

GOBIERNO MUNICIPAL Y MOVILIDAD URBANA: LOS COCHES DE SITIO EN LA CIUDAD DE GUADALAJARA, 1880-1910

Municipal government and urban mobility: site cars in the city of Guadalajara, 1880-1910

Juan Hugo Sánchez García

ORCID: 0000-0002-6727-0166

Centro Universitario de Tonalá, Universidad de Guadalajara

RESUMEN: En este artículo se estudia el papel del Ayuntamiento de Guadalajara en la administración de la movilidad urbana. Se analiza la importancia de la modernización de los transportes, al mismo tiempo que se pone énfasis en el papel de las continuidades para entender cómo se amalgama lo antiguo y lo nuevo. Para ello, se analiza el funcionamiento de coches y carretas que se consideraba un servicio público poco moderno comparado con las transformaciones en el transporte urbano a finales del siglo XIX.

PALABRAS CLAVE: Movilidad urbana, historia urbana, modernidad, porfiriato.

ABSTRACT: In this paper, the role of the Guadalajara city council in urban mobility management is studied. The importance of the modernization of transport is analyzed while emphasizing the role of continuities to understand how the old and the new are amalgamated. For this, the operation of cars and carts that were considered a less modern public service compared to the transformations in urban transport at the end of the 19th century is analyzed.

KEYWORDS: Urban mobility, urban history, modernity, porfiriato.

Fecha de recepción:
30 de mayo de 2019

Fecha de aceptación:
5 de febrero de 2020

Doctor en Historia por El Colegio de Michoacán. Profesor-investigador en el Departamento de Ciencias Sociales y Disciplinas Filosóficas, Metodológicas e Instrumentales, del Centro Universitario de Tonalá, de la Universidad de Guadalajara. Ha publicado recientemente el capítulo “Contribuyentes en Oaxaca durante el porfiriato” en el libro *De contribuyentes y contribuciones en la fiscalidad mexicana, siglos XVIII-XX*, editado por Yovana Celaya y Graciela Márquez, publicado por El Colegio de México y la Universidad Veracruzana (2018). Miembro del Sistema Nacional de Investigadores.

Contacto: jhugo.sanchez@academicos.udg.mx

Hacia finales del siglo XIX, los habitantes de algunas ciudades latinoamericanas tuvieron la sensación de que su entorno se transformaba: atestiguaron un crecimiento demográfico significativo, experimentaron los efectos de la estabilidad económica y política, ensayaron nuevos estilos de vida y sociabilidad, y contemplaron la construcción de nuevas infraestructuras que modificaron el paisaje urbano. Particularmente, nos dice José Luis Romero, fueron las grandes capitales y algunos enclaves del mercado internacional los que experimentaron dichos cambios entre 1880 y 1930. Este proceso fue alentado y sostenido por una burguesía conformada por individuos menos comprometidos con el pasado, que creían en el asenso social y que lograron vincular los negocios con la política.¹ No es casual, como señala Carlos Contreras Cruz, que este grupo “vendiera” la idea de que la ciudad moderna era parte de una “gran ilusión” a la que debían aspirar los habitantes de las ciudades latinoamericanas.²

Los estudios sobre las ciudades latinoamericanas nos muestran cómo se concebía la modernidad urbana hacia finales del siglo XIX. Ante todo, era el proyecto de un grupo social, vinculado a modelos o lineamientos nacidos en otras latitudes, como Europa o Estados Unidos. Este anhelo se vio impulsado por la aspiración a cambiar o transformar un paisaje urbano heredado del período colonial y por ello, imperfecto. Dado esto, la modernidad se materializó en nuevos servicios públicos como el alumbrado eléctrico, con la arquitectura basada en las estructuras de hierro, o en el nuevo concepto de calle, más parecido al modelo francés de *boulevard*.³

Estas directrices, nos recuerda Eulalia Ribera Carbó, influyeron en la mayoría de las ciudades, incluso en modestos centros urbanos como Orizaba, con sus comprensibles diferencias de matices o en la magnitud de los proyectos emprendidos.⁴ En este sentido, como lo anotó Carlos Lira Vázquez para el caso de la ciudad de Oaxaca, aunque esta urbe del sur de México no se modificó sustancialmente, es claro que durante el porfiriato sus habitantes y gobernantes aspiraron a la modernidad adoptando diversos modelos arquitectónicos que modificaron el paisaje urbano.⁵

En este artículo se pone atención en un elemento clave en las aspiraciones a la modernidad de las ciudades a finales del siglo XIX: el transporte urbano. De hecho, en un contexto en donde los avances tecnológicos como el ferrocarril y la energía eléctrica eran los símbolos de la civilización, el movimiento y la velocidad se integraron rápidamente como sus componentes principales. Quienes han abordado el estudio de la ciudad a finales del siglo XIX, coinciden en que una de las consecuencias de la llegada del ferrocarril fue la implementación de tranvías de tracción animal. Como señalan Guillermo Guicci y Tomás Errázuriz, la aplicación de la electricidad

¹ Romero, *Latinoamérica*, 2001, p. 259.

² Contreras, *Gran*, 2013, p. 47.

³ Martínez, *Cambio*, 2009.

⁴ Ribera, *Herencia*, 2002, p. 283.

⁵ Lira, *Arquitectura*, 2008.

al transporte urbano se tradujo en la electrificación de la movilidad, cuya manifestación fue el tranvía eléctrico.⁶ La burguesía ya no se conformaba con medios de transporte de tracción animal.

De manera particular, a lo largo de las siguientes páginas me interesa debatir en torno a esta idea de modernidad que asume que lo que imperó fue el cambio en los procesos urbanos de finales del siglo XIX. Desde esta perspectiva, modernidad y tradición son incompatibles y hasta opuestos. No obstante, el concepto de modernidad no debe ser definido de manera rígida ya que no hay modernidad sin tradición,⁷ lo nuevo no se puede comprender sino es a partir de lo antiguo, como demostró David Harvey al estudiar la ciudad de París durante el siglo XIX, uno de los grandes símbolos de la modernidad decimonónica.⁸

Frente a estas ideas, me interesa señalar que, si bien es cierto que en el imaginario de los habitantes de la ciudad de Guadalajara la modernidad en el transporte urbano se experimentaba en el tranvía, también es verdad que otros medios no solo no dejaron de ser funcionales, sino que de hecho ellos mismos trataron de modernizarse. Me refiero a los sitios de coches que jugaron un rol importante en la movilidad de Guadalajara y que sobrevivieron, en pleno auge del tranvía eléctrico, a pesar de que en buena medida representaban lo tradicional al funcionar con base en la tracción animal. Por ello, en las páginas que siguen me centraré en el papel de los carros o carruajes de sitio, ya que representaron el primer servicio público de transporte al que accedieron los habitantes de la ciudad de Guadalajara.

La historiografía latinoamericana muestra la importancia de estudiar la circulación en las ciudades para comprender sus aspiraciones a la modernidad y el progreso en un contexto en que reorganizaban sus sistemas de transporte e incorporaban nuevas tecnologías.⁹ Dado esto, no es casual que los estudios que existen para Guadalajara prioricen el análisis de los tranvías.¹⁰ Para tener un panorama completo de di-

cho proceso también es necesario integrar las continuidades, a pesar de que representen lo “anticuado” o tradicional como los coches de sitio. A la luz de lo anterior cabría preguntarse: ¿cómo se vinculó la población con estos medios de transporte?, ¿cómo se vio afectado el servicio de carros ante la competencia del tranvía? y ¿cuál es la importancia de estudiar la movilidad urbana entre 1880 y 1910?

Lo anterior implica partir del análisis del papel que tuvo el Ayuntamiento de Guadalajara en el gobierno de la ciudad. A finales del siglo XIX las corporaciones municipales se enfrentaron a la centralización política y administrativa de los gobiernos estatales. No obstante, en este contexto conservaron buena parte de sus funciones y atribuciones sobre los espacios urbanos. En este sentido, cabría plantearse las siguientes preguntas: ¿qué instrumentos desarrolló para administrar y controlar el espacio?, ¿cómo concibió el ayuntamiento la movilidad en la ciudad de Guadalajara?

Para responder a estas preguntas, en el primer apartado de este artículo, se analiza el papel del ayuntamiento en la modernización de la ciudad de Guadalajara. En el segundo apartado, se aborda el vínculo entre gobierno municipal y movilidad. Por último, en la tercera parte se profundiza en el análisis del papel de los sitios de coches como un servicio público que contribuía a garantizar el funcionamiento de la ciudad y la movilidad urbana.

LA CIUDAD DE GUADALAJARA: GOBIERNO MUNICIPAL Y MODERNIZACIÓN

A lo largo de la segunda mitad del siglo XIX, la ciudad de Guadalajara se consolidó como el eje económico y político del estado de Jalisco y de buena parte de la región occidente de México. Fue el segundo asentamiento urbano más poblado del país: de tener 80,000 habitantes hacia 1885, llegó a tener 101,208 hacia 1900.¹¹ Durante este período la ciudad se volvió el centro de actividades económicas ligadas a la

⁶ Giucci y Errázuriz, *Viaje*, 2018, p. 26.

⁷ Overmyer, *Visiones*, 2010, p. 32.

⁸ Harvey, *Paris*, 2008, p. 30.

⁹ Zunino, “Subte”, 2013; Errázuriz, “Asalto”, 2010.

¹⁰ Una veta que aún debe explorarse con mayor profundidad. Algunos trabajos han avanzado pero desde perspectivas distintas a la movilidad urbana, como puede ser el caso de la historia empre-

sarial o la historia de las masculinidades. Véase: Valerio, “Empresas”, 2006 y Alvizo, *Tranviarios*, 2016.

¹¹ El cálculo es de Antonio García Cubas: INEGI, *Estadísticas*, 1994, t. I, p. 34.

agricultura comercial, la ganadería, la minería y la producción textil.¹² Además, dicho espacio fue sede de las instituciones gubernamentales, educativas y religiosas más importantes de la época.

De acuerdo con la descripción que hizo Mariano Bárcena hacia 1880, la ciudad de Guadalajara estaba equipada con catorce portales vinculados a las actividades comerciales o a las funciones de gobierno. También existían alrededor de veinte plazas y plazuelas, varias de ellas equipadas con jardines muy bien conservados. Asimismo, ofrecían su servicio cuatro hoteles en el centro de la ciudad y veintiocho mesones en los barrios, en los que se hospedaban los visitantes. Además, se podían contar hasta treinta y dos fuentes públicas y tres mercados para abastecer a la ciudad.¹³

Guadalajara experimentó cambios a partir de la llegada del ferrocarril, en 1888. La presencia de la máquina de vapor y el crecimiento demográfico alentaron la expansión de la planta urbana hacia el poniente. El espacio se adaptó gradualmente para las nuevas necesidades que exigía la “modernidad”. Dado que la estación del ferrocarril se ubicó en un espacio muy céntrico, el uso del suelo urbano cambió de manera radical. De hecho, dicha estación repercutió en la traza de las nuevas colonias que se crearon en el sur y suroeste de la ciudad.¹⁴ Como señala Miguel Ángel Medina García, la infraestructura ligada al ferrocarril detonó cambios en el paisaje urbano y en la forma en que las personas concebían las distancias y los tiempos. De esta manera, la creación de la colonia Moderna en los márgenes de las vías del ferrocarril estableció las bases para la posterior creación de una zona industrial.¹⁵

Los viajeros que llegaron a la ciudad se percataron inmediatamente del contraste entre la modernidad arquitectónica representada en la estación del ferrocarril y la tradición que sugería la iglesia de San Francisco. Para algunos entusiastas por Guadalajara, como el historiador Eduardo Gibbon, esto era un detalle que no opacaba la belleza de sus jardines, la limpieza de las calles y la opulencia que mostraban

las tiendas dignas “del mundo civilizado”, especialmente en el tramo que se recorría entre la estación del ferrocarril y el centro de la ciudad.¹⁶ Evidentemente, la reflexión de Gibbon se basaba en sus primeras impresiones al arribar a Guadalajara a través de una de las calles mejor conservadas.

Esta imagen de la ciudad, que fue reproducida por más de un viajero, también es producto de los esfuerzos que realizaron las autoridades para embellecer el espacio urbano. En este marco, el mismo ayuntamiento jugó un rol importante en su modernización a través de la implementación de nuevos servicios públicos y la realización de diversas obras públicas, notorias a partir de la década de los noventa.

Un elemento emblemático de la modernización de las ciudades era la expansión de la red de luz eléctrica; las élites de ciudades en Estados Unidos o Europa consideraron que los diferentes usos de la energía eléctrica avizoraban grandes avances para la humanidad. Las urbes industrializadas, que tenían una gran capacidad para generar y consumir dicha energía, fueron calificadas como verdaderas “electrópolis” hacia 1880.¹⁷ Este mismo ánimo llevó al Ayuntamiento de Guadalajara, hacia 1892, a acordar con el contratista José María Bermejillo la instalación de 155 focos de luz eléctrica de arco, de los cuales 135 se ubicarían en las cuadras céntricas y los restantes en los jardines públicos. Además, 250 lámparas de luz incandescente se utilizarían en diversos edificios públicos. Es importante señalar que para alumbrar la ciudad era necesario utilizar las ya conocidas lámparas de queroseno, excepto cuando la luna brillaba en su esplendor. A finales del siglo XIX¹⁸ la luz eléctrica no llegaba a todas las cuadras de la ciudad por lo que aún se apreciaban noches en completa oscuridad.

Desde 1893, cuando se estableció la planta eléctrica El Salto, el abastecimiento de la ciudad se consideró prioritario para el gobierno local. En 1897 el comerciante Francisco Martínez fundó una segunda planta, Las Juntas, en el río Santiago, que en 1899 se transformó en la Empresa de Luz y

¹² Lizama, *Llamarse*, 2013, p. 50.

¹³ Bárcena, *Descripción*, 1880, p. 63.

¹⁴ López, *Cuadrícula*, 2001, p. 145.

¹⁵ Medina, *Cambios*, 2014, p. 156.

¹⁶ Gibbon, *Guadalajara*, 1893, p. 10.

¹⁷ Graham y Simon, *Splintering*, 2001, p. 46.

¹⁸ Archivo Municipal de Guadalajara (en adelante AMG), f. Informes municipales, c. 1 (1891-1898), primer semestre de 1892.

Fuerza Eléctrica de las Juntas, gracias a la asociación con Enrique Schöndube, empresario experto en el ramo. La empresa fue vendida en 1902 a la Compañía Industrial de Guadalajara. En 1909 se fundó la Compañía Hidroeléctrica e Irrigadora del Chapala, S.A., que gradualmente absorbió todas las empresas que ofrecían energía eléctrica en Guadalajara.¹⁹ En este contexto de cambios en la industria eléctrica, el ayuntamiento debía gestionar constantemente la ampliación de la cobertura de lámparas de arco, la reubicación de las lámparas y focos de luz incandescente, según los exigían las necesidades y el mantenimiento permanente de la red.²⁰

Mientras que existían espacios cuya conservación no requería grandes inversiones, otros absorbían los recursos de las distintas administraciones municipales. La construcción o renovación de los mercados fue uno de esos ramos importantes pero costosos; la gran obra pública del ayuntamiento de 1895 fue la construcción del mercado Alcalde, en lo que antes era mercado de la Plaza de Toros, lo que implicó que buena parte del presupuesto se destinara a este fin.²¹ Nuevamente, en 1896, se lanzó una convocatoria a los interesados que desearan proyectar y construir un mercado hacia el rumbo del barrio de San Juan de Dios.²² Por si esto no fuera poco, el mercado más importante de la ciudad, el mercado Corona, exigía reparaciones y modificaciones año con año.

Otro espacio predilecto entre los funcionarios municipales fue el Teatro Degollado. Esto no debe extrañar si consideramos que toda ciudad debía tener un teatro como símbolo de modernidad y muestra del afrancesamiento de las burguesías.²³ El inicio de su edificación se remonta a 1855 pero debido al contexto político se priorizaron otros proyectos y dicho edificio se construyó paulatinamente. En 1893, el ayuntamiento por fin pudo iniciar la destrucción definitiva del antiguo paríen de San Agustín para despejar el contorno que rodeaba al teatro. Durante este año y el siguiente, la corporación también invirtió sumas de

dinero en las obras de albañilería y herrería. La inversión en dicho edificio fue permanente pues como señaló el presidente municipal en 1901 era “uno de los mayores timbres y gloria de estas tierras”.²⁴

A luz de estos datos, quienes visitaron Guadalajara a finales del siglo XIX coincidieron en señalar que la ciudad ofrecía atractivos turísticos dignos de conocer por su arquitectura monumental, edificios tanto del gobierno civil como aquellos que eran administrados por la Iglesia: la catedral, el Hospicio Cabañas, el Hospital de Belén, la penitenciaría, el Teatro Degollado, el Palacio del Gobierno y el Coliseo. Como señala Luis Felipe Cabrales, dichos edificios fueron parte del imaginario paisajístico que se institucionalizó a lo largo de dicha centuria.²⁵ De la misma forma, los viajeros estuvieron de acuerdo en destacar que los espacios de socialización de mayor interés fueron el Paseo, que corría a lo largo de un tramo del río de San Juan de Dios; la Alameda y el Paseo que se ubicaba a la mitad del camino entre Guadalajara y Tlaquepaque.²⁶

En el paisaje urbano que tanto preocupó a los gobiernos en turno, el empedrado de las calles fue una de las tareas más absorbentes y costosas; las inversiones favorecieron a las avenidas que se consideraban las más transitadas, la mayoría en las cuerdas céntricas de la ciudad. El gobierno municipal no dudó en señalar año con año el avance de los trabajos realizados que se medían por la cantidad de metros cuadrados que cada administración conservaba o construía. Se podría decir que la eliminación de las calles de tierra era un signo del avance de la modernización urbana.

A juzgar por los informes municipales, el empedrado de las calles tuvo vaivenes que dependían de los ingresos municipales y los proyectos prioritarios de cada administración, pero fue una actividad sostenida. Entre 1892 y 1893²⁷ se registró un trabajo intenso, pero hacia 1898 los funcionarios municipa-

¹⁹ Alvizo, *Tranviarios*, 2016, p. 55.

²⁰ AMG, f. Informes municipales, c. 2 (1900-1910), 1900, p. XXVII; AMG, f. Informes municipales, c. 2 (1900-1910), 1906, p. 31.

²¹ AMG, f. Informes municipales, c. 1 (1891-1898), 1895, p. 12.

²² AMG, f. Informes municipales, c. 1 (1891-1898), 1896, p. 23.

²³ Ribera, *Herencia*, 2002, p. 281.

²⁴ AMG, f. Informes municipales, c. 2 (1900-1910), 1901, p. XVIII.

²⁵ Cabrales, “Ciudad”, 2015, p. 95.

²⁶ MacCollester, *México*, 1897, p. 123; Geiger, *Peep*, 1874, p. 150.

²⁷ AMG, f. Informes municipales, c. 1 (1891-1898), segundo semestre de 1892, p. 9; AMG, f. Informes municipales, c. 1 (1891-1898), 1893, p. 13.

les aceptaron que su labor era insuficiente a la luz del rezago en el empedrado de muchas calles periféricas y dado que era prioritario mantener en buen estado las que ya estaban pavimentadas. Incluso hacia 1904, la misma corporación debía reconocer que ante la existencia de “la pavimentación de lámina de asfalto”, que ya se aplicaba en la ciudad de México, el método del empedrado parecía “anticuado”.²⁸ Lo más preocupante era que las finanzas municipales no soportarían emprender un proyecto amplio de asfaltado.

Asimismo, el gobierno del Estado hacía cada vez más patente su papel en la modernización de la ciudad. Financió el pavimento con asfalto de las calles céntricas. Entre otras obras, tuvo un papel relevante en el abasto de agua a partir de la década de los noventa y a principios del siglo xx en el tendido de la red de drenaje, con lo que se cerraba el ciclo del saneamiento de la ciudad. Para ello, se debieron emprender diversas obras y emplear la tecnología hidráulica necesaria para captar la mayor cantidad posible de agua de los diferentes manantiales que se habían calificado como ideales para el abasto humano.²⁹ De esta forma, mientras las grandes obras públicas fueron impulsadas por el gobierno del Estado, el ayuntamiento se encargó de darles mantenimiento y expandir estos servicios públicos entre la población de la ciudad.

El empedrado y pavimentación de las calles, la construcción de una red subterránea de suministro de agua potable y la generación de energía eléctrica fueron base importante para el desarrollo de los transportes en la ciudad de Guadalajara a finales del siglo xix. La movilidad se garantizaba a través de dos medios, fundamentalmente: por una parte, por dos sitios de coches que funcionaban desde 1830; aunque la ubicación de estos varió de acuerdo con los lineamientos establecidos por cada administración municipal, un sitio debía prestar servicio en el centro de la ciudad y otro en algún punto periférico. Mariano Bárcena señala que hacia 1880 el sitio establecido en la plaza de la Soledad tenía 28 carruajes, mientras que el sitio ubicado en la Aduana solo contaba con seis. Existían también guayines en las

plazas de San Fernando y Santa María que trasladaban a las personas entre Guadalajara, Zapopan y San Pedro.³⁰

Por otra parte, la faceta más importante en la modernización del transporte tiene que ver con el papel de los tranvías. Estos tuvieron su origen hacia 1874, cuando se fundó la Sociedad Anónima del Ferrocarril y la compañía Tranvías de Guadalajara. Por esas fechas inició su funcionamiento la compañía Tranvías de Mexicaltzingo. Entre 1880 y 1890 se construyó la mayoría de las vías del ferrocarril urbano. Los empresarios involucrados se beneficiaron de los incentivos del gobierno del Estado con la exención de impuestos para el tendido de diversos ramales. Por su parte, el ayuntamiento otorgó los permisos necesarios con la condición de que los empedrados, desagües y el tránsito no se vieran afectados o que la afectación fuera temporal.³¹

Cabe mencionar que, en 1880, según los datos de Mariano Bárcena, tan solo la primera línea transportaba quinientos pasajeros cada día, mientras que la segunda más de mil doscientos pasajeros diarios.³² En 1903, la empresa Tranvías de Guadalajara se fusionó con la compañía de Luz Eléctrica de Guadalajara y formaron la Compañía de Tranvías, Luz y Fuerza de Guadalajara, también conocida como La Electra, que adquirió, para 1903 Tranvías de Mexicaltzingo.³³ La construcción de monopolios en el sector de la electricidad y los transportes se dio en otras latitudes como la ciudad de México y Aguascalientes.³⁴

Gracias a los avances en el suministro de energía eléctrica, en 1897 la empresa Tranvías de Guadalajara se propuso cambiar “el motor animal” por el “motor eléctrico” en todas sus vías, en un lapso de cinco años. Nuevamente los privilegios otorgados por el gobierno del Estado fueron claves ya que se le eximió a la empresa del pago de “toda clase de impuestos del Estado y municipales” sobre el capital invertido durante cincuenta años, a excepción del impuesto municipal del derecho de piso.³⁵ No obs-

²⁸ AMG, f. Informes municipales, c. 1 (1891-1898), 1898, p. XIII.

²⁹ González, *Historia*, 2011, p. 65.

³⁰ Bárcena, *Descripción*, 1880, p. 65.

³¹ *Colección*, 1881, t. 7, p. 533. *Colección*, 1886, t. 9, p. 554. *Colección*, 1890, t. 12, p. 208.

³² Bárcena, *Descripción*, 1880, p. 66.

³³ Alvizo, *Tranviarios*, 2016, p. 54.

³⁴ Martínez, *Cambio*, 2009, p. 272.

³⁵ *Colección*, 1898, t. 17, p. 399.

tante, solo fue hasta 1907 que la Nueva Compañía de Tranvías, Luz y Fuerza de Guadalajara incursionó de manera clara en la electrificación de los ferrocarriles urbanos con 58 tranvías eléctricos, entre los cuales se incluían dos de doble piso y doble carro y seis de doble carro. En 1909, esta y otras empresas fueron absorbidas también por la Compañía Hidroeléctrica e Irrigadora de Chapala. Se calcula que en ese año alrededor de ciento veinte vagones transitaban en los 89,007 metros de vías que daban servicio a pasajeros de todos los grupos sociales en catorce circuitos.³⁶

Hacia principios del siglo xx, a juzgar por la cartografía histórica, la ciudad de Guadalajara contaba con un sistema de movilidad que permitía a las personas recorrer el espacio urbano hacia todos los puntos cardinales. Los empresarios, ligados tanto al tranvía como al desarrollo inmobiliario, se preocuparon por conectar las colonias recién fundadas, tales como la colonia Francesa, al poniente; la Moderna, al sur y las colonias Cosmopolita y Oblatos, al oriente. Como señalamos antes, las líneas de los tranvías conectaban Guadalajara con San Pedro Tlaquepaque y Zapopan (plano 1).

Los viajeros que arribaron después de 1890 visualizaron en el tranvía un ejemplo de modernidad, que cruzaba “por todos lados, cual blancos cisnes en tranquilas aguas”.³⁷ Los lugares más emblemáticos de la ciudad podían conocerse en poco tiempo gracias a este novedoso medio. Algunos no tenían dudas en afirmar que los ferrocarriles urbanos consolidaron la tradición de ir en coche a San Pedro Tlaquepaque. Así lo señalaron en la revista sobre las ciudades de Querétaro y Guadalajara llamada *El excursionista en Querétaro y Guadalajara*, hacia 1889:

Los jueves y los domingos, con especialidad, son encantadoras las reuniones que tienen lugar por la tarde. Más de veinte coches de los ferrocarriles urbanos están corriendo constantemente para llevar a San Pedro a la gente que, por motivos de ocupación ú otra causa semejante, no ha podido ir a establecerse allí en la temporada [...] A corta distancia del pueblo hay un sitio ameno y pintoresco, llamado El Paradero, en donde se baja la mayor parte de la gen-

te [...] Los vagones se detienen cada diez minutos delante del Paradero; bajan de ellos las familias que llegan, y van inmediatamente a reunirse con las personas de su amistad aumentando la animación y el contento que allí reina por doquiera [...].³⁸

Los relatos y datos vertidos hasta aquí nos hablan de una ciudad que se vincula de manera estrecha con los medios de transporte. Además de que entre 1880 y 1900 se generó un cambio en la forma en que algunos habitantes percibieron el espacio, las distancias y los tiempos; pasó de ser un medio basado exclusivamente en la tracción animal a uno de tracción eléctrica. La experiencia del viaje debió ser fundamental, especialmente entre aquellos sectores que podían acceder a los carros de alquiler o a los vagones del tranvía.

EL GOBIERNO LOCAL Y LA REGLAMENTACIÓN URBANA

La atribución fundamental de los ayuntamientos era garantizar el buen funcionamiento de la ciudad. Desde el siglo xviii los gobiernos locales trataron de llevar a la práctica el proyecto ilustrado de visibilizar, controlar, embellecer y hacer más funcional el espacio urbano. Entre los medios para lograrlo se elaboraron diversas ordenanzas y reglamentos que establecieron los lineamientos para el buen funcionamiento de las ciudades. Hay que destacar los reglamentos de policía ya que a través de sus disposiciones se encomendaba a los mismos vecinos el cuidado de la salubridad, el ornato y la seguridad de la ciudad bajo la vigilancia de las autoridades locales. Si bien es cierto que el término “policía” equivalía a “buen gobierno”, también es verdad que a partir de las últimas décadas del siglo xix se definió también como seguridad y contención de la criminalidad.³⁹

El caso de Guadalajara muestra cómo los reglamentos de policía no solamente regulaban los aspectos relacionados con el ornato o la salubridad, también se integró rápidamente, hacia 1863, el tema de la seguridad. El reglamento aprobado en ese año

³⁶ Alvizo, *Tranviarios*, 2016, p. 60.

³⁷ Gibbon, *Guadalajara*, 1893, p. 10.

³⁸ *Excursionista*, 1889, p. 8.

³⁹ Dávalos, Hernández y Pulido, *Orden*, 2017.

PLANO 1. Líneas de tranvías eléctricos de Guadalajara, 1909



Fuente: Archivo Municipal de Guadalajara G.9.4, pl/1909. El plano muestra una etapa de consolidación del tranvía eléctrico. Las líneas marcadas en rojo muestran que se priorizaba la conexión en las cuadras centrales y el establecimiento de rutas hacia el norponiente, en donde se ubicaban las colonias desarrolladas durante el porfiriato.

concentró las actividades propias de un cuerpo de seguridad para contener las violaciones a la ley y aquellas tareas que les correspondían a los vecinos de la ciudad, tales como barrer las calles, recoger las basuras y depositarlas en el carretón de la limpieza; evitar que el agua sucia corriera por los caños abiertos de las calles, vender carne y alimentos higiénicos o mantener en buen estado las fachadas de las casas. Asimismo, el reglamento estableció la vigilancia y la prohibición sobre algunas prácticas como el carnaval que se celebraba anualmente y el establecimiento de lavaderos y baños públicos a la orilla del río de San Juan de Dios.⁴⁰

La movilidad de las personas se garantizaba despejando las calles y las banquetas de todos los obstáculos posibles. Esto incluía a los comerciantes que utilizaban la vía pública, los cargadores y aguadores que transportaban objetos; los artesanos sin importar el tipo de actividades que desarrollaban y los dueños de caballos y mulas, a quienes se les prohibió amarrar sus bestias en las ventanas de las casas. Obviamente, estaba prohibido que los animales se trasladaran sobre las banquetas y solo se permitía la velocidad del trote del animal. Incluso se prohibió lavar los coches sobre la banqueta para dejar libre el tránsito de las personas.⁴¹

En este reglamento también se vislumbra la necesidad de regular el tráfico de carros y carretas, especialmente durante los eventos que implicaban aglomeración de personas, como lo señala el artículo 50:

Siendo no solamente incómodo, sino peligroso para la concurrencia, que los coches que conducen gentes á los teatros y demás casas de diversiones públicas, lleguen hasta la puerta, se prohíbe absolutamente esta costumbre, y en los sucesivos pararán en las esquinas en la cuadra donde se hallen situados dichos espectáculos, colocándose para esperar, en hileras en las cuadras inmediatas, de manera que no embarquen el tránsito público. En general, para evitar contingencias que son frecuentes, tendrán en la mano los cocheros las riendillas de las mulas ó caballos, á fin de tenerles sujetos [...].⁴²

Como se puede apreciar, el interés por la movilidad está precedido por el de la seguridad de la población en el caso de algún accidente. La calle era el lugar en donde confluían personas, objetos y animales, cuya convivencia no siempre fue armónica. Además de la seguridad, el ornato, la salubridad y la comodidad constituían aspectos fundamentales para administrar el espacio urbano. El reglamento de 1863 estuvo vigente hasta 1882, cuando la legislatura estatal le solicitó al gobierno del Estado la elaboración de un nuevo reglamento, que se realizó al margen del ayuntamiento.

El nuevo reglamento se centró de manera primordial en la seguridad de la ciudad, en la constitución de una policía de contención y en la creación de una Gendarmería municipal. En este marco, los agentes de policía asumían diversas funciones para vigilar y controlar la ciudad, pero dependían fundamentalmente del gobierno del Estado, a través del jefe político de la ciudad de Guadalajara. De hecho, el gobernador se atribuyó el nombramiento de funcionarios que antes dependían de la corporación municipal como el inspector de letreros, pesas y medidas o el inspector de bebidas y comestibles.⁴³ Evidentemente, el nuevo reglamento no fue bien recibido por el ayuntamiento, pero era la expresión de un centralismo político y administrativo que ganaba cada vez más terreno.

Sea lo que fuere, se puede decir que, a la luz de los datos señalados hasta aquí, la circulación fue un elemento clave en el buen gobierno de la ciudad. No se trataba solo de poner cada cosa en su lugar, sino de garantizar que el espacio urbano funcionara armónicamente. La calle se concebía como fundamental en este esquema, por lo que se pedía liberarla de todos aquellos objetos, personas, o animales que obstruían el tránsito. Recordemos que aún se concebía a la ciudad como un organismo vivo cuyas venas y arterias eran las calles que abastecían de sangre a los tejidos.

Si bien es cierto que los reglamentos de policía constituyeron el eje de la normatividad de la vida cotidiana de los habitantes de la ciudad de Guadalajara, también es verdad que la corporación debió estable-

⁴⁰ Colección, 1883, t. 8, p. 450.

⁴¹ Colección, 1883, t. 8, p. 444.

⁴² Colección, 1883, t. 8, p. 458. Como aclaración hay que decir que, aunque el reglamento es de 1863, aparece en los anexos de

la colección de leyes de 1883.

⁴³ Colección, 1883, t. 8, p. 282.

cer regulaciones paralelas para problemas específicos, como es el caso de la movilidad urbana. Es decir, a los diversos reglamentos que el ayuntamiento elaboró a lo largo del siglo XIX para regular el servicio de coches de sitios de la ciudad, fuentes que permiten reconstruir el papel de los distintos actores involucrados en dicha problemática: la corporación municipal, los administradores de los sitios de coches, los cocheros, los pasajeros y los dueños de los coches y carretas.

Desde 1833, cuando se expidió el primer reglamento, se fijaron algunos lineamientos para organizar dicho servicio público. No obstante, fue durante el porfiriato cuando la reglamentación adquirió mayor complejidad. Así, el gobierno local no solo reguló los sitios de coches, sino que también se enfocó en organizar el tránsito de los ferrocarriles urbanos y las carretas de carga.

Hay que señalar en un principio que las preocupaciones de las autoridades locales por la movilidad urbana estaban vinculadas a la necesidad cada vez más urgente de ordenar el uso del espacio público, mantener en buen estado el pavimento de las calles y otros servicios públicos y de paso, recaudar recursos a través de impuestos sobre el tránsito de carros y carretas. Durante el porfiriato se reformularon las medidas recaudatorias con el fin de ampliar el número de posibles contribuyentes.

Un ejemplo de los planes del gobierno local es el de las carretas que transportaban diversos productos a la ciudad de Guadalajara. A partir de los datos obtenidos en las garitas de la ciudad, los funcionarios municipales elaboraron un registro de los productos y vehículos que los transportaban para establecer distintas tarifas. El reglamento para el cobro de derecho de piso de 1892, por ejemplo, establecía una tarifa general para la entrada de los vehículos a través de las garitas. Sin embargo, se hacían excepciones para ciertos productos como las tablas, vigas y cáscaras de huamúchil que, de hecho, pagaban la tarifa más elevada, y para otros tales como: pasturas, frutas, petates, ladrillos, leche, carbón, leña, adobe, piedra de construcción o manufacturas de barro, por los cuales se pagaba la tarifa más baja.⁴⁴

Vale la pena detenerse en los argumentos del gobierno local para consolidar su potestad fiscal sobre estos contribuyentes. Detrás de la imposición al tránsito de los vehículos de carga existió un debate en torno a la preservación del ornato de la ciudad ante los daños que estos causaban a la red de alumbrado público y a los pavimentos de las calles, especialmente en el área central de Guadalajara. Desde 1885, conforme se fue implementando la red de alumbrado se planteó la necesidad de prohibir la entrada de carretas jaladas por más de una yunta de bueyes, por la poca pericia de los conductores al realizar los giros. Así, estos vehículos fueron excluidos de las cuadras centrales de la ciudad hasta 1893, cuando la medida se abolió con la condición de que los conductores pagaran los costos que generaran los accidentes.⁴⁵ No es causal que en este año resurgieran los debates ya que coincide con la inauguración de la planta eléctrica de El Salto y la firma del contrato entre la Compañía de Luz Eléctrica de Guadalajara S.A. y el ayuntamiento, con el que se ampliaría la red de luz eléctrica en el centro de la ciudad.⁴⁶

Por otra parte, el impuesto al tránsito de carros y carretas estuvo marcado por la polémica y las resistencias de los contribuyentes. Estos argüían que era un impuesto poco ajustado a la legislación existente en un contexto en que se estaban aboliendo los impuestos sobre la circulación de las mercancías en todo el país. Así, no extraña que los particulares buscaron con mayor insistencia, cuando se abolieron las alcabalas en 1896, ser exceptuados con base en los artículos relativos de la constitución local y federal. Para alguien como Miguel Vázquez, que decía ser el dueño de la hacienda de Oblatos, la exigencia del pago de un impuesto por el tráfico de sus carretas que transportaban productos a la ciudad violaba sus garantías individuales. Para la autoridad local, no obstante, dicho impuesto no tenía su fundamento en el tráfico de mercancías sino en el deterioro que los vehículos ocasionaban al pavimento de las calles.⁴⁷

En 1905 el ayuntamiento fue más ambicioso en sus pretensiones de conservar en buen estado el pavimento de las calles y de paso modernizar el trans-

⁴⁴ AMG, f. Transporte, c. 9, s/e, 1892.

⁴⁵ AMG, f. Policía, cárceles y alumbrado, exp. 8, 1894.

⁴⁶ Valerio, "Empresas", 2006, p. 241.

⁴⁷ AMG, f. Hacienda, exp. 37, 1896.

porte de carga que entraba a la ciudad. El objetivo fue eliminar, “en bien de la ciudad”, a los vehículos muy pesados y “primitivos”, como aquel denominado “canita”. Para ello, se planteó que la mejor opción era ofrecer un incentivo a los propietarios, reduciendo a la mitad el impuesto de derecho de piso para aquellos vehículos que contaban con muelles, resortes y llantas de al menos diez centímetros de grosor.⁴⁸ Con estas innovaciones, los carros perdían peso y ganaban funcionalidad en todo tipo de terreno.

Como se puede apreciar, la corporación desarrolló un instrumento importante para regular la movilidad urbana, ampliar su potestad fiscal y definir los lineamientos para el transporte en la ciudad. Las acciones de la corporación no se pueden desligar de un interés evidente por el ornato, la belleza y la seguridad de las calles, así como el mantenimiento de los servicios públicos. Se puede decir que el gobierno local alentó la incorporación de innovaciones en los vehículos para “modernizarlos” pero, sobre todo, para proteger las inversiones realizadas en el embellecimiento de la ciudad.

Para comprender con mayor claridad el papel del ayuntamiento en el control de los transportes y la movilidad, es necesario estudiar el servicio público de los sitios de coches. Para comenzar, porque se estableció de manera temprana y estuvo en funcionamiento durante el siglo XIX e inicios del XX. También porque con este caso podemos entender cómo se concebía la movilidad urbana y los intereses de diversos grupos en torno a esta.

COCHES DE SITIO: UN “ANTIGUO” SERVICIO QUE PERMANECE

Como se mencionó anteriormente, es necesario integrar en el análisis de la modernización de las ciudades las continuidades que existieron en los momentos en que se privilegiaba el cambio y lo nuevo. En el caso de los sitios de coches se puede decir que lo antiguo y lo moderno se amalgamaron para satisfacer las necesidades de la ciudad de Guadalajara.

El servicio de coches de sitio o de providencia, como se le nombraba en el reglamento de 1833, fue un servicio público ofertado por particulares, pero regulado por el Ayuntamiento de la ciudad de Guadalajara. Hacia 1834, la corporación solicitó autorización a la legislatura estatal para establecer un impuesto a los coches que estarían bajo su administración como parte sus acciones para cuidar la “policía” o buen gobierno de la ciudad. Según su análisis, era un servicio ampliamente solicitado y lucrativo, pues desde inicios de 1833 hasta agosto de 1834 los propietarios habían obtenido más de \$17,000 de ganancias. La solicitud de la corporación fue aceptada con la condición de que la imposición fuera proporcional a las condiciones de los vehículos y al producto generado.⁴⁹

Estamos ante el inicio de la implementación de un servicio público de transporte impulsado por tracción animal, especialmente por el caballo, por lo que estos deberían ser animales mansos, cuidados y alimentados para ser destinados al tiro, de una edad pertinente para el trabajo que realizarían. Los carros o carruajes debían tener ciertas características relacionadas con la comodidad del pasajero, pero sobre todo, con las nociones de decencia: portezuelas corrientes, un solo color y guarniciones en buen estado. Desde que se estableció el servicio se dispuso una numeración para distinguir a los coches que estaban en servicio.⁵⁰ El reglamento de 1833 estuvo vigente hasta 1865, aunque se hicieron reformas para “corregir” ciertas prácticas en el servicio.⁵¹

Para garantizar el mejor servicio de los sitios de coches, consideraron que la clave se encontraba en la

⁴⁹ Archivo del Congreso del Estado, f. Gobernación, s/e, 1834.

⁵⁰ AMG, f. Transporte, s. Reglamento dado por el Muy Ilustre Ayuntamiento de esta capital para el sitio de los coches de providencia, c. 9, s/e, 1833, p. 4

⁵¹ En 1834 se asentó que los coches no podían realizar viajes en las madrugadas y que debían ajustarse a un horario que comenzaba a las seis de la mañana y culminaba a las once de la noche. Esto obedecía seguramente a que Guadalajara era una ciudad que no contaba con un sistema de alumbrado eficiente y prolongado durante las noches, lo que acarrea peligros para cocheros como para usuarios. Un problema persistente fue la irregularidad del servicio, especialmente en la temporada de lluvias, por lo que en 1844 y después, en 1853, se reafirmó la obligación de los cocheros de prestar el servicio dentro de la ciudad sin aumentar la tarifa. AMG, f. Transporte, s. Adiciones al reglamento de coches, expedido en Mayo de 1833, c. 9, s/e, 1859, p. 6.

⁴⁸ AMG, f. Hacienda, exp. 22, 1905.

buena calidad de los vehículos. Por ello, se privilegió el buen estado de guarniciones, portezuelas, llaves, faroles, forros y cristales. Las únicas diferencias notables entre los vehículos debían estar justificadas por la clase a la que pertenecían. Los coches de primera clase se caracterizaban por tener una “buena y moderna estructura”, un aspecto elegante (forros de piel, por ejemplo) y especialmente llantas de hule. La falta de estas llantas, de hecho, los convertía en carros de segunda clase.

Por su parte, los coches de tercera clase solo debían contar con los requisitos de aseo y solidez; se esperaba que los caballos que tirarían los coches de primera y segunda debían estar herrados y debían tener un buen estado físico para soportar el trabajo cotidiano.⁵² En el negocio de los coches de alquiler, la “modernidad” se medía con la buena manufactura de los vehículos, tanto estructuralmente como en los acabados y detalles que los volvía medios de transporte cómodos y seguros. Recordemos que un detalle tan simple como las llantas revestidas de hule era fundamental, pues permitían conservar los empedrados y pavimentos.

El ayuntamiento contaba, entre sus funcionarios, con un comisionado del ramo de coches, encargado de garantizar el buen funcionamiento de ese servicio público. Dado su papel como representante de la corporación, se entiende que en esta figura recaían buena parte de las decisiones relevantes para aquellos actores vinculados con el negocio de los coches de alquiler. Hacia 1894 se aseguraba que solo este comisionado podía otorgar los permisos para que un carruaje o coche pudiera prestar el servicio. Para aprobar las licencias, se debía inspeccionar detalladamente tanto el estado de los vehículos como la capacidad, salud y apariencia de los cocheros y los caballos. Dicho comisionado podía permitir o prohibir la existencia de sitios de coches, así como el número de estos en cada lugar.⁵³ Para 1910 se apuntaló el papel del comisionado como inspector de las condiciones de coches y carruajes.⁵⁴

⁵² AMG, f. Transporte, s. Reglamento de carruajes expedido por el Ayuntamiento de Guadalajara y sancionado por el ejecutivo del Estado, c. 9, s/e, 1913, p. 6.

⁵³ AMG, f. Transporte, s. Reglamento de carruajes expedido por el Ayuntamiento de Guadalajara, c. 9, s/e, 1894, p. 4.

⁵⁴ AMG, f. Transporte, s. Reglamento de carruajes expedido por el Ayuntamiento de Guadalajara y sancionado por el ejecutivo del Estado, c. 9, s/e, 1913, p. 28.

Como muestran las fuentes, existieron comisionados diligentes quienes realizaron “revistas” o inspecciones a los coches y carruajes que circulaban en la ciudad, aunque probablemente esto solo fue constante a partir de 1894, como muestra la sorpresa para el periódico *El Continental* cuando, en dicho año, destacó que el comisionado de coches inspeccionaría el servicio, algo que “creemos no se ha hecho jamás”.⁵⁵ No fue raro que varios vehículos salieran del servicio o cambiaran de clase por el mal estado que presentaban. Lo común era la aplicación de multas. Un ejemplo de esto lo tenemos en el comisionado de 1908, quien, entre otras cosas, informó al ayuntamiento en mayo de ese año que le impuso una multa de diez pesos al cochero número 91, ya que se “sale del sitio sin boleta”, se adelantaba “á recibir la carga que ya tenía el coche 46” y por “irrespetuoso con el Administrador del sitio”.⁵⁶ A la luz de estas atribuciones, se puede decir que el ayuntamiento confirmaba su papel central en la vida cotidiana de la ciudad y en especial en el control del tráfico.

Por otra parte, es claro que quienes tenían contacto directo con los problemas cotidianos que se presentaban en los sitios eran los administradores. Desde 1833 se estableció que su función principal era garantizar el orden entre los cocheros, y organizar los turnos de salida para no generar inequidad en la distribución del servicio y por lo tanto en el ingreso económico. Al mismo tiempo, debía ejercer una vigilancia estricta sobre los cocheros para que no cometieran abusos con los pasajeros al cobrarles sin respetar las tarifas.⁵⁷

El sueldo de los administradores era financiado por los dueños de los coches. Esta fue la causa posible de que, en 1868 se tratara, sin éxito, de prescindir de sus servicios.⁵⁸ Los dueños de coches elegían al administrador por mayoría de votos, “computada por el número de carruajes que a cada propietario pertenezcan”;⁵⁹ es decir, que aquellos propietarios

⁵⁵ “Revista”, en *El Continental. Semanario independiente*, t. III, núm. 98, 13 de mayo de 1894, Guadalajara, p. 3.

⁵⁶ AMG, f. Aseo, carruajes y tranvías, exp. 3, 1908.

⁵⁷ AMG, f. Transporte, s. Reglamento dado por el Muy Ilustre Ayuntamiento de esta capital para el sitio de los coches de provi-

dencia, c. 9, s/e, 1833, p. 10.

⁵⁸ AMG, f. Transporte, s. Ordenanza de coches, c. 9, s/e, 1868, s/p.

⁵⁹ AMG, f. Transporte, s. Reglamento de carruajes expedido por el Ayuntamiento de Guadalajara, c. 9, s/e, 1894, p. 14.

mayoritarios tenían mayor peso en la elección. Su papel era clave porque organizaba los tiempos del transporte público y se llegaron a vincular tanto con los dueños de coches como con los cocheros, por lo que se convirtieron en garantes de la estabilidad del servicio público. Ellos se encargaban de contener algunas acciones de los cocheros como la formación de corrillos, el escándalo para atraer a los pasajeros y la exclamación de insultos y palabras obscenas.⁶⁰ En una sociedad preocupada por el tema de la decencia y el respeto a la norma, la vigilancia sobre los cocheros se volvió fundamental.

Este papel de vigilante y censor se fortaleció al mismo tiempo que los instrumentos de la administración municipal se perfeccionaron. Debían anotar en un “Libro de Coches” todos los datos de las patentes de cada coche y en un libro “Diario”, el registro de los carros que estaban en servicio, las horas de entrada y salida y los montos económicos generados durante el día. Asimismo, en una tarjeta para cada coche, se anotaban también las horas de salida, de llegada y los recursos generados.⁶¹ Por si esto fuera poco, a principios del siglo xx debían garantizar la disponibilidad de suficientes vehículos entre la una y las tres de la tarde y entre las nueve y las diez de la noche, probablemente las horas de mayor demanda en la ciudad.⁶²

Por otro lado, los dueños de carros y carruajes jugaban un rol fundamental en el negocio de los sitios de coches. Sus obligaciones fueron explícitas hasta 1868, cuando una Ordenanza de coches les forzó a sacar una licencia en la mayordomía de propios, a obtener un número de inscripción y a pagar los adeudos a la tesorería municipal y en general sus cuotas de manera puntual, bajo el riesgo de que “los agentes del municipio, en cualquier punto donde encuentren [sus carros] los recojan y conduzcan a la casa municipal”.⁶³ Además, se les responsabilizó de tener en buenas condiciones los coches, y de dotar a los cocheros de todo un reglamento de sitios de

coches, un reloj y las linternas para la noche.⁶⁴ Hacia 1894 también debían financiar un local para el administrador de sitio, “distribuyéndose el gasto en la proporción que corresponda”.⁶⁵

A juzgar por las fuentes, los dueños de carruajes se organizaban cada que debían resolver problemas relacionados con el ramo. Era común que el ayuntamiento negociara con ellos las reformas al servicio. Al mismo tiempo, dichos propietarios acudían a la corporación para solicitar exenciones o para manifestarse en contra de dichos cambios. En 1894, ante la aprobación del reglamento de carruajes, un grupo de propietarios solicitó la eliminación de dos artículos que, aducían, afectaban el buen funcionamiento del ramo, ya que daban demasiadas facultades al comisionado, entre las cuales estaba el establecimiento de nuevos sitios de coches, disponiendo de los coches registrados en el ayuntamiento. A decir del comisionado, la eliminación de estos artículos afectaría todo el reglamento y dejaría sin respaldo legal el papel de este funcionario, quien por lo demás debía acatar la decisión final de la corporación.⁶⁶

El problema de fondo tenía que ver con la pretensión del comisionado del ramo de coches de establecer un nuevo sitio a un costado de la iglesia de San Francisco, ubicación que se consideraba desventajosa debido a la poca afluencia de los pasajeros. Como bien señalaron los propietarios afectados, el centro de la ciudad era el espacio propicio para el negocio de los coches de alquiler, máxime cuando “en Guadalajara de pocos años a la fecha el número de carruajes públicos ha descendido de cuarenta y tantos a trece o catorce” debido a la competencia del tranvía urbano, cada vez más utilizado por los usuarios del transporte público.⁶⁷ Es comprensible el temor de los quejosos a salir del primer cuadro de la ciudad pues recordemos que el funcionamiento de muchas ciudades mexicanas a principios del siglo xx estaba determinado por la fuerza de la plaza central.

⁶⁰ AMG, f. Transporte, s. Ordenanza de carruajes, c. 9, s/e, 1878, s/p.

⁶¹ AMG, f. Transporte, s. Reglamento de carruajes expedido por el Ayuntamiento de Guadalajara, c. 9, s/e, 1894, p. 15.

⁶² AMG, f. Transporte, s. Reglamento de carruajes expedido por el Ayuntamiento de Guadalajara y sancionado por el ejecutivo del Estado, c. 9, s/e, 1913, p. 22.

⁶³ AMG, f. Transporte, s. Ordenanza de coches, c. 9, s/e, 1868, s/p.

⁶⁴ AMG, f. Transporte, s. Ordenanza de coches, c. 9, s/e, 1868, s/p.

⁶⁵ AMG, f. Transporte, s. Reglamento de carruajes expedido por el Ayuntamiento de Guadalajara, c. 9, s/e, 1894, p. 12.

⁶⁶ AMG, f. Aseo, carruajes y tranvías, exp. 15, 1894.

⁶⁷ AMG, f. Aseo, carruajes y tranvías, exp. 14, 1894; AMG, f. Aseo, carruajes y tranvías, exp. 15, 1894.

A pesar del tono dramático de los propietarios afectados por los planes del comisionado del ramo de carros y carruajes, la evidencia documental muestra que el negocio de los coches de alquiler era lucrativo y se expandía al mismo tiempo que el crecimiento poblacional de Guadalajara. Existen múltiples solicitudes de particulares para establecer este servicio. Juan Negrete, por ejemplo, solicitó permiso hacia 1907 para introducir hasta doce carruajes de lujo que podían tener lugar frente a la catedral, frente al Hotel Francés o a las espaldas del Palacio de Gobierno. De esta forma, la ciudad tendría un medio de transporte con la calidad exigida por los visitantes.⁶⁸ Por su parte, la sociedad Álvarez y Ugarte pidió autorización para introducir seis “coches elegantes” en los mismos espacios solicitados por Negrete. Como he dicho, el comisionado revisaba dichas solicitudes y emitía un dictamen, como lo hizo en el caso de la sociedad Álvarez y Ugarte, después de inspeccionar sus vehículos:

[El comisionado] no tiene observaciones que hacer á tal servicio, porque los carruajes —carretelas de cuatro asientos— todos uniformes, son de un estilo elegante, al parecer enteramente nuevos, de buena construcción, con sus ruedas enyantadas de goma; los caballos son de buena alzada, fuertes y bien cuidados, y la indumentaria del cochero la componen un traje negro de saco derecho y sombrero hongo, también negro [...] Creo que carruajes así, son ya una necesidad para la cultura y buen gusto actuales de la sociedad de Guadalajara y quizá el servicio propuesto, tenga determinada influencia en el ánimo de los demás propietarios de coches de sitio, para mejorar las condiciones de éstos.⁶⁹

Esto nos muestra que el servicio de coches de sitio se podía modernizar y que esto dependía de la buena calidad de los vehículos y caballos, así como de la imagen que proyectaban los cocheros o conductores.

De hecho, los cocheros fueron actores clave en este proceso de modernización de los sitios de coche. Desde un inicio fue fundamental determinar sus funciones y delinear un catálogo de comporta-

mientos aceptables. No extraña que, desde 1833, se exigiera de ellos aseo, cortesía, sobriedad y honradez, especialmente en el momento de realizar los cobros. Sobre todo, se les exigían las habilidades para desempeñar correctamente sus funciones: debían “girar los coches a paso regular o rodado sin galopar, ni por el contrario caminar perezosamente”.⁷⁰

Si bien es cierto que las constantes quejas de los usuarios por cobros excesivos por parte de los cocheros exigían al ayuntamiento realizar repetidos llamados a acatar el reglamento, también es verdad que un tema más preocupante tenía que ver con el control de la velocidad y la posibilidad de accidentes. Por ello, se les insistió a los cocheros que no estaba permitido “llevar los coches al galope o a un paso demasiado veloz”.⁷¹ En otros términos, se les pedía no conducir los carros a mayor velocidad que el trote de los animales. Asimismo, se les pedía especial cuidado al salir de los zaguanes y al llegar a las bocacalles o cruceros. Además, los cocheros debían cerciorarse de estacionarse en una sola fila, en el lado de la calle opuesto al de las vías del tranvía y conservar distancias prudentes con otros carros.⁷² Como se puede apreciar, la velocidad no era lo deseable y lo que sugieren estas instrucciones es que se trataba de inculcar una cultura vial relativamente nueva.

Al mismo tiempo que preocupaba la imagen del cochero también aumentaban las exigencias de destreza y capacidad en la conducción de los vehículos.⁷³ El ayuntamiento estableció un examen o

⁷⁰ AMG, f. Transporte, s. Reglamento dado por el Muy Ilustre Ayuntamiento de esta capital para el sitio de los coches de provi-dencia, c. 9, s/e, 1833, p. 7.

⁷¹ AMG, f. Transporte, s. Ordenanza de carruajes, c. 9, s/e, 1878, s/p.

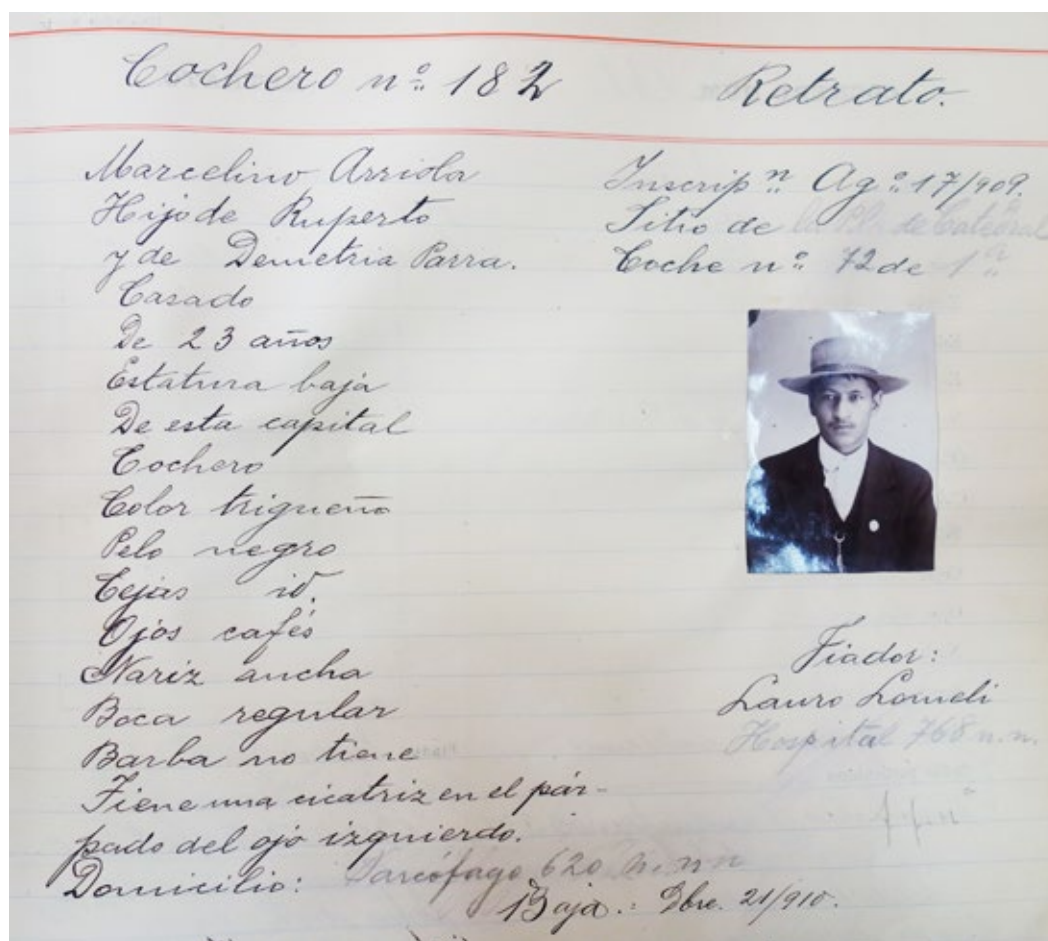
⁷² AMG, f. Transporte, s. Reglamento de carruajes expedido por el Ayuntamiento de Guadalajara, c. 9, s/e, 1894, p. 10.

⁷³ El oficio de cochero como parte de un servicio público de transporte urbano se transformó de manera importante con la instauración del tranvía eléctrico. El tren de mulitas implicaba el mismo contacto con la fuerza animal como se había practicado durante décadas. No obstante, la electrificación de este medio generó cambios que impactaron profundamente la forma en que se realizaba este trabajo. Como bien anota Cristina Alvizo, el tranvía generó divisiones del trabajo (cocheros, conductores-boleteros e inspectores de línea) y diferencias (en salarios y estatus) entre quienes operaban tranvías de tracción animal y aquellos que controlaban las modernas máquinas eléctricas. Con el cambio tecnológico, los concheros fueron sustituidos por los motoristas, que

⁶⁸ AMG, f. Aseo, carruajes y tranvías, exp. 6, 1907.

⁶⁹ AMG, f. Aseo, carruajes y tranvías, exp. 1, 1908.

IMAGEN 1. Cochero número 182, Marcelino Arriola, 1910



Fuente: AMG, Registro de cocheros (II29J), fojas 8-9 y 18.

evaluación para otorgarles permisos una vez que demostraron su capacidad ante el comisionado del ramo, el administrador general y un representante de los propietarios de carruajes. Si el aspirante era evaluado positivamente debía entregar cinco fotografías de identificación para la constancia del examen, la libreta de la jefatura política, la placa que se otorgaba y el registro de cocheros del ayuntamiento.⁷⁴ Los registros fotográficos de los cocheros formaron parte de un proyecto del gobierno municipal

eran trabajadores capacitados especialmente para desempeñar su labor. Alvizo, "Transformaciones", 2017, p. 181.

⁷⁴ AMG, f. Transporte, s. Reglamento de carruajes expedido por el Ayuntamiento de Guadalajara y sancionado por el ejecutivo del Estado, c. 9, s/e, 1913, p. 11.

para vigilar y administrar diversos prestadores de servicios en la ciudad (imagen 1). Como señala Arturo Camacho, también representan las aspiraciones de una ciudad de mostrar a las clases populares como ordenadas y modernas.⁷⁵

En este marco se puede decir que los cocheros constituyeron un sector social que despertaba miedos e inquietudes y que debía ser estrictamente regulado. Más de una vez, comerciantes y propietarios rechazaron sus conductas, que estaban vinculadas con los problemas de higiene pública y tránsito. Así, los intereses de estos sectores sociales podían influir en el traslado de los sitios de coches a lugares menos conflictivos. Este fue un tema complejo para

⁷⁵ Camacho, "Arte", 2010, p. 170.

las autoridades municipales, sin duda, ya que debían mediar entre aquellos intereses y los de los dueños de los coches y carruajes quienes, a su vez, pagan impuestos para situarse en los mejores espacios en el centro de la ciudad. Una solución consistió en regular estrictamente su papel como trabajadores urbanos. A finales del porfiriato se insistió en prohibir el consumo excesivo de alcohol durante los horarios de trabajo bajo la advertencia de castigos severos, modificación de las tarifas aprobadas y alteración de los turnos de salida de los sitios.⁷⁶

Hacia 1908, los funcionarios municipales mostraban satisfacción por las transformaciones que había sufrido la figura del cochero gracias a la aplicación estricta de la reglamentación por parte del comisionado del ramo, quien:

Puso especial empeño en librar al público de las molestias y perjuicios que siempre y en todas partes son obligados anexos de estos servicios encomendados las más veces a personas de escasísima educación social... [La comisión] secundada por la buena voluntad de los empresarios de coches de punto, ha logrado hacer llegar a este servicio a una altura jamás alcanzada antes de ahora... [al punto que] puede hacerse constar con satisfacción que el uso de huachas y sombreros de palma ha sido completamente abandonado por los aurigas todos.⁷⁷

COMENTARIOS FINALES

A la luz de lo señalado a lo largo de estas páginas, se puede afirmar que el Ayuntamiento de la ciudad de Guadalajara desarrolló diversos instrumentos para controlar el tráfico y la movilidad en la ciudad a finales del siglo XIX. En un contexto en que la ciudad crecía demográficamente y se hacían esfuerzos por transformar el paisaje urbano, la corporación estableció la reglamentación suficiente para administrar mejor el espacio. Buena parte de dicha reglamentación tenía como fin conservar aquellos aspectos

ligados a la modernización de la ciudad como los empedrados y la red de alumbrado eléctrico.

El Ayuntamiento de Guadalajara comprendió que el buen gobierno también estaba ligado a la necesidad de organizar el movimiento en la ciudad. Diversas normas se elaboraron para esto. Además de los reglamentos de policía, los reglamentos elaborados para los sitios de coches muestran una constante preocupación por el papel de los actores vinculados a la movilidad urbana. Dado esto, vale la pena resaltar que, a pesar de la centralización administrativa del porfiriato, el ayuntamiento confirmó su responsabilidad tradicional con la ciudad enfrentando los retos que le presentó la movilidad.

Estudiar la movilidad urbana en las ciudades mexicanas entre 1880 y 1910 permite comprender las continuidades y los cambios en los medios de transporte y con ello, concebir la modernidad a partir de la simbiosis entre lo antiguo y lo moderno. Las nuevas necesidades de desplazamiento y la modernización de los medios de transporte alentaron el debate en torno a los servicios públicos y el papel que estos cumplían en una ciudad moderna. Derivado de esto, el papel de los coches de sitio fue replanteado, a través de un proceso de reforma que abarcó no solo a los funcionarios públicos sino a los dueños de coche, a los cocheros y a los vehículos mismos. Los resultados de esto parecen satisfactorios si nos basamos en los testimonios de los actores involucrados.

Ante la idea de que los transportes impulsados por la tracción animal fueron desplazados de manera obvia por el transporte de tracción eléctrica y luego por el motor de combustión, en este artículo se plantea que priorizar dicho desplazamiento lineal impide observar procesos igual de relevantes para la movilidad urbana de la ciudad de Guadalajara como fue el servicio público de los sitios de coches. Dado que se trata de una de las primeras vías que se utilizaron para resolver los problemas de la movilidad en una ciudad mexicana, las experiencias derivadas resultan importantes para comprender el papel de los transportes, los intereses tanto del gobierno local como de los propietarios, así como los deberes, las obligaciones y también los derechos que tuvieron cocheros, administradores y dueños de carros, principalmente.

La permanencia de los sitios de coches como un servicio público importante para la ciudad de

⁷⁶ AMG, f. Transporte, s. Reglamento de carruajes expedido por el Ayuntamiento de Guadalajara y sancionado por el ejecutivo del Estado, c. 9, s/e, 1913, p. 13.

⁷⁷ AMG, f. Informes municipales, c. 2 (1900-1910), 1908, p. 23.

Guadalajara no se debe solamente a los esfuerzos por modernizarlo. También tiene mucho que ver con el hecho de que la ciudad de Guadalajara se seguía organizando a partir del centro. Es cierto que a finales del siglo XIX la ciudad se expandió con la construcción de nuevas y modernas colonias, y el desarrollo de las primeras industrias en las periferias, pero también es verdad que la vida económica, social y política de la mayoría de los habitantes seguía anclada a un modelo tradicional que priorizaba la plaza principal. Dado esto, se explica, por un lado, la insistencia de los dueños de coches por prestar sus servicios en el centro de la ciudad y por el otro, el auge que alcanzaron a principios del siglo XX, a pesar de la competencia del tranvía.

FUENTES

Documentales

Archivo del Congreso del Estado.

- Fondo Gobernación

Archivo Municipal de Guadalajara (AMG).

- Fondo Transporte
- Fondo Aseo, carruajes y tranvías
- Fondo Hacienda
- Fondo Policía, cárceles y alumbrado

Hemerográficas

El Continental. Semanario independiente, Guadalajara, Jalisco, 1894.

Bibliográficas

Alvizo Carranza, Cristina, *Los tranviarios de Guadalajara: trabajo, lucha sindical, política laboral y de género, 1894-1944*, Tesis doctoral: Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social-Unidad Regional Occidente, 2016.

_____, “Transformaciones de la masculinidad de los tranviarios de Guadalajara durante el Porfiriato”, en *Historelo. Revista de*

Historia Regional y Local, vol. 9, núm. 18, 2017, pp. 165-195.

Bárcena, Mariano, *Descripción de la ciudad de Guadalajara, capital del Estado de Jalisco*, México: Imprenta de Francisco Díaz de León, 1880.

Cabrales Barajas, Luis Felipe, “La ciudad imaginada: el paisaje neoclásico en Guadalajara y sus productores”, en *Investigaciones Geográficas*, núm. 86, 2015, pp. 82-97.

Camacho Becerra, Juan Arturo, “Arte y simulación: imágenes de las clases populares en Guadalajara durante el porfiriato”, en *Letras históricas*, núm. 2, 2010, pp. 157-185.

Colección de los decretos, circulares y ordenes de los Poderes Legislativo y Ejecutivo del Estado de Jalisco (1878-1880), t. 7, Guadalajara: Tip. de S. Banda, Ex convento de Sta. María de Gracia, 1881.

Colección de los decretos, circulares y ordenes de los Poderes Legislativo y Ejecutivo del Estado de Jalisco (1880-1882), t. 8, Guadalajara: Tip. a cargo de F. A. De Anda, Santa María de Gracia, 46, 1883.

Colección de los decretos, circulares y ordenes de los Poderes Legislativo y Ejecutivo del Estado de Jalisco (1883-1884), t. 9, Guadalajara: Tip. del Gobierno, a cargo de J. Guadalupe Montenegro, 1886.

Colección de los decretos, circulares y ordenes de los Poderes Legislativo y Ejecutivo del Estado de Jalisco (1888-1889), t. 12, Guadalajara: Tip. del Gobierno, a cargo de J. Guadalupe Montenegro, 1890.

Colección de los decretos, circulares y ordenes de los Poderes Legislativo y Ejecutivo del Estado de Jalisco (1896-1897), t. 17, Guadalajara: Tip. de J. Cabrera, Maestranza y Carmen, F. 1898.

Contreras Cruz, Carlos, *La gran ilusión urbana. Modernidad y saneamiento en la ciudad de Puebla durante el porfiriato (1880-1910)*, México: Benemérita Universidad Autónoma de México, 2013.

Dávalos, Marcela, Regina Hernández y Diego Pulido (coords.), *Orden, policía y seguridad. Historia de las ciudades*, México: Secretaría de Cultura/ Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2017.

Errázuriz, Tomás, “El asalto de los motorizados. El transporte moderno y la crisis del transporte

- público en Santiago, 1900-1927”, en: *Historia*, núm. 43, 2010, pp. 357-411.
- Geiger, J. L., *A peep at Mexico: narrative of a journey across the republic from the Pacific to the Gulf in december 1873 and january 1874*, London: Trüber & Co., 57 & 59 Ludgate Hill, 1874.
- Gibbon, Eduardo, *Guadalajara (la Florencia mexicana). Vagancia y recuerdos. Salto de Juanacatlán y el Mar Chapálico*, Guadalajara: Imprenta del “Diario de Jalisco”, 1893.
- Giucci Guillermo y Errázuriz Tomás, *El viaje colectivo. La cultura del tranvía y del ómnibus en América del Sur*, Talca, Chile: Editorial Bifurcaciones, Campus Creativo-Universidad Andrés Bello, 2018.
- González García Ana Rosa, *Historia sociocultural del agua en Guadalajara durante el porfiriato*, Guadalajara, Tesis doctoral: Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, 2011.
- Graham, S. and M. Simon, *Splintering urbanism. Networked infrastructures, technological mobilities and the urban condition*, London and New York: Routledge, 2001.
- Harvey David, *París, capital de la modernidad*, Madrid: Ediciones Akal, 2008.
- Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, *Estadísticas Históricas de México*, México: INEGI, 1994, t. I.
- Lira Vázquez, Carlos, *Arquitectura y sociedad. Oaxaca rumbo a la modernidad. 1790-1910*, México: Universidad Autónoma Metropolitana, 2008.
- Lizama Silva, Gladys, *Llamarse Martínez Negrete. Familia, redes y economía en Guadalajara, México, siglo XIX*, Zamora: El Colegio de Michoacán, 2013.
- López Moreno, Eduardo, *La cuadrícula en el desarrollo de la ciudad hispanoamericana, Guadalajara, México*, México: Universidad de Guadalajara, Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente, 2001.
- MacColleston S. H., *México, Old and new. A wonderland*, Boston: Universalist Publishing House, 1897.
- Martínez Delgado, Gerardo, *Cambio y proyecto urbano. Aguascalientes, 1880-1914*, México: Universidad Autónoma de Aguascalientes/ Pontificia Universidad Javeriana de Bogotá/ Fomento Cultural BANAMEX, 2009.
- Medina García, Miguel Ángel, *Cambios sociales y rearticulación espacial. El ferrocarril en Jalisco durante el porfiriato*, México: El Colegio de Jalisco, 2014.
- Overmyer-Velázquez Mark, *Visiones de la ciudad esmeralda. Modernidad, tradición y formación de la Oaxaca porfiriana*, Oaxaca, México: Universidad Autónoma Benito Juárez de Oaxaca/ Congreso del Estado de Oaxaca, 2010.
- Ribera Carbó, Eulalia, *Herencia colonial y modernidad burguesa en un espacio urbano. El caso de Orizaba en el siglo XIX*, México: Instituto Mora, 2002.
- Romero José Luis, *Latinoamérica: las ciudades y las ideas*, Argentina: Siglo XXI Editores, 2001.
- S/a, *El excursionista en Querétaro y Guadalajara. Revista sobre dichas ciudades escritas por un viajero para guía de los visitantes*, México: Imprenta de *El Herald*, 1889.
- Valero Ulloa, Sergio, “Empresas, tranvías y alumbrado público. La compañía Hidroeléctrica e Irrigadora del lago de Chapala”, en *Poder público y poder privado. Gobierno, empresarios y empresas. 1880-1980*, México: Universidad Nacional Autónoma de México, 2006.
- Zunino Singh, Dhan, “El subte como artefacto cultural (Buenos Aires, 1886-1944). La historia cultural como aporte a los estudios de las movi- lidades urbanas”. En *Revista Transporte y Territorio*, núm. 9, 2013, pp. 173-200.