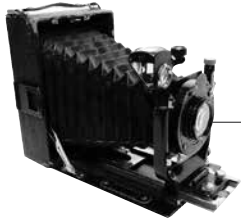




# Cristal *bruñido*

FOTOGRAFÍA HISTÓRICA





## ESTAMPAS DE LOS TRANVÍAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO

Joel Álvarez de la Borda\*

Durante el siglo XIX las ciudades experimentaron una transformación significativa y de alcances globales. El gran desarrollo industrial y comercial de esos años, el crecimiento demográfico natural y los flujos de migración proveniente de zonas rurales, trastocaron para siempre su antigua estructura urbana (cerrada, compacta y peatonal), volviéndolas espacios abiertos en constante expansión, densamente poblados y desconcentrados en cuanto actividades productivas y/o sociales. La eventual separación de los distintos ámbitos urbanos se tradujo en la necesidad de recorrer distancias mayores en menor tiempo. “A medida que iban creciendo las ciudades —afirma André Armengaud— hubo que poner en marcha sistemas de transporte público adecuados para trasladar un número cada vez mayor de pasajeros. En un rápido proceso salieron a la luz los ómnibus, los tranvías —primero tirados por caballos, luego eléctricos— y más adelante los ferrocarriles metropolitanos”<sup>1</sup>

\* Dirección de Estudios Históricos, INAH.

<sup>1</sup> André Armengaud, “La población europea, 1700-1914”, en Carlo M. Cipolla (ed.), *Historia económica de Europa (3). La Revolución industrial*, Barcelona, Ariel, 1979, p. 38. La historiografía sobre el surgimiento y desarrollo de redes de tranvías en distintas ciudades es muy amplia y sólo se mencionarán algunos estudios. Para los casos de América del Norte y Europa pueden consultarse: Brian J. Cudahy, *Cash, tokens, and transfers: a history of urban mass transit in North America*, Nueva York, Fordham University Press, 1990; Eric Schatzberg, “Culture and technology in the city: opposition to mechanized street transportation in late-nineteenth-Century America”, en Michael Thad Allen y Gabrielle Hecht (eds.), *Technologies of power. Essays in honor of Thomas Parke Hughes and Agatha Chipley Hughes*, Cambridge, MIT Press, 2001, pp. 57-94; Charles W. Cheape, *Moving the masses: urban public transit in New York, Boston, and Philadelphia, 1880-1912*, Cambridge/ Londres, Harvard University Press, 1980; Mark S. Foster, *From streetcar to superhighway: American city planners and urban transportation, 1900-1940*, Philadelphia, Temple University Press, 1981; John P. McKay, *Tramways and trolleys: the rise of urban mass transport in Europe*, Princeton, Princeton University Press, 1976; Paul-André Linteau, “Urban mass transit”, en Norman

En la capital de México, el servicio de tranvías comenzó a desarrollarse a partir de 1857 con el establecimiento de distintas empresas que ofrecieron un servicio interurbano, es decir, comunicaban al centro de la ciudad con las poblaciones circunvecinas, utilizando mulas y locomotoras para desplazar sus carros. Sin embargo, las limitaciones técnicas y financieras, junto con la inestabilidad política y económica por la que atravesaba el país, impidieron que prosperaran. En 1876 dos de esas empresas (la Compañía de Ferrocarriles de México a Tacubaya y la Compañía del Ferrocarril de México a Tlalpan) se unieron para formar la Compañía de Ferrocarriles del Distrito Federal. Sus propietarios, Ramón G. Guzmán, Ángel Lerdo de Tejada y Antonio Escandón, pusieron en marcha un plan de expansión que consistió en el incremento del capital social, la consolidación legal de las concesiones, la diversificación y construcción de nuevas líneas, la adquisición de compañías competidoras, y la reestructuración corporativa de la empresa como sociedad anónima de responsabilidad limitada. Para la década de 1890 la empresa se había convertido en un negocio exitoso y en el “monopolio legal de los tranvías de la ciudad de México.”<sup>2</sup> Contaba con 257 kilómetros de vías, 300 coches de pasajeros, 80 carros para carga, 30 carros de servicio fúnebre, 5 locomotoras, 40 carretones, y 2 600 mulas y caballos. No obstante su prosperidad, la empresa no pudo enfrentar el gran problema de

---

R. Bold (ed.), *Building Canada: A history of public works*, Toronto, University of Toronto Press, 1988. Para los casos de distintas ciudades de América Latina véase William E. French, “The nature of Canadian investment in Mexico, 1902-1915: a study of the incorporation and history of the Mexican Light and Power Company, The México Tramways Company and North Western Railway”; tesis de maestría, Universidad de Calgary, 1981; Christopher Armstrong y H. V. Nelles, *Southern exposure. Canadian promoters in Latin America and the Caribbean, 1896-1930*, Toronto, University of Toronto Press, 1988; Duncan McDowall, *The Light: Brazilian Traction Light and Power Company Limited, 1899-1945*, Toronto, University of Toronto Press, 1988; Joel Álvarez de la Borda, “La Compañía de Tranvías de México, S. A.: una empresa de transporte urbano en la ciudad de México, 1907-1945” tesis de maestría, Instituto Mora, 2002; Elisabeth von der Weid, “O bonde como elemento de expansão urbana no Rio de Janeiro”, en *Siglo XIX*, núm. 16, 1994, pp. 78-103; Christopher G. Boone, “Streetcars and politics in Rio de Janeiro: private enterprise versus municipal government in the provision of mass transit, 1903-1920”, en *Journal of Latin American Studies*, vol. 27, núm. 2, 1995, pp. 343-365; Raúl García Heras, *Transportes, negocios y política: La Compañía Anglo Argentina de Tranvías, 1876-1891*, Buenos Aires, Sudamericana, 1994; Ricardo Montezuma, *La ciudad del tranvía, 1880-1920. Bogotá transformaciones urbanas y movilidad*, Bogotá, Universidad del Rosario, 2008.

<sup>2</sup> Francisco Trentini, *El florecimiento de México*, México, Tipografía de Bouligny & Schmidt Sucs., 1906, p. 25.

la electrificación del sistema tranviario, por lo que vendió sus derechos de explotación a la firma mercantil londinense Werner, Beit & Company en 1896, la cual organizó una nueva sociedad conforme a las leyes mexicanas denominada Compañía de Ferrocarriles del Distrito Federal de México, S. A.<sup>3</sup> Esta empresa inició la modernización de la red de tranvías con la implementación de la tracción eléctrica que requirió el servicio de ingenieros especializados; la compra e importación, sobre todo de Estados Unidos, del material rodante y el equipamiento eléctrico; el acondicionamiento de plantas termoeléctricas para asegurar el suministro de energía; la adaptación de rieles acordes a las especificaciones de los carros eléctricos, y la construcción de nuevos talleres y almacenes para su mantenimiento.

El proceso de modernización del servicio público de tranvías de la ciudad de México, y algunos aspectos relevantes de su desarrollo, pueden observarse claramente en un conjunto de fotografías que hemos seleccionado de la colección de la Fototeca Nacional del INAH. En la primera de ellas (1), realizada por Abel Briquet e incluida en su famoso álbum *Vistas Mexicanas*, se muestran los tranvías de “tracción de sangre” —como técnicamente se les llamaba por utilizar fuerza animal, mulas principalmente, para desplazarse—, de la Compañía de Ferrocarriles del Distrito frente al portal de mercaderes de la Plaza Mayor. La imagen, captada muy probablemente entre las décadas de 1880 y 1890, representa la etapa anterior a la electrificación del servicio. No obstante la presencia de cables y postes telefónicos, el paisaje guarda todavía elementos tradicionales representados por los carretones y los coches de alquiler tirados por caballos. Algunos visitantes extranjeros de la época dejaron sus impresiones sobre el servicio:

El transporte público en la ciudad de México es barato y bastante cómodo. Lo intrincado de las líneas de tranvía se resuelve fácilmente: todos parten, y regresan, de la plaza principal. Los carros de primera clase están pintados de color amarillo y los de segunda de verde. En

<sup>3</sup> Para un análisis del proceso de integración de las empresas de tranvías en el Distrito Federal durante el siglo XIX y principios del XX véase Joel Álvarez de la Borda, “Transportes, negocios y política: la Compañía de Tranvías de México, 1907-1945”, en Reinhard Liehr y Mariano E. Torres Bautista (eds.), *Compañías eléctricas extranjeras en México (1880-1960)*, Madrid, BUAP/Iberoamericana/ Vervuert/ Bonilla Artigas Editores, 2010, pp. 67-75.

ambas clases de carros los hombres, y con frecuencia las mujeres, fuman continuamente, de modo que aquel que está enfermo por el humo del tabaco haría bien en evitarlos.<sup>4</sup>

El sistema de tranvías aquí es bastante singular. [...] Los carros de primera clase son exactamente como en los Estados Unidos, y los de segunda son muy parecidos a los *Black Maria*,<sup>5</sup> excepto por las ruedas. [...] Los carros no corren solos, sino en grupos de cuatro y cinco. Incluso en los coches de primera clase los hombres fuman tanto como lo desean, y si a las mujeres les resulta insoportable, salen a la plataforma; hay dos conductores en cada carro, uno vende los boletos y otro los recoge. [...] están obligados por ley a soplar una bocina en cada esquina para alertar su llegada a los peatones. Las bocinas son parecidas, en timbre y forma, a las usadas por los vendedores ambulantes de pescado en los Estados Unidos.<sup>6</sup>

El 15 de enero de 1900, la empresa de los Ferrocarriles del Distrito inauguró el servicio de carros eléctricos, acontecimiento que marcó un parte aguas en la historia del transporte urbano de la capital. Años antes, la aplicación de la electricidad para impulsar los carros había sido demostrada por Werner Siemens en la exposición Industrial de Berlín de 1879, y en pocos años su idea se había extendido a los sistemas de transporte urbano de Norteamérica y Europa. El *trolley sistem* y el cable aéreo, dos mejoras posteriores, resultaron los mecanismos más eficientes para alimentar a los carros motores con energía eléctrica. El éxito de la tracción eléctrica dio inicio al gran auge mundial de los sistemas tranviarios a principios del siglo XX. Las fotografías 2-6 muestran diversos aspectos de la transformación del servicio de tranvías en la capital. A la ceremonia de inauguración asistieron el ministro de Relaciones Exteriores, Ignacio Mariscal, en representación del presidente Díaz, y Joaquín D. Casasús representante legal de la

<sup>4</sup> Harriott Wight Sherratt, *Mexican vistas seen from highways and by-ways of travel*, Chicago y Nueva York, Rand, McNally & Co., 1899, pp. 82-83.

<sup>5</sup> Vehículos policíacos de color negro usados para el transporte de prisioneros. La expresión nació en Boston hacia mediados del siglo XIX. Al parecer, los bautizaron así porque condujeron a un grupo de marinos revoltosos hospedados en una pensión cuya propietaria era una enorme mujer negra llamada Maria Lee a quien apodaban *Black Marie*. Mitchel P. Roth, *Historical dictionary of law enforcement*, Westport, Greenwood Press, 2001, p. 32.

<sup>6</sup> Nellie Bly, *Six months in Mexico*, Nueva York, American Publishers Corporation, 1888, pp. 180-181.

empresa, a quienes puede verse conducir uno de los carros nuevos (2). Alrededor de 200 invitados formaron el cortejo, que incluía funcionarios de gobierno y de la compañía, autoridades municipales y representantes extranjeros (3). El recorrido inaugural partió de la Plaza Mayor rumbo a Indianilla, donde se ubicaron los talleres, plantas generadoras y depósitos de los carros. Luego de la vista a las instalaciones de la empresa, se continuó hacia la ermita de Tacubaya, trasladándose luego al bosque de Chapultepec, donde se llevó a cabo un banque en su famoso restaurante. Para finalizar, el grupo regresó a la Plaza Mayor, “siendo los tranvías vitoreados por una multitud que desde Belén formaba una valla.”<sup>7</sup> Posteriormente, en ese mismo año se inauguró el servicio eléctrico hacia la villa de Guadalupe (4) y hasta 1910 a Xochimilco (5). La electrificación de las líneas, si bien paulatina, se extendió pronto dentro de los límites de ciudad, e incluso alcanzó también zonas suburbanas y relativamente alejadas, donde transcurría una vida semi, o totalmente, rural (6).

Sin embargo, y justo después de haberse adoptado la tracción eléctrica, los Ferrocarriles del Distrito operaron de manera inconsistente el servicio, sin poder satisfacer la demanda de transporte del medio millón de habitantes que por entonces tenía la capital. En ese mismo año de 1900 traspasó sus derechos de explotación a la Mexico Electric Tramways Company, empresa británica que continuó la expansión de la red a los suburbios y el mejoramiento del servicio céntrico, aunque con muchas dificultades técnicas y un ritmo lento. Lo cierto era que la conversión a la tracción eléctrica le había resultado muy onerosa y le había llevado a enfrentarse a los ataques de la prensa capitalina, donde se le calificó como “el ferrocarril homicida” debido a lo inseguro de las vías e instalaciones y a los accidentes constantes.<sup>8</sup>

Sin embargo, el verdadero desarrollo de las líneas de tranvías eléctricos de la ciudad de México no comenzó hasta 1907, cuando el ingeniero estadounidense Frederick S. Pearson, al frente de una compañía canadiense de grandes recursos, la Mexico Tramways Company, adquirió la propiedad de todo el sistema de la ciudad y las municipalidades vecinas para consolidarlo. El plan de Pearson consistió en integrar a la Mexican Light and Power Company, la

<sup>7</sup> *El Nacional*, 16 de enero, 1900.

<sup>8</sup> *El Ferrocarrilero*, 14 de julio, 1905, como se cita en Alfred Tischendorf, *Great Britain and Mexico in the era of Porfirio Díaz*, Durham, Duke University Press, 1961, p. 116.

empresa que había fundado en 1902 para construir la planta hidroeléctrica de Necaxa y suministrar energía eléctrica a la ciudad de México y el distrito minero de El Oro. De esta manera se aseguraba un mercado para la energía generada y se ampliaba y mejoraba la red de tranvías al mismo tiempo. El secreto estaba en operar los tranvías eficientemente, con costos reducidos, lo que significaba que los ingresos netos siempre deberían ser mayores a los gastos. Para ello, la Mexican Tramways daba a los carros, vías y líneas elevadas, equipo e instalaciones un mantenimiento constante.<sup>9</sup> Las fotografías **7** y **8** muestran el interior de los talleres y depósitos de Indianilla donde se reparaban los carros —adquiridos a la J. G. Brill Company o a la American Car Company—, o se construían los nuevos para ser incorporados al servicio.

En sus primeros siete años de operaciones la Mexico Tramways logró electrificar la red tranviaria en 92% y ampliarla a más de 300 kilómetros. Dividido en 18 líneas urbanas e igual número de líneas suburbanas, el servicio de tranvías de la capital transportó 94.4 millones de pasajeros sólo durante el año de 1913. Los recorridos de las líneas enlazaban una gran variedad de espacios públicos: comercios, edificios de gobierno, mercados, escuelas, hospitales, parques, cementerios, zona de recreo, fábricas y talleres, entre muchos otros. Una modalidad novedosa del servicio lo conformaban los denominados “Rápidos”, carros que hacían su recorrido desde las poblaciones vecinas al centro de la ciudad en poco tiempo, haciendo dos o tres paradas en su trayecto. Salían de los suburbios a las 7:15 de la mañana, regresando a la una de la tarde, volvían a la ciudad a las dos y media de la tarde, y finalmente regresaban a los suburbios a las 7 de la noche. La fotografía **9** muestra el “Rápido de Coyoacán”, cuya ruta partía de San Ángel, pasaba por Panzacola y Coyoacán, y terminaba en la Plaza Mayor. Sobre papel relevante que tuvieron los tranvías en el proceso de crecimiento urbano, el periodista estadounidense Harry H. Dunn, autor del controvertido libro *The Crimson Jester: Zapata of Mexico*, anotó:

Por extraño que parezca, uno de los factores que han contribuido significativamente al crecimiento del sistema de tranvías es la tendencia de las familias a desplazarse más lejos del centro de la ciudad

<sup>9</sup> Joel Álvarez de la Borda, *op. cit.*, 2002, pp. 37-42.



para hacer sus casas. Hace diez años, cada familia mexicana con algunos medios vivía en una casa ocupada con tiendas u oficinas por el jefe de la familia. Necesariamente, las familias entonces vivían en el corazón de la ciudad. Pero la costumbre norteamericana de vivir apartado del lugar de trabajo ha llegado a México al fin, y los hogares están surgiendo como hongos por toda la hermosa periferia de la ciudad. Debe añadirse, sin embargo, que el buen servicio que ofrecen las líneas de tranvías, ha contribuido al desarrollo de los suburbios, así como éstos han contribuido al establecimiento de líneas.<sup>10</sup>

Además del transporte de pasajeros, la Mexico Tramways efectuaba otros servicios, como el de carga y fletes, suministrado por trenes compuestos por carros motores llamados “góndolas” que tiraban un remolque, como se ve en la fotografía **10**, y llegaban al interior de fábricas, canteras, minas de arena, depósitos de materiales de construcción y a los patios de las estaciones de ferrocarril para recibir materiales y mercancías de todos los puntos de la república. Otro de los servicios de la compañía, acaso el más singular, era el denominado “servicio fúnebre” que abarcaba todos los cementerios de la ciudad. Carros especiales adornados con cortinas negras y adornos florales, equipados con altares para los ataúdes y carros para los deudos podían rentarse por tarifas que iban desde 3.75 pesos, “para los más pobres,” hasta 150 pesos, el costo de un tren palaciego para “el doliente rico.”<sup>11</sup> La fotografía **11** muestra el momento en que una “carroza,” como se conocía a este tipo de carros eléctricos, se dispone a trasladar un féretro de una casa humilde al cementerio. En la fotografía **12** puede verse la carroza “Tepeyac” cuando trasladaba los restos del presidente asesinado Francisco I. Madero, de la Penitenciaría al Panteón Francés, la mañana del 24 de febrero de 1913.<sup>12</sup>

La Mexico Tramways, como en los casos de otras muchas empresas, sufrió de manera notable las consecuencias de los cambios políticos y sociales que se originaron a partir de la renuncia del general Porfirio Díaz como primer magistrado de la nación el 25 de mayo de 1911. Ese día, concurridas manifestaciones se produjeron en las calles de la ciudad de México al saberse que el

<sup>10</sup> Harry H. Dunn, “Mexico City and its electric tramways,” en *Popular Electricity Magazine*, vol. 4, núm. 3, 1911, p. 216.

<sup>11</sup> Harry H. Dunn, *op. cit.*, p. 217.

<sup>12</sup> *El Imparcial*, 25 de febrero, 1913.

presidente dejaba el cargo. La violencia no estuvo ausente: varias personas resultaron muertas y los comercios saqueados. Los tranvías fueron tomados por los manifestantes (13), realizándose “pintorescas excursiones” como las calificó *El Imparcial*:

Numerosos muchachos y hombres del pueblo, desde medio día, dieron en ocupar los tranvías y llenarlos a más no poder, hasta encaramarse sobre los techos, no dándose ningún caso de que los motoristas, conductores e inspectores, les opusieran resistencia, o siquiera los trataran mal, sino que, antes bien, los acogían con rostros risueños, uniéndose a veces a sus demostraciones de entusiasmo. Así se vieron recorriendo las diversas líneas urbanas y foráneas multitud de tranvías, con un aspecto pintoresco, como pirámides humanas empenachadas con guiones y banderas.<sup>13</sup>

Ese mismo año, a principios de julio, estalló una huelga de los motoristas, conductores e inspectores de la Mexico Tramways, quienes exigían aumento de salarios y mejores condiciones laborales. La huelga paralizó en la práctica el sistema de transporte de la ciudad y alteró sensiblemente el orden público durante varios días. La fotografía 14 muestra los carros de la compañía concentrados en la Plaza Mayor.

Pero estos episodios no fueron más que el principio de una serie de problemas que la empresa enfrentó y a la postre provocaron su decadencia. Los combates librados en la ciudad de México durante los convulsionados días de la Decena Trágica dañaron e impidieron la circulación de sus carros, y la guerra civil que estalló el mes siguiente —cuando Venustiano Carranza desconoció el gobierno de Huerta—, desató una escalada inflacionaria que afectó sus ingresos y complicó el cumplimiento de sus obligaciones sobre pago de dividendos e intereses. Los administradores de la empresa trataron de remediar la difícil situación financiera reduciendo el personal operario, los salarios y las jornadas de trabajo. Los trabajadores respondieron declarando la huelga. Para evitar la parálisis del transporte en la capital, Carranza ordenó la intervención de la compañía argumentando “causas de utilidad pública” y nombró a un gerente interventor, Tomás E. Ramos, quien daría solución al conflicto laboral. El 12 de octubre de 1914, Francisco Cosío

<sup>13</sup> *El Imparcial*, 26 de mayo, 1911.

Robelo, jefe de policía constitucionalista del Ayuntamiento, acompañado por una fuerza de 150 hombres, aseguró y entregó las instalaciones de la empresa a las autoridades locales de gobierno.<sup>14</sup> Entre 1914 y 1919 los constitucionalistas dirigieron la compañía y utilizaron sus ingresos y activos para propósitos militares. En la fotografía **15** pueden apreciarse los depósitos y talleres de la Mexico Tramways en Indianilla, ocupados por los constitucionalistas.

Durante la década de 1920, los funcionarios de la Mexico Tramways intentaron recuperar los niveles de operación y rentabilidad de los años anteriores a la Revolución. Sin embargo, el torbellino revolucionario había puesto en escena a nuevos actores sociales con dinámicas políticas distintas. En ese sentido, dos fueron los factores que la afectaron enormemente: las numerosas huelgas organizadas por sus trabajadores y la intensa competencia de las líneas de autobuses. En la fotografía **16** puede verse al director gerente de la empresa George R. G. Conway (al centro) en una reunión con representantes de los trabajadores. Las huelgas, además de ser una respuesta reivindicatoria de las demandas laborales, representaron la lucha política sostenida entre las dos centrales obreras más importantes de la época, la oficialista Confederación Regional Obrera Mexicana (CROM) y la anarco-sindicalista Confederación General de Trabajadores (CGT), a la cual pertenecían los tranviarios (**17**).

Las frecuentes huelgas y paros tuvieron una influencia notable en el incremento de la competencia camionera. Surgidos durante la huelga general de julio de 1916 y como consecuencia inmediata de la suspensión del tráfico de los carros eléctricos, los “camiones” en poco tiempo formaron líneas que duplicaron a las de la Mexico Tramways y rompieron su monopolio virtual de transporte masivo (**18**). La competencia feroz entre estos dos medios de transporte dio pie a muchos accidentes. Con frecuencia tranvías y camiones “chocaban” —literal y figuradamente hablando—, enfrascados en una lucha por los pasajeros en la ciudad (**19**).

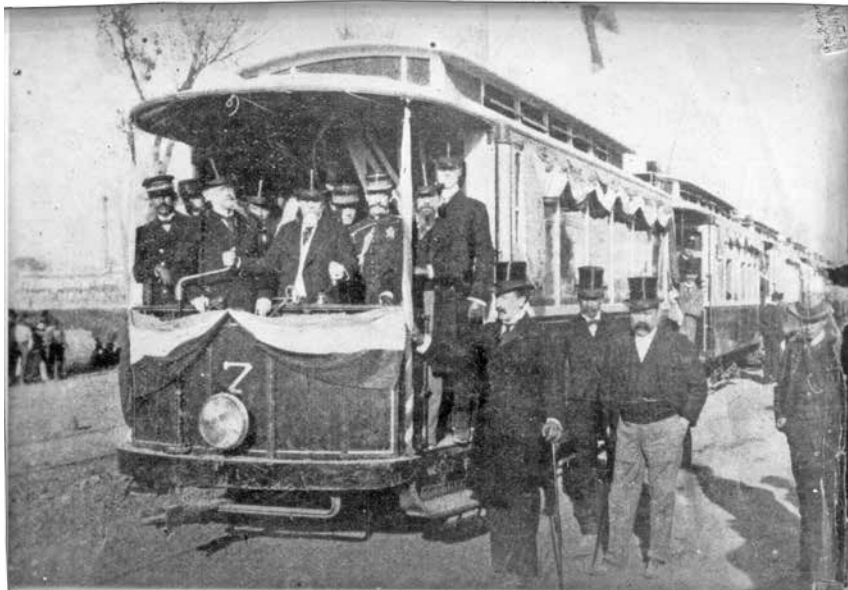
Finalmente, la década de 1920 representó para la industria tranviaria global el periodo de su decadencia, marcado por el ascenso del autobús como medio de transporte urbano masivo. El ritmo de crecimiento de las ciudades rebasó por mucho la capa-

<sup>14</sup> *Mexican Herald*, 13 de octubre, 1914.

cidad de los sistemas de tranvías y los vehículos automotores podían llegar a los mismos y otros muchos destinos con mayor rapidez e independencia (20). La Mexico Tramways continuó operando varios años más, aunque con números rojos y dejando que su material y equipo se depreciara de manera paulatina, hasta que el gobierno de la ciudad la intervino definitivamente en 1945.



1. Vista poniente de la Plaza de la Constitución, México, ca. 1890.  
SINAFO-INAH, 456420.



2. Ignacio Mariscal, ministro de Relaciones Exteriores, en representación del presidente Porfirio Díaz, inaugura el servicio de tranvías eléctricos entre la Ciudad de México y Tacubaya, 15 de enero de 1900. SINAFO-INAH, 35017.



3. Grupo de asistentes a la inauguración del servicio de tranvías eléctricos de la empresa Ferrocarriles del Distrito en la Ciudad de México, 1900, SINAFO-INAH, 5867.



4. Aparcados frente a la Colegiata y la iglesia de Capuchinas en Guadalupe Hidalgo, un carro eléctrico (denominado también "motor") y su remolque se disponen a partir rumbo a la Ciudad de México, ca. 1900, SINAFO-INAH, 7169.



5. Arribo del carro "Anáhuac," de la Compañía de Tranvías de México y en el que viajaba el presidente Porfirio Díaz y su comitiva, al pueblo de Xochimilco durante el acto de inauguración de la vía eléctrica, 17 de julio de 1910. SINAFO-INAH, 5963.



6. Confluencia de elementos urbanos y rurales: un rebaño de cabras interrumpe momentáneamente el paso del tranvía eléctrico en algún lugar del Distrito Federal, ca. 1920. SINAFO-INAH, 5812.



a)

b)



7a y b. Dos vistas del interior de los talleres de pintura de la Compañía de Tranvías de México ubicados en Indianilla, actualmente colonia de los Doctores, Ciudad de México, ca. 1910. SINAFO-INAH, 135837, 135834.





9. Para el transporte directo desde el centro de la ciudad a las poblaciones de los alrededores, y viceversa, la Compañía de Tranvías de México instauró el servicio de “Rápidos”. En la imagen, el Rápido de Coyoacán a punto de partir. Al fondo puede observarse el antiguo palacio de los condes de Santiago Calimaya, hoy Museo de la Ciudad de México, ca. 1920. SINAFO-INAH, 135990.



10. Góndola eléctrica para el servicio de carga, ca. 1920. SINAFO-INAH, 135873.



11. Una “carroza” fúnebre dispuesta a llevar un féretro al cementerio. La escena se desarrolla en la esquina de las calles de Loreto y Mixcalco, ca. 1920. SINAFO-INAH, 135840.



12. El carro de servicio fúnebre “Tepeyac” traslada los restos del presidente Francisco I. Madero, de la Penitenciaría al Panteón Francés, 24 de febrero de 1913. SINAFO-INAH, 287386.



13. Las manifestaciones populares provocadas por la renuncia del presidente Porfirio Díaz incluyeron la toma de los tranvías eléctricos, 25 de mayo de 1911. SINAFO-INAH, 5250.



14. El servicio de tranvías de la capital paralizado por la huelga de motoristas y conductores, 3 de julio de 1911. SINAFO-INAH, 5890.



15. Entre 1914 y 1919, la Compañía de Tranvías de México fue intervenida por los constitucionalistas. La imagen muestra a sus tropas custodiando los depósitos y talleres de Indianilla. SINAFO-INAH, 44067.



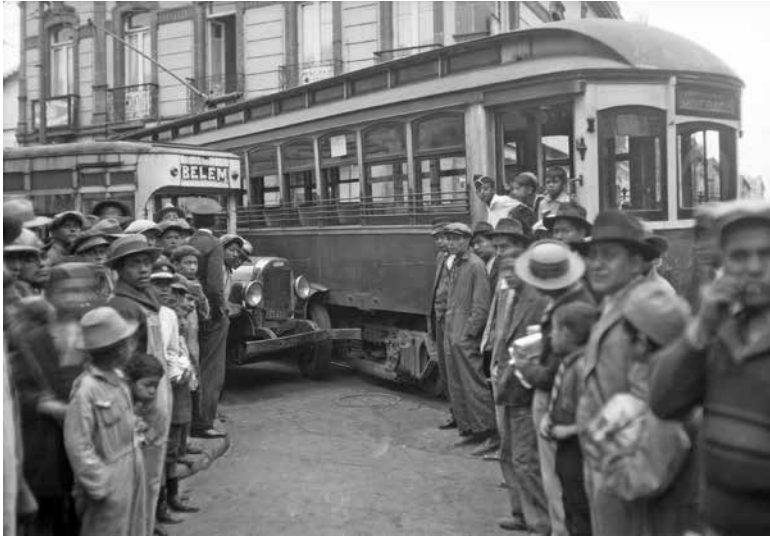
16. El director gerente de la Compañía de Tranvías de México, George R.G. Conway (al centro), en una reunión con representantes de los trabajadores, ca. 1925. SINAFO-INAH, 12763.



17. Miembros de la Alianza de Obreros y Empleados de la Compañía de Tranvías de México, S.A., 1927. SINAFO-INAH, 73670.



18. Tranvías y “camiones” —Modelo Ford T “Depot Hack”— compiten por el pasaje en la Plaza de la Constitución, ca. 1922. SINAFO-INAH, 90683.



19. Al duplicar las rutas, autobuses y tranvías iniciaron una competencia feroz que ocasionaba no pocos accidentes, como muestra esta imagen, ca. 1930. SINAFO-INAH, 135950.



20. Las distintas modalidades de transporte urbano (tranvías, autobuses y taxis) aglomeradas en la Plaza de la Constitución durante un paro de transportistas, ca. 1930. SINAFO-INAH, 50204.