evadir la prueba, o fumar de un modo incorrecto, podía ser un signo de debilidad y miedo, de una conducta afeminada.

Siguiendo a Michael Kimmel, la masculinidad hegemónica “es un tipo de identidad que se fabrica relacionamente” en la interacción con otros varones, en la que los sujetos exhiben su hombría a través de gestos y actitudes que les ganan el reconocimiento de sus pares y los diferencia de aquellos que carecen de ella, como las mujeres, los niños y los homosexuales. Esta manera de afirmar la masculinidad no sólo exhibiendo lo que se es, sino resaltando lo que no se es, constituye, a decir de Peluffo y Sánchez, “una de las consignas identitarias de una forma de masculinidad viril que se afianza en el imaginario sexo-genérico latinoamericano a principios del siglo XX”.²⁰ Como observamos constantemente en los testimonios de la época, fumar fue una de esas marcas de identidad, que los varones empleaban para ganar el reconocimiento de otros varones y para alejarse de lo femenino o lo afeminado.

En un verso publicado en *La Patria* encontramos a Margarita, una bella joven que por su naturaleza “coqueta”, “tan casquivana y tan ligera”, seducía a todos los hombres. Entre sus amores la joven se decide por favorecer a Francisquito, un “gomoso que siempre viste a lo inglés”, al que Margarita ha tomado por novio, tal vez, se burla el autor, “porque

le hace gracia su hermosura, porque con esa figura parece una señorita [...] y como es en sus modales /sumamente afeminado; nunca ha tenido la idea, /aunque el caso es muy sencillo, /de fumar ni un mal pitillo; /porque el humo le marea!”. Sin embargo, el señorito es burlado y engañado cuando María se hace de otro novio, “un sastrecito tronera, /muy loco y muy calavera, /muy estirado y muy feo” pero que es un hombre en toda regla porque “bebe, canta y se emborracha, /fuma como un descosido, /y ni le asusta un marido /ni respeta una muchacha.”²¹

Esta manera de sancionar o construir “lo masculino” a partir del fumar era posible porque, según decía un articulista, “el cigarro puede ofrecer el diagnóstico más seguro para conocer ciertos vicios, defectos, virtudes y cualidades” de un individuo. Mientras “los tontos fuman muy poco, los sabios mucho, hasta lo increíble”; mientras “los hombres francos hunden el dedo pulgar en el fondo de la caja” para ofrecer un cigarrillo, “los mezquinos cargan los cigarros en cigarrera”; mientras los aseados “fuman con boquilla”, los soberbios “expelen todo el humo por las narices” y los groseros lo expelen “solo por la boca”; pero el peor caso era el de “los afeminados [que] combaten el cigarro hasta hacerlo un arco y alzan los párpados superiores de los ojos al dar el golpe”.²²

Fumar no era sólo una cuestión de gusto, era además un *performance* de la masculinidad, tanto en la convivencia con otros varones como frente a las damas: “un hombre que no fuma es un hombre incompleto”, sentenciaba tajante un columnista del *Diario del Hogar*; “debe ser ese señor persona fina, bien educada —exclama emocionada la protagonista de otro relato— ¡Con qué gracia fuma! A mí me gustan los hombres que fuman porque si no parecen cualquier cosa”.²³

El acto mismo de conversar entre hombres muchas veces estaba ritualizado en comunión con el tabaco. En numerosas páginas literarias, encender un cigarrillo era el preámbulo indispensable para

garro”, en *El Contemporáneo*, 21 de diciembre de 1898, p. 1. Para las mujeres de la época era motivo de vergüenza el dejarse ver fumando en el espacio público, algo que sólo hacían las mujeres del pueblo o las prostitutas. Sin embargo, y a pesar de todos los esfuerzos de los varones por prohibir que las mujeres fumaran, muchas desafiaban la norma y fumaban a escondidas, en la privacidad de sus hogares. Será hacia las primeras dos décadas del siglo XX cuando las mujeres reivindicarán su derecho a fumar como un emblema de la emancipación femenina. Véase Herrera, *Placeres*, 2019.

²⁰ Peluffo y Sánchez, *Entre*, 2010, p. 13. Michael Kimmel citado por los mismos autores.

²¹ Ybayzoz, “La rosa amarilla”, en *La Patria*, 5 de diciembre de 1885, p. 3.

²² “Fisiología del cigarro”, en *El Tiempo*, 24 de octubre de 1886, pp. 3-4.

²³ Sandeau, “El cigarro”, en *El Diario del Hogar*, 28 de abril de 1883, p. 1; Larrubiera, “La lección con el ejemplo”, en *El Correo Español*, 5 de enero de 1890, p. 344.

abrir el diálogo. Un coro de amigos se reúnen en el ambiente bohemio del estudio de un pintor, “—contadnos ese episodio, dijimos todos a una. Con mucho gusto; y liando un cigarrillo el artista nos hizo el curioso relato [...]”. En otra narración un hombre revela un doloroso secreto: “Armando sorbió un buen trago de té; fumó su cigarrillo, y acercando más su silla lo puso al tanto de todo”. En una escena campirana dos hombres se encuentran, y cuando uno está a punto de empezar a hablarle de un asunto, el otro lo detiene, “ofreciéndole primero un manojito de hojas de maíz ligadas con un listoncito de buen gusto y una tabaquera de plata.”²⁴

Este tipo de narraciones ponían a los fumadores en contacto con los códigos del tabaco. A manera de un lenguaje de señas, fumar podía cobrar diversos significados a partir de un gesto o de un ademán, del modo en que se tomaba el cigarro o el modo de ofrecerlo, si se fumaba con el cigarrillo entre los dientes —un gesto que era considerado como tosco y propio de la gente ordinaria— o si se fumaba con boquilla, síntoma inequívoco del fumador decente. Eran actos cargados de información, que dejaban ver la calidad moral y social de una persona, su adscripción a una clase social, su nivel de educación o de urbanidad, y que los varones debían saber interpretar y reproducir, a riesgo de pasar como gente vulgar o de poner en tela de juicio su hombría. Pero esta educación sentimental no sólo comprendía rasgos del individuo y de su sociabilidad, también definía su comportamiento en los espacios tanto públicos como privados.

Con respecto al ámbito doméstico, fumar reforzaba las barreras invisibles que limitaban los espacios construidos socialmente como femeninos: recámara y cocina; y masculinos: oficina, biblioteca o gabinete.²⁵ La oficina de los hombres de negocios,

o el gabinete, más habitual, eran espacios significativos en la vida cotidiana de los varones pues eran exclusivos para ellos, que las mujeres, en virtud de una regla no escrita, debían respetar en su privacidad. Estos ambientes lograban la combinación propicia para la conversación, y por supuesto, para intercalar el humo de los cigarros entre las palabras y los silencios como se hacía en los cafés o en la sala de fumar para las casas que contaban con ambas habitaciones, pero con un grado mayor de intimidad.

Estos espacios masculinos cuentan además la historia del ser individual, que madura en ese espacio privado. Las condiciones de la vida moderna plantean, por un lado, el desafío de convivir en un ámbito urbano y en medio de una sociedad que rápidamente se masifica, y por otro, introduce las transformaciones en la distribución y el uso de los espacios al interior del hogar que permiten y alienan la necesidad en los individuos de contar con un espacio propio, en el que puedan escapar del bullicio para sumergirse en la experiencia de la soledad.²⁶

“Repare usted, tío —se le escucha decir al personaje de un relato—, en nuestra manera de vivir: aglomerados en estas grandes ciudades, como las abejas en una colmena, respirando una atmósfera viciada.”²⁷ La ciudad en vías de ser moderna, las calles en las que cada día había más rostros desconocidos, las transformaciones en los ritmos de la vida urbana, la rutina del trabajo, la presión de jugar el rol de proveedores económicos, eran factores que provocaban en el hombre ilustrado una combinación de agobio y desencanto, el famoso sentimiento del *spleen* tan socorrido en la época. Ante los embates de esta realidad compleja, los caballeros buscaban el refugio del gabinete, donde podían hallar el consuelo natural del cigarro:

²⁴ Raulus, “Historia de una piel de oso”, en *La Patria*, 22 de mayo de 1888, p. 3; “Lances de amor”, en *La Patria*, 17 de octubre de 1897, p. 4; “La fuerza centrífuga y centrípeta”, en *El Contemporáneo*, 7 de diciembre de 1899, p. 2.

²⁵ En muchas de las casonas de la élite decimonónica coincidían los espacios de vivienda, en la planta superior, con los de negocios en la planta baja, en donde estaba la oficina del hombre y las bodegas. Además de la oficina también podía haber, en no pocos casos, otra habitación que hacía las veces de gabinete o estudio, pensada para crear otro ambiente, más íntimo y reservado.

Algunos hogares de clase media también contaban con esta última, aunque con un mobiliario mucho más modesto.

²⁶ Así lo plantea Alain Corbin respecto al siglo XIX francés, al subrayar que la transformación en los espacios domésticos que la modernidad trae consigo, posibilitan “la antes poco conocida y experimentada dimensión de la soledad”. Corbin, “Bastidores”, 1991, p. 142.

²⁷ “Diálogos científicos”, en *El Siglo Diez y Nueve*, 25 de enero de 1874, p. 1.

El uso del tabaco practicado con arte, viene a ser un placer nada común, que endulza los pesares cotidianos del hombre, distrayéndolo de las penas y de las preocupaciones del momento; de manera que lo coloca por encima de todas las miserias terrestres, en medio de una beata soledad. No creo yo que haya un consuelo más eficaz en las horas sombrías de la vida, que un buen puro de San Andrés Tuxtla.²⁸

En el espacio público, los usos cotidianos concedían que fumar era un vicio reprobable pero inevitable en los caballeros, quienes al menos debían acatar ciertas reglas para que su afición no importunase demasiado a quienes les rodeaban, especialmente tratándose de damas. Y es que, a decir de Juan A. Mateos, la vida en la ciudad de México inevitablemente discurría entre los humos del fumador, quien “en la casa, en la calle, en la plaza, en el templo, en el cielo, en el infierno y hasta en el cuarto seno de las ánimas, viene desenvainando su puro, y unas veces con y otras veces sin permiso, se entrega a su infernal deleite”.²⁹

UNA CIUDAD ENVUELTA EN HUMO

Con un notable sentido de anticipación, Manuel Antonio Carreño ya escribía en su conocido *Manual*, casi medio siglo antes de la proliferación cigarrera, reglas específicas para los fumadores en el espacio público. Según este músico y pedagogo venezolano, era “un acto extraordinariamente incivil el fumar dentro de un coche”; en el teatro, era una conducta “sobremanera incivil fumar en el local”, y ni qué decir de fumar en la calle, donde “siempre es un acto incivil y tan sólo propio de gentes vulgares [...], pero no podría expresarse nunca la enormidad de la falta que comete el que lo hace cuando va con señoras”.³⁰

Pero ya lo dice aquel famoso tango: fumar es un placer. Y como suele suceder con todos los placeres, es difícil de maniatar. A pesar de los dictados

de la urbanidad y las buenas maneras, los fumadores invadían todos los espacios, lo que con frecuencia suscitó críticas y reclamos a las autoridades para que se regulara el espacio público, logrando que entre 1853 y 1912 quedara asentada en diversos reglamentos la prohibición de fumar, primero en los teatros y en los circos, después en los ferrocarriles y en las sesiones del Congreso, y más tarde en los tranvías, en los cinematógrafos y en las fábricas.³¹ En algunos espacios muy específicos, como en los salones del Congreso, la aplicación de esta normativa fue estricta, pero en la gran mayoría de los casos, pese a los esfuerzos de gendarmes y empleados por hacer cumplir la norma, los fumadores se empeñaron en desafiar los reglamentos, originando numerosos conflictos especialmente en los teatros y en los medios de transporte.

En los espacios de trabajo se fumaba habitualmente, tanto que ni siquiera el reglamento de 1912 logró erradicar dicha práctica. Coheteros y cargadores, estibadores y mineros, dependientes, peones, utileros, fogoneros, artesanos y obreros de todas las denominaciones, los hombres —y sí, también mujeres— que integraban esa Babel del mundo del trabajo urbano en los años de don Porfirio, fumaban.³²

³¹ El primer reglamento de un recinto público que incluía la prohibición de fumar del que tenemos noticia fue el Reglamento para los Teatros de México, emitido por el presidente Antonio López de Santa Anna en 1853. Estas disposiciones se hicieron extensivas para todos los espacios que albergaban espectáculos, como los circos, y años después en los cinematógrafos. En el Congreso, tras una intentona fallida por prohibir que se fumara en las cámaras, en 1870, se aprobaría casi dos décadas después el Reglamento para el gobierno interior del Congreso, cuyo artículo 47 prohibía fumar en el salón de sesiones. En cuanto a los recintos de trabajo, la prohibición apareció hasta 1912, con el Reglamento de las Fábricas. “Reglamento para los teatros de México”, en *El Universal*, 15 de junio de 1853, p. 1; “Reglamento para el gobierno interior del Congreso”, en *Legislación Mexicana*, 20 de diciembre de 1897, p. 442; “El Reglamento de las Fábricas”, en *La Patria*, 10 de julio de 1912, p. 1.

³² Además de las crónicas y los grabados de la época, los registros de incendios son una fuente muy interesante para analizar la cotidianidad de estos trabajadores y como muchos solían fumar en sus espacios laborales. En muchas de estas notas podemos observar que en repetidas ocasiones los trabajadores, a pesar de estar en medio de escenarios de muy alto riesgo, tal vez tirados por la fatiga, el hambre o el hastío, encendían un cigarrillo sin reparar en las posibles consecuencias de su acto. Véase Herrera, *Placeres*, 2019, pp. 73-75.

²⁸ “El arte de fumar”, en *El Diario del Hogar*, 5 de enero de 1882, p. 2.

²⁹ Mateos, Juan A., “Los fumadores”, en *México y sus costumbres*, 31 de octubre de 1872, pp. 4-5.

³⁰ Carreño, *Manual*, [1853] 1979, pp. 143, 165 y 175.

Pero el articulista del *Trade d'Union* que citábamos al comienzo de este texto no hacía referencia precisamente a todos esos trabajadores manuales, que se aferraban al humilde consuelo del cigarrillo mientras soportaban el hambre, el hastío y la fatiga extenuante de jornadas de 10 o 12 horas de trabajo o incluso peor, sino a los empleados de cuello blanco, los profesionistas y burócratas surgidos de las clases medias.

Ahí tenemos por ejemplo a los escritores, periodistas y hombres de letras, cuya proverbial relación con el tabaco sería imposible de resumir en este espacio,³³ o a los médicos, otros regios fumadores a quienes Ángel de Campo retrataba, un poco en broma y un poco en serio, en medio de su delicado quehacer cotidiano y con el cigarrillo en la boca: “El cirujano, antes de cortar la arteria que producirá la hemorragia “broche de oro” de su laparotomía, enciende un cigarro, y al empuñar los trastes, lo aloja entre el pulgar y el segundo dedo del pie del operado.”³⁴ Y tenemos también a “Cochinilla”, per-

³³ El fumar ha sido identificado a lo largo de la historia como un poderoso estimulante para la creatividad, la reflexión y la introspección, de ahí su estrecha relación con el periodismo, la literatura y las artes. Esta idea queda reflejada en el cuadro de costumbres escrito por Juan A. Mateos, en donde reproduce el diálogo que sostiene un grupo de fumadores. Uno de ellos, dedicado al periodismo, confiesa que el tabaco le es tan necesario como la pluma misma, pues “no podría escribir una sola palabra de mi gaceti-lla, sin saborear mi cigarrillo”. Y claro, le responde el otro, si es tan cierto que “un hombre que no fuma, no piensa”, como que “un escritor sin tabaquera, es un hombre sin cerebro”. Otro de ellos revela el secreto de su arte: “yo no podría hacer una oda sin apurar una docena de cigarrillos”. Mateos, Juan A., “Los fumadores”, en *México y sus costumbres*, 31 de octubre de 1872, p. 3.

³⁴ Campo, *Semana*, [1899] 1991, p. 85. El gremio médico también ha estado a lo largo de los años fuertemente ligado al hábito de fumar, desde los galenos antiguos hasta, por ejemplo, el Dr. Everts A. Graham, quien era fumador y que, junto a Ernest Wynder, comprobó por primera vez la relación causal del fumar y el cáncer pulmonar, en 1950. En aquellos años finales del siglo XIX, los estudios médicos comenzaron a alertar sobre los graves daños que el fumar ocasionaba al organismo, sin embargo, para muchos enamorados del tabaco esas observaciones carecían de sentido, toda vez que los propios médicos solían ser grandes fumadores: “No ha faltado quien diga que el uso del tabaco es perjudicial a la salud. Pues considerando que para fallar en cuestiones de salud, los médicos son los más competentes, según se dice. He hecho una estadística con relación al tema, de la que resulta que de cada cien médicos, fuman noventa y cinco. En cuanto al porcentaje restantes, según la impresión, se encuentran mal porque no fuman. Antonio de Trueba, “Fumemos”, *Juan Diego*, 31 de octubre de 1873, p. 3.

sonaje ficcionalizado a imagen y semejanza de la creciente burocracia que abarrotaba oficinas, dependencias y despachos. Cochinilla, un discreto tenedor de libros, llegaba a la oficina a las nueve de la mañana y, “ya en su sección [...] abría el pupitre, preparaba el libro del deber y el haber, las plumas y el tintero, y esto era fumar cigarrillos hasta que el estómago le indicaba que era llegada la hora del reposo.”³⁵

Estas caracterizaciones ¿eran sólo ocurrencias literarias? En medio de una discusión parlamentaria, un legislador criticaba duramente a la Oficina de Desamortización, dependencia a la que calificaba de “gravosa e ineficaz”, “porque contiene una multitud de empleados que se ocupan de todo, menos del trabajo que tienen a su cargo: llegan a la oficina, registran los papeles, los embrollan y fuman un cigarro, con lo cual se vuelven a sus casas.”³⁶ Y en *El Evangelista Mexicano*, otro articulista criticaba: “Si nos damos una vueltecita por las oficinas todas de la administración, encontraremos que por uno que escribe, tres o cuatro escarabajean papel, y cinco o seis fuman de lo lindo y disputan sobre ópera, zarzuela y algo de color más subido, de todo punto inconexo con las labores.”³⁷

Estos trabajadores asalariados, que proliferaron al abrigo de una administración estatal en constante expansión —en un fenómeno que la prensa convino en llamar “empleadomanía”—, se convirtieron a los ojos de la opinión pública en la quintaesencia de esas “clases sufrientes”, “esa gran clase que forma la mayoría de nuestro pueblo, que son pobres sin llegar a la miseria, que tienen poca cultura social pero sin llegar a las rudezas del pueblo; que son poco instruidas pero sin llegar a la suprema ignorancia.”³⁸ A veces con mordacidad, a veces con benevolencia y casi siempre con una extraña mezcla de ambas, la prensa se encargó de narrar la vida y milagros de estas clases, representadas a menudo por trabajadores decentes que no paraban de ahumar las oficinas y los tranvías. Como lo retrataba

³⁵ “Cochinilla”, en *Frégoli*, 21 de noviembre de 1898, p. 4.

³⁶ “Crónica parlamentaria”, en *El Siglo Diez y Nueve*, 14 de mayo de 1868, p. 2.

³⁷ “Honra al trabajo”, en *El Evangelista Mexicano*, 15 de septiembre de 1893, p. 139.

³⁸ “Organización”, en *El Abogado Cristiano Ilustrado*, 26 de diciembre de 1907.

un cronista, el tranvía era el gran microcosmos de la ciudad:

[...] es el que mezcla clases y confunde en las paralelas de los asientos trajes y jerarquías. [...] por allí recoge el *Central* a la dama encopetada, bien oliente, de rostro risueño y *envelutinado* [...]; al pollo elegante, correctamente vestido a la inglesa, de grueso bastón y corbata roja; a la anciana de tápalo flamante, a la *cocotte* de aire atrevido y ataviada con lujo cursi. Sigue el *Central* su camino, [...] y a poco andar, [...] recoge pasajeros de mala catadura. Mujeres del pueblo cargadas de grandes líos de ropa, carniceros con salpicaduras de sangre por todas partes e impregnados con el repugnante olor de las reses muertas; artesanos sudorosos, hombres de sospechosa apariencia. [...] Es curioso ver este abigarramiento, esta confusión de personajes [...] pero, en general, nuestra clase media es la que ocupa los tranvías, la perenne viajera de los circuitos.³⁹

Un editorial de *La Patria*, publicado en 1910, denunciaba la mala costumbre que tanto los ricos como los pobres, y los que no terminaban de ser ni lo uno ni lo otro, tenían de expresarse con palabras altisonantes en los espacios públicos, y comentando acerca de las malas costumbres, decía: “Todavía no ha muchos años se fumaba ¡horror! en los teatros. Se prohibió hacerlo y todo mundo se avino con ello. Se ha impedido últimamente fumar y escupir en los tranvías y ya nadie lo hace”.⁴⁰ En esa bella sociedad moderna y civilizada imaginada por el editor se había logrado desterrar el cigarrillo de los espacios públicos; sin embargo, la realidad en teatros y tranvías era muy distinta.

Partiendo del hecho de que en los ferrocarriles, que cumplían trayectos largos, se reglamentaba el uso de tabaco, pronto se comenzó a presionar para que se actuara en consecuencia con los tranvías no

wagones, como también se les llamaba. Para 1883, por ejemplo, ya encontramos las primeras disposiciones de este tipo en Chihuahua, disposiciones que ciertamente no fueron recibidas con demasiado entusiasmo: “Se ha prohibido fumar en los vagones, lo cual no tiene razón de ser, porque en México todos fumamos y ya sabe cada quien cuando no debe hacerlo; y menos no existiendo esa prohibición en ningunos tranvías de la República”.⁴¹

En el caso de la Ciudad de México es hacia finales de esa década que la prensa comienza a pedir a la Compañía de los Ferrocarriles del Distrito que se adoptaran ciertas medidas, como el descarte de carros viejos, el asegurar la comodidad de los pasajeros, que se despacharan corridas cada cinco minutos, que los carros funerarios circularan bajo horarios limitados, y sí, que se prohibiera fumar en los vagones para no molestar a las señoras.⁴² Sin embargo, aunque existía un consenso en la necesidad de erradicar el humo del tabaco, prohibirlo por reglamento podía no ser la estrategia más conveniente. Un articulista explicaba la cuestión de esta manera:

Es tan inveterada esa costumbre entre nosotros, que el intento de corregirla no serviría sino para lugar a un semillero de disgustos y resistencias, capaces de hacer mil veces peor el remedio que la enfermedad. No se destruye una costumbre por orden superior [...] estamos por la reforma, pero para introducirla no vemos más medio que el de que las personas bien educadas o decentes se impusiesen el deber de no fumar en los wagones. Este buen ejemplo sería

³⁹ “En el tranvía”, en *El Siglo Diez y Nueve*, 26 de agosto de 1892, p. 2.

⁴⁰ “La intemperancia de lenguaje debe extirparse”, en *La Patria*, 23 de mayo de 1910, p. 1. En realidad, contrario a lo que afirmaba el editorialista, en México durante todo el siglo XIX y en buena parte del XX siempre se fumó en los teatros, a pesar de los constantes intentos de los empresarios y las autoridades por erradicar dicha costumbre.

⁴¹ “Noticias de Chihuahua”, en *El Monitor Republicano*, 19 de octubre de 1883, p. 2.

⁴² “Reformas”, en *La Voz de México*, 8 de agosto de 1889, p. 3. El transporte tranviario comenzó en la ciudad de México en 1875 con la Compañía del Ferrocarril de México a Tacubaya y la Compañía del Ferrocarril de México a Tlalpan, empresas que se fusionarían en 1882 para formar la Compañía Limitada de Ferrocarriles del Distrito Federal, propiedad de Lerdo de Tejada, Escandón, Guzmán y del Castillo. La nueva compañía, que al momento de su fundación contaba con 175 vagones que corrían en una red de 97 kilómetros de vías, absorbió a la Empresa de Tranvías con Correspondencia, que le sumó otros 17 kilómetros de vías y 19 carros, y más tarde a la Compañía de Ferrocarriles del Valle, con lo que amplió su cobertura al sur de la ciudad. Véase Leidenberger, *Historia*, 2011, pp. 46-47.

seguido por todos y la mala costumbre quedaría desde luego relegada al olvido.⁴³

La normativa fue adoptada, pero ni esta medida, ni la sutileza de predicar con el ejemplo, logró hacer mella entre los fumadores, pues decentes o no, persistieron en su vicio. Ahí estaban “muchos viejos achacosos y tosedores, lo mismo que cierta clase de pollos sietemesinos por lo común oficinistas”, felices, indiferentes y ufanos de “sacar de su mugriento bolsillo un asqueroso cigarrillo [...], y sin respeto a las damas y sin consideración a los niños, raspando una cerilla, encienden el inmundo pebetero de nauseabundo olor, y lanzan bocanadas de humo pestilente casi al rostro de las personas que viajan en los eléctricos”. Quien escribía estas líneas decía que, al menos, “los individuos de este relajado gusto son pocos, y sólo frecuentan los trenes de doce a dos de la tarde, que abandonan las oficinas donde dizque trabajan, cuando no hacen más que entregarse con vehemencia al asqueroso vicio del tabaco”.⁴⁴

Aunque la presencia de estos fumadores fue motivo de duros reproches en la prensa, y a pesar de que la compañía tomó las medidas pertinentes para combatirlos, como colocar los anuncios de “no fumar” en los tranvías e instruir a los boleteros para que amonestaran a los infractores, la mala costumbre persistió. Quienes más padecían los trayectos en tranvía eran las damas, muchas de las cuales percibían en estos espacios un denso ambiente masculino, percepción que se hacía aún más evidente por el humo del tabaco. La queja constante era por la rotunda descortesía de los pasajeros varones, que “se apoderan de los asientos, se arrellanan, encienden su cigarro, desenvuelven su periódico y a leer y a fumar”.⁴⁵ Pero más allá de que los varones no cedieran el asiento a las damas, y en un sentido más profundo, para las mujeres, en especial para las que iban solas, la aventura del tranvía podía ser una situación estresante pues significaba una incursión en

un espacio que no les estaba prohibido, pero que no dejaba de ser un espacio profundamente masculinizado, en el que quedaban expuestas a las miradas y al acoso más o menos velado por parte de los hombres.

“En casi todas las jóvenes a quienes conozco he advertido una aversión al carro urbano [...] tengo amiguitas un algo mayores que yo que, habiendo vivido en México casi siempre, no han traspasado jamás el umbral de un tranvía.”⁴⁶ Esta descripción de lo que representaba el transporte público para las damas proviene del testimonio de una joven de buena familia. Su testimonio resulta muy significativo si consideramos que ella escribía esas líneas en 1908, cuando el tranvía llevaba en funcionamiento en la ciudad más de treinta años: “No faltará, especialmente entre los lectores, quienes me tachen de exagerada. No creo que haya lectora que no esté de mi parte”, decía.

Y es que, viajar en el transporte público implicaba ciertas incomodidades. La aglomeración, la interacción tan cercana de los cuerpos, el entrecruce momentáneo de las clases sociales y la falta de aseo que se notaba en muchos de los carros, convertía la experiencia en un violento descubrimiento de lo que significaba el espacio público, más intenso, y hasta casi podríamos decir más íntimo, que el que se daba en otros recintos o en las calles.⁴⁷

La interacción entre hombres y mujeres se podía tornar en un acercamiento invasivo para las damas. Al abordar el tranvía, la joven se abre paso entre la gente y aparece un caballero que en gesto galante le cede el asiento, galante pero no desinteresado:

⁴⁶ “Metropolitanas”, en *El Mundo Ilustrado*, 16 de agosto de 1908, p. 210.

⁴⁷ Un lector en Guanajuato escribía a la prensa para quejarse de lo mucho que el transporte público afectaba “a las personas decentes y acomodadas”, quienes se habían visto obligadas “a ir confundidas entre la gentuza, y ahogados por el humo de tabaco y hasta de marihuana, en esos coches que por estar a disposición del público, con esa mezcla, son peligro a la juventud decente, falta de respeto a las señoritas, vergüenza para los que están lejos de las conversaciones indecorosas y sólo servirán para mil desgracias.” Semejante testimonio nos habla de una sociedad que, en vísperas del siglo xx, seguía siendo marcadamente estamentaria, y de una burguesía con aires de nobleza que se enfrentaba a la democratización de los espacios que trajo consigo la modernidad. “Cartas de los Estados”, en *El Tiempo*, 22 de diciembre de 1885, p. 2.

⁴³ “Los ferrocarriles del Distrito”, en *El Municipio Libre*, 14 de agosto de 1889, pp. 1-2.

⁴⁴ “Los fumadores en los trenes”, en *El Diario del Hogar*, 7 de abril de 1904, p. 2.

⁴⁵ “La isla de S. Balandrán”, en *La Voz de México*, 24 de enero de 1906, p. 2.

Desde ese mismo instante le tuve plantado enfrente, interceptándome la vista. No podía mirar de frente sin encontrarme con sus ojos adormilados, con su sonrisilla. El buen señor me había cedido su lugar y, en cambio, estaba cierto de recibir sonrisas y miradas tan lánguidamente amorosas como las suyas: *business is business*. Otros dos hombres que van fumando completan el cerco a la mujer: “los dos señores me envolvían en una atmósfera de humo. El uno fumaba precipitadamente un puro fuerte, cuya humareda me turbaba la vista y me daba vértigo, en tanto que el otro mordía descuidadamente una enorme boquilla de madera, rematada por un cigarro, cuyas cenizas caían sobre los encajes de mi blusa.

En esta involuntaria intimidad, en la invasión de la mirada masculina y en el roce de los cuerpos, el humo del tabaco completa una atmósfera tensa y opresiva que atrapa a la mujer, y lo que era un simple viaje en tranvía termina por ser una experiencia sumamente desagradable. El relato de nuestra viajera termina con “un pasajero que, consumido su cigarro, había destacado cuidadosamente con un alfiler su boquilla de ámbar, arrojando en todas direcciones partículas de tabaco que eran otras tantas brasas”, que caen sobre su falda de muselina y le prenden fuego.⁴⁸

La cuestión de los fumadores en los tranvías se tornó un asunto tan delicado “por los disgustos y molestias que ocasionan a los pasajeros, especialmente a las señoras”, que el Gobierno del Distrito se vio obligado a intervenir, incluyendo en el *Reglamento para la Construcción, Conservación y Servicio de Ferrocarriles* el artículo 134, que prohibía fumar en el interior de los coches de pasajeros, ordenaba la colocación de letreros y establecía una multa de uno a diez pesos para los infractores.⁴⁹

⁴⁸ “Metropolitanas”, en *El Mundo Ilustrado*, 16 de agosto de 1908, p. 211.

⁴⁹ “Se prohíbe fumar en los tranvías”, *El Tiempo*, 2 de marzo de 1909, p. 3. La medida fue celebrada por todos, incluso “por los más empedernidos fumadores”, como decía una nota, sin embargo, no estuvo exenta de escándalos, como el que protagonizó un Capitán del ejército de apellido Marroquín, quien desobedeció la norma e incluso agredió físicamente al empleado del tranvía que le pidió apagar su cigarrillo. “La prohibición de fumar en los trenes”, en *El Tiempo*, 6 de marzo de 1909, p. 3.

La prohibición de fumar en los tranvías fue celebrada por la prensa e incluso por numerosos varones que, asumiéndose como fumadores, se manifestaban a favor del nuevo reglamento en aras de la civilidad. Pero ya para entonces, año de 1909, el hábito de fumar había alcanzado tal popularidad, que las prohibiciones en el espacio público tenían escasas posibilidades de surtir efecto.⁵⁰ Aunque en un primer momento la ley se aplicó con todo rigor y más de un fumador acabó en la comisaría, rápidamente se vio rebasada por la costumbre.

En 1912, un grupo de mujeres que tenían “la desgracia de viajar en los trenes de Tlalpan y Xochimilco”, escribía una airada misiva al Gobernador quejándose de esos “señores que visten elegantemente y tienen pretensiones de ser gente decente”, que fumaban “su pipa y sus cigarros en los trenes en presencia de señoras”. Inclusive el propio inspector general de la vía, acusaban en su carta, “fuma como un pelado de las esquinas en espera de carga”.⁵¹ Para 1916, otra nota señalaba que “la disposición ha caído por completo en el olvido: ni los pasajeros hacen caso de ella, ni la policía la hace cumplir, ni los conductores la recuerdan”.⁵²

Pese al cúmulo de quejas y a los esfuerzos de las autoridades políticas por erradicar a los fumadores de los tranvías, lo cierto es que esta fue otra batalla perdida contra la fuerza de la costumbre, como podemos corroborar al extender un poco el marco temporal de nuestro texto. Un cartón de 1934, que retrata el interior de un tranvía ironizando la falta de urbanidad de los pasajeros, nos permite dimensionar el fracaso de los intentos por regular

⁵⁰ Un lector comentaba al respecto de estos nuevos tiempos: “Nuestros abuelos fueron más intransigentes en este punto y en otra época era un delito que fumara un muchacho, una señorita particularmente cuando se trataba de hacerlo estando en una reunión, en un sitio público o delante de personas de respeto. Actualmente en México está extendido este vicio de tal modo que fuman los niños, las señoritas en sus casas y todo el que tiene este vicio que es muy socorrido y pomposamente anunciado hasta en dirigible y en cinematógrafo”, haciendo franca alusión a la publicidad de *El Buen Tono*. “Algo que se ha hecho y mucho que queda por hacer”, en *El Tiempo*, 11 de marzo de 1909, p. 1.

⁵¹ “¿Para qué sirven las disposiciones gubernativas?”, en *El País*, 15 de junio de 1912, p. 4.

⁵² “Los conductores fuman y permiten fumar en los tranvías”, en *El Pueblo*, 19 de septiembre de 1916, p. 4.

este espacio: aunque los asientos posteriores están reservados para fumadores, la sección está vacía, mientras que la parte de “no fumar” está abarrotada de gente fumando. Además, ahora son más los fumadores —incluyendo a un niño—, y sobre todo, ahora hay una mujer que fuma, con total soltura y naturalidad, en ese espacio público masculinizado.⁵³

El formidable caricaturista Andrés Audiffred también capturó la incomodidad que provocaban los fumadores en el transporte público. En un afilado cartón de 1940, representaba al fumador en la figura de un gorila, que fumaba en un tranvía o camión atestado de mujeres. El personaje, un tipo de clase media según lo deja ver la corrección de su traje, viaja sentado y sin intención de ceder el asiento, lo que quizás explica en parte la censura y el encono con que lo miran todas las mujeres a su alrededor. Pero lo que parece ser la gota que colma el vaso de la indignación colectiva es la indiferencia con la que el hombre fuma su oloroso puro, lo que a los ojos de Audiffred lo convertía en un tipo salvaje, carente de toda civilidad.⁵⁴

Es de llamar la atención que, tanto en las representaciones gráficas como en la gran mayoría de las crónicas y noticias que abordaron la cuestión, no son las clases proletarias las que aparecen fumando en el tranvía, como podría suponerse, sino trajeados caballeros de la clase media. En *La ilusión viaja en tranvía* (1953), Luis Buñuel retrata con toda precisión a los empleados de cuello blanco que abordan el tranvía, tal como lo hicieran sus antepasados porfirianos. En uno de los accidentados recorridos que “El Caireles” (Carlos Navarro) y “El Tarrajas” (Fernando Soto “Mantequilla”) se ven obligados a emprender, en su odisea a bordo del tranvía 133, toman la ruta seis de Niño Perdido, en el crucero de San Antonio Abad. Siendo una de las rutas céntricas, aborda un nutrido grupo de la clase media, quienes se ofenden cuando “El Tarrajas” intenta evitar que paguen pasaje: —*Smell like communism to me*—, dice una ofuscada pasajera gringa.

A partir de este incidente se da un curioso diálogo entre tres pasajeros acerca de los trabajadores proletarios: “—Por eso a mí todo lo que huele a

obreros, me repatea, no lo puedo soportar—”, dice uno de ellos. A través de la forma en que visten, elegantes pero un tanto anacrónicos, Buñuel imprime a estos personajes un estilo de clase media con ínfulas, impresión que se confirma en el tono de su diálogo. Es preciso notar que en el primer recorrido que hace el tranvía, de madrugada, cargado de hombres y mujeres de la clase trabajadora y sus mercancías, nadie fuma, como tampoco fuma ningún otro pasajero a lo largo de la cinta. Los únicos pasajeros que fuman son precisamente estos, finos caballeros de la clase media. Más de cuarenta años después de que se estableciera la prohibición de fumar, el cigarro aún viaja en tranvía, como elemento de sociabilidad, como parte de un código de masculinidad y como adscripción de clase social.

COMENTARIOS FINALES

En la Ciudad de México los fumadores se apoderaron de calles, plazas, dependencias y teatros desde los primeros tiempos de vida independiente, logrando inspirar en la opinión pública la idea de que, por más que incomodara a otros, fumar era un hábito tan natural que resultaba más sencillo aprender a tolerarlo que intentar prohibirlo. Para los varones, el gusto por el cigarro representaba una expresión de la vida moderna, y sobre todo, una pieza clave en la puesta en escena de masculinidad.

Es evidente que no es posible hablar de *la* masculinidad como una entidad monolítica, pues en realidad, más que una forma dada o asumida, significa un proceso constante de negociación del individuo con su entorno social. En el periodo estudiado, estas formas de negociación se materializaron en masculinidades diversas, como *dandies*, *flâneurs*, hombres sentimentales, *pollos*, hombres decentes, hombres del pueblo, etcétera.⁵⁵ Pero por encima de sus peculiaridades, el fumar fue un distintivo común para todos, un acto que unos y otros resignificaron a su manera para expresar su idea de lo masculino, que utilizaron según el contexto y el entorno como un código de homosociabilidad. De ahí la

⁵³ *El Universal*, 6 de julio de 1934, p. 5.^a

⁵⁴ Audiffred, Andrés, *Elemento masculino que viaja en tranvía o camión*, 1940, lápiz sobre papel, colección Museo del Estaquillo.

⁵⁵ Peluffo y Sánchez, *Entre*, 2010, p. 8.

trascendencia de estudiar el gusto por fumar como una práctica de profundo significado en la vida de las personas, en este caso, de los hombres.

Aunque a mediados del siglo XIX se dieron los primeros intentos por preservar determinados espacios libres de humo, fue en realidad hasta finales del siglo que cobró fuerza la idea de que fumar en el espacio público era impropio de una sociedad culta. Esta modificación en la percepción de los fumadores fue producto del proceso civilizatorio que acompaña a la modernidad, que estimula, por un lado, el desarrollo de una nueva sensibilidad burguesa y la búsqueda de la comodidad y el confort, y por otro el ascenso de la noción de lo individual. Pero también se dio como consecuencia de la creciente popularización del cigarrillo, que permitió que cada vez más personas fumaran y que se fumara más, lo que hizo irrespirable las atmósferas en los espacios cerrados. En respuesta, subió el tono de las quejas, se endurecieron los adjetivos contra el fumador y arreciaron los llamados en la prensa para que las autoridades ejercieran la tutela de los espacios y de las conductas.

En la historiografía mexicana se ha hecho mucho énfasis en la importancia que tuvieron los manuales de urbanidad y buenas maneras en este proceso civilizatorio, inculcando en el individuo el principio de la autocontención y la mesura, y en la sociedad un código para alentar ciertas conductas y erradicar aquellas que eran consideradas como sucias o indecentes. Sin embargo, aunque la trascendencia de estas nociones es indiscutible, la historia de los “incurables” fumadores nos deja ver una vez más que, más allá de una imposición efectiva de las élites y de una pasiva aceptación por parte de los subalternos, los códigos sociales fueron una arena de conflicto y de negociación, en la que los sujetos persistieron en sus hábitos y se resistieron a la norma.

Es importante señalar además que, si bien existe desde mucho tiempo atrás una vaga noción de que el humo del tabaco es perjudicial para la salud de quien lo respira, en los reclamos por prohibir que la gente fumara en los espacios públicos, como tantos caballeros de las clases medias lo hacían en el tranvía, el argumento principal era la incomodidad que representaba para las damas así como el desagradable aroma del humo,

ambas ideas expresiones de esa nueva sensibilidad burguesa, pero pocas veces se planteaba la cuestión en términos de la salud pública. Esa fue una batalla librada hasta mediados del siglo XX.

Pero como escribía Juan A. Mateos —en un gesto de fina ironía, pues él mismo era un egregio fumador— al final de su fiera diatriba contra ese “ente importuno” que era el fumador: “hemos terminado nuestro artículo contra los fumadores... Encendamos pues un cigarrillo, que ya hemos escrito demasiado”.⁵⁶

FUENTES

Documentales

Colección de Archivos Económicos (CAE), Biblioteca de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público Miguel Lerdo de Tejada.

Hemerográficas

- El Abogado Cristiano Ilustrado*, 1907.
- El Centinela Español*, Ciudad de México, 1881.
- El Contemporáneo*, San Luis Potosí, 1898, 1899.
- El Correo Español*, Ciudad de México, 1890.
- El Diario del Hogar*, Ciudad de México, 1882, 1883, 1904.
- El Evangelista Mexicano*, Tennesse, 1893.
- El Monitor Republicano*, Ciudad de México, 1883.
- El Mundo Ilustrado*, Ciudad de México, 1908.
- El Municipio Libre*, Ciudad de México, 1889.
- El Nacional*, Ciudad de México, 1891.
- El País*, Ciudad de México, 1912.
- El Pueblo*, Ciudad de México, 1916.
- El Siglo Diez y Nueve*, Ciudad de México, 1868, 1874, 1892.
- El Tiempo*, Ciudad de México 1885, 1886, 1909.
- El Universal: diario de la mañana*, Ciudad de México, 1853, 1934.
- Frégoli*, Ciudad de México, 1898.
- Juan Diego*, Ciudad de México, 1873.

⁵⁶ Mateos, “Los fumadores”, en *México y sus costumbres*, 31 de octubre de 1872, p. 5.

La Patria, Ciudad de México, 1877, 1885, 1888, 1897, 1910, 1912.

La Voz de México, Ciudad de México, 1889, 1906.

Le Trait d'Union, Ciudad de México, 1891.

Legislación Mexicana, Ciudad de México, 1897.

México y sus costumbres, Ciudad de México, 1872.

Bibliográficas

Amerlinck, María Concepción (et. al.), *Historia y cultura del tabaco en México*, México: Tabacos Mexicanos, Secretaría de Agricultura y Recursos Hidráulicos, 1988.

Brandt, A., *The Cigarette Century. The Rise, Fall, and Deadly Persistence of the Product that Defined America*, Nueva York: Basic Books, 2007.

Campo, Ángel de, *La Semana Alegre. Tick-Tack*, México: Universidad Nacional Autónoma de México, 1991, [1899].

Carreño, Manuel Antonio, *Manual de urbanidad y buenas maneras para uso de la juventud de ambos sexos, en el cual se encuentran las principales reglas de civilidad y etiqueta que deben observarse en las diversas situaciones sociales*, México: Patria, 1979, [1853].

Corbin, Alain, "Entre bastidores", en *Historia de la vida privada*, v. 8, Madrid: Taurus, 1991, pp. 115-313.

Coudart, Laurence, "Difusión y lectura de la prensa: el ejemplo poblano (1820-1850)", en Suárez de la Torre (coord.), *Empresa y cultura en tinta y papel (1800-1860)*, México: Instituto Mora/Universidad Nacional Autónoma de México, 2001, pp. 343-356.

González Navarro, Moisés, *La pobreza en México*, México: El Colegio de México, 1985.

Haber, Stephen, "La industrialización de México: historiografía y análisis", en *Historia Mexicana: historiografía y análisis*, vol. 42 (3), México: El Colegio de México, enero-marzo de 1993, pp. 649-688.

Herrera Rangel, Sergio Daniel, "De Placeres efímeros que se desvanecen en el aire. Una historia socio cultural del fumar en México, 1880-1960", Tesis de doctorado en historia, México: El Colegio de México, 2019.

Hilton, M., *Smoking in British Culture*, Manchester: Manchester University Press, 2000.

Leidenberger, Georg, *La historia viaja en tranvía. El transporte público y la cultura política de la ciudad de México*, México: Universidad Autónoma Metropolitana, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, 2011.

Obregón Martínez, Arturo, "El Siglo XIX. Economía y Sociedad", en Amerlinck, María Concepción (et. al.), *Historia y cultura del tabaco en México*, México: Tabacos Mexicanos, SARH, 1988, pp. 168-169.

Peluffo Ana e Ignacio M. Sánchez Prado (eds.), *Entre hombres. Masculinidades del siglo XIX en América Latina*, España: Iberoamericana, 2010.

Sarro, Enrique, *La industria del tabaco en México. Apuntes para una monografía*, México: s. e., 1933.

Suárez de la Torre, Laura Beatriz (coord.), *Empresa y cultura en tinta y papel (1800-1860)*, México: Instituto Mora/Universidad Nacional Autónoma de México, 2001.