



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

PROGRAMA DE MAESTRIA Y DOCTORADO EN HISTORIA  
FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS  
INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICAS

**LA INTRODUCCIÓN DEL CAMIÓN COMO MEDIO DE TRANSPORTE  
PÚBLICO EN LA CIUDAD DE MÉXICO 1917-1922**

**T E S I S**

QUE PARA OPTAR POR EL GRADO DE:

**MAESTRA EN HISTORIA**

P R E S E N T A:

**REBECA VERGARA ROSALES**

TUTOR: DRA. GEORGETTE JOSÉ VALENZUELA  
FACULTAD DE FILOSOFIA Y LETRAS

México, D. F., septiembre de 2013



Universidad Nacional  
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

**Biblioteca Central**



**UNAM – Dirección General de Bibliotecas**  
**Tesis Digitales**  
**Restricciones de uso**

**DERECHOS RESERVADOS ©**  
**PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL**

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

## AGRADECIMIENTOS

Agradezco al honorable sínodo por su tiempo, disposición para la lectura, enriquecedores comentarios y acertadas sugerencias: Dra. Regina Hernández Franyuti, Dra. Josefina Mac Gregor Gárate, Dr. Manuel Perló Cohen y Dr. Hira de Gortari Rabiela. En particular a la Dra. Georgette José Valenzuela por dirigir e impulsar esta tesis.

## DEDICATORIA

A Laurita Tete y Peter, mis hermanos.  
Mi más sincera gratitud por su amor,  
apoyo, y compañía en este recorrido.  
Siempre juntos.

A Rigo, mi papá. Por ser paciente y  
estar atento a mis proyectos.

A Tety, mi mamá. Desde tu partida  
nos sobra el aire  
a pesar del todo  
no es suficiente para respirar.

*David. Rosales Aragón.*

A Sofía Torres Jiménez. Mi compañera  
de banca, proyectos y andanzas.  
Gracias por los años de amistad  
y apoyo; su aporte en este trabajo  
es invaluable.

A mi familia, por su compañía y, de  
alguna forma, participación en la  
elaboración de esta tesis.

## Índice

Introducción.....	6
Capítulo 1 El transporte público en la ciudad de México.....	23
1.1 <i>Tamemes</i> , canoas y carretas.....	26
1.2 El tranvía de mulitas.....	34
1.3 El tranvía eléctrico.....	38
1.4 El automóvil .....	47
1.4.1 El automóvil en la ciudad de México.....	53
Capítulo 2 Introducción del camión como transporte público.....	63
2.1 Un ensayo.....	63
2.2 El auto de alquiler.....	67
2.3 ¿El resultado de una huelga?.....	77
2.4 Los pioneros.....	81
2.5 Autoridades y reglamentación.....	116
2.6 Lo que se veía en las calles: el servicio de camiones.....	130
2.6.1 ¿Existió un Departamento de Tráfico?.....	157
Capítulo 3 La manifestación de choferes: febrero de 1922.....	165
3.1 El gremio de choferes.....	165
3.2 La manifestación. Antecedentes .....	168
3.3 Los choferes frente al Palacio Municipal.....	172
3.4 Solución del conflicto.....	182

Conclusiones.....	196
Apéndice 1 Listado de colonias registradas por el ayuntamiento de la ciudad de México entre 1857 y 1908.....	203
Apéndice 2 Reglamento para la circulación de automóviles (1903).....	206
Apéndice 3 Reglamento para la circulación de automóviles (1915).....	208
Apéndice 4 Solicitud de Manuel M. Méndez para establecer un servicio de transporte público (1916).....	211
Apéndice 5 Solicitud de Julio J. Torroerlia y Aurelio Bueno Urquidi para establecer un servicio de transporte público (1917).....	213
Apéndice 6 Reglamento de tráfico para el Distrito Federal (1918).....	217
Apéndice 7 Listado de colonias registradas por el ayuntamiento de la ciudad de México (1908–1922).....	228
Apéndice 8 Presidentes municipales de la ciudad de México y gobernadores del Distrito Federal (1917-1922).....	230
Apéndice 9 Reglamentación para la venta de la “tarjeta–horario” para automóviles de alquiler (1922).....	232
Apéndice 10 Acuerdos tomados por parte de los representantes del gremio de choferes y las autoridades municipales sobre el conflicto de la “tarjeta–horario” (1922).....	234
Fuentes.....	237

# Introducción



## Introducción

Un medio que traslade personas o mercancías es imprescindible para el desarrollo de una población en todos sus aspectos. En México, durante la época prehispánica, la ciudad de Tenochtitlán (hoy ciudad de México) estaba rodeada de lagos. Para transitar por ella era necesario ir a pie por las calles empedradas o de terracería, o bien, en canoas sobre los canales. Con la llegada de los españoles se introdujeron las bestias de carga y las carretas; estos medios de transporte<sup>1</sup> convivieron desde el siglo XVI hasta el siglo XIX.

La introducción del ferrocarril fue fundamental para agilizar el traslado de personas y mercancías, por lo que la ciudad de México se vio beneficiada con este medio, ya que era el punto de partida hacia los diversos puertos y lugares fronterizos: “Con la aparición del ferrocarril se empezaron a resolver los problemas del transporte masivo en la ciudad, pero sobre todo, se comenzó a comunicar, en forma eficaz, [...] con las comunidades aledañas.”<sup>2</sup> Posteriormente, nació la red de tranvías, primero los de tracción animal, a los que se llamó de “mulitas”, y después, a principios del siglo XX, los eléctricos, que se convirtieron en el principal sistema de transporte público. Si bien la carreta, la canoa y el tranvía (tanto el de “mulitas” como el eléctrico) convivieron en el mismo espacio y parecieron ser los medios idóneos para moverse dentro de la capital de la República Mexicana, uno nuevo se introdujo en las calles: el automóvil. Casi de manera simultánea a su aparición en Europa, las personas más acaudaladas del país trajeron los primeros automóviles<sup>3</sup> que se vieron transitar por la ciudad de México. “No sabemos con exactitud cuándo llegó el primer auto aunque algunos lo datan en 1898.”<sup>4</sup> Si bien la sociedad porfiriana lo recibió como un

---

<sup>1</sup> “Transportar: Del latín *trans*, al otro lado y *portare*, llevar. Llevar una cosa de un paraje o lugar a otro”, *Enciclopedia Universal Ilustrada Europeo Americana*, Madrid, ESPASA-CALPE, 1928, t. LXIII, p. 1109.

<sup>2</sup> Manuel Vidrio C., “Sistema de transporte y expansión urbana: los tranvías”, en Alejandra Moreno Toscano (coord.), *Ciudad de México: Ensayo de Construcción de una Historia*, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 1974, p.201 (Colección Científica, Historia, núm. 61).

<sup>3</sup> “Automóvil: Que se mueve por sí mismo. Aplicase principalmente a los vehículos que pueden ser guiados para marchar por una vía ordinaria de carriles y llevan un motor, generalmente de explosión, que los pone en movimiento”, *Diccionario esencial de la Real Academia Española*, 2a. ed., España, ESPASA, 1997, p. 122.

<sup>4</sup> Alejandrina Escudero y Ramón Aureliano, “El automóvil: un nuevo personaje de la ciudad” en *Navegaciones urbanas. Memoria del segundo encuentro de cronistas. Transportes y vías de comunicación en la ciudad de México. Canoas, carretas... hasta el metrobús*, México, Asociación de cronistas del Distrito Federal y Zonas Conurbadas, 2006, s.p. (Disco Compacto).

elemento de modernidad, avance tecnológico y símbolo de poder económico “[...] el crecimiento de la producción [entre otros elementos] permitió disminuir el precio de venta de los automóviles [y] aumentar el volumen de ventas.”<sup>5</sup> Y así, pasó de ser un artículo de lujo a un elemento práctico ya que, a diferencia del ferrocarril, el vehículo puede circular por cualquier calle, no depende de vías, ni sigue una ruta fija para llegar a su destino; pero al igual que aquél, o el tranvía, puede transportar personas o mercancías.

En 1910 en México inició un movimiento revolucionario que terminó con el régimen del presidente Porfirio Díaz, sin embargo éste se prolongó por casi una década. Al triunfo de la fracción carrancista, sobre los otros grupos revolucionarios que surgieron durante la lucha armada, comenzó una etapa de reconstrucción sobre todo en aquellos lugares en poder de este grupo. Por lo que se refiere al Distrito Federal, lo integraban los siguientes municipios: Azcapotzalco, Cuajimalpa, Coyoacán, Guadalupe–Hidalgo, Iztapalapa, Mixcoac, San Ángel, Tacuba, Tacubaya, Milpa Alta, Tlalpan, Xochimilco y el de la ciudad de México.<sup>6</sup> El crecimiento de la ciudad se volvió más vigoroso y colonias dirigidas a todo tipo de sectores sociales, envolvieron la urbe. Los grupos rurales fueron orillados a trasladarse a los principales centros urbanos del país, como la capital de la República, por lo que evidentemente, la demanda de servicios urbanos aumentó. Dentro de éstos estaba el transporte público<sup>7</sup> que la población requería para dirigirse a los diversos puntos de la capital y a las poblaciones cercanas, a fin de realizar sus actividades cotidianas. De esta manera, primero el automóvil y después el camión,<sup>8</sup> adquirieron un uso habitual.

La forma en que los seres humanos nos trasladamos de un lugar a otro es una actividad que se hace más visible en los centros urbanos en donde es imprescindible. Para

---

<sup>5</sup> Margarita Camarena Luhrs, “La industria automotriz en México”, en *Cuadernos de Investigación Social*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Sociales, 1981, núm. 6, p.8.

<sup>6</sup> El *Archivo Histórico del Distrito Federal*, que fue la fuente principal de la que se obtuvo información, en su mayoría cuenta con datos sobre el ayuntamiento de la ciudad de México en el período que se requiere para esta investigación por ello, se centrará en éste.

<sup>7</sup> “El transporte público comprende los medios de transporte en que los pasajeros no son los propietarios de los mismos, siendo servidos por terceros. Los servicios de transporte público pueden ser suministrados tanto por empresas públicas como privadas”, [http://es.wikipedia.org/wiki/Transporte\\_p%C3%BAblico](http://es.wikipedia.org/wiki/Transporte_p%C3%BAblico) Consultado el 1° de julio de 2009.

<sup>8</sup> “El castellano importó la voz francesa ‘camión’ presente desde el siglo XIV. Era una voz normando picarda que significaba carro”, en <http://etimologias.dechile.net/?camio.n> Consultado el 1° de diciembre de 2008.



comprender la dinámica de esta actividad, encontramos en la ciudad de México un ejemplo idóneo para realizar un estudio histórico sobre la introducción del camión como transporte de pasajeros y su afianzamiento en las calles de la ciudad, así como la participación de las autoridades en este proceso.

El antecedente de esta investigación inició con la búsqueda de información sobre el desarrollo del tranvía eléctrico en el período de 1920 a 1924. Este rastreo arrojó varios e importantes trabajos monográficos sobre el tema en los que, el camión es presentado como un medio de transporte de pasajeros consolidado, pero su introducción apenas es mencionada. En consecuencia, se contempló la posibilidad de explorar una “ruta” hasta ahora no estudiada.

En primer lugar, debemos tomar en cuenta que camión, como denominamos en México a este medio de transporte, es una palabra de origen francés que significa *carro*. El uso correcto de esta locución se refiere a un: “Carro de ruedas bajas y sin barandillas, para transportar grandes cargas o fardos muy pesados. Se empleaba principalmente para transportar las mercancías a los muelles y estaciones de ferrocarriles.”<sup>9</sup> Como observamos, el camión, en estos términos, es un medio que transporta mercancías y no personas, pero detengámonos en otras definiciones que se acercan a la que buscamos. La *Enciclopedia de México* nos dice que: “En México se conoce con ese nombre al vehículo motor usado tanto para el transporte de carga, como de pasajeros [...]”<sup>10</sup> Por su parte, el *Diccionario de México* apunta que un camión es un: “Autobús, carruaje de gran capacidad que sirve para transportar personas por un precio módico.”<sup>11</sup> Con estas definiciones podemos entender que el camión es un vehículo en el que viajan personas o mercancías a cambio de un pago. Sin embargo, para los objetivos de esta investigación, es necesario examinar algunas acepciones más.

La *Enciclopedia Universal Ilustrada* dice, acerca de la palabra *ómnibus*, que “En 1661, concibió Pascal la idea de construir coches de 8 asientos, que por el módico precio de 5 sueldos (25 céntimos) habrían de llevar a los pasajeros desde la puerta de San Antonio

---

<sup>9</sup> *Enciclopedia Universal Ilustrada Europeo Americana...*, t. X, p. 1169.

<sup>10</sup> *Enciclopedia de México*, México, Secretaría de Educación Pública, 1987, t. II, p. 1194.

<sup>11</sup> Juan Palomar de Miguel, *Diccionario de México*, 3a ed., México, Trillas, 2005, p. 238.

hasta la de Luxemburgo pasando por un camino prescrito de antemano [...].”<sup>12</sup> Esta definición de la palabra *ómnibus*<sup>13</sup> se adecua más a la que buscamos sobre el medio de transporte que es el objeto de estudio de esta investigación. En consecuencia, el camión u ómnibus es un vehículo con mayor capacidad para personas que un automóvil (más de 5 asientos); que se utiliza para transportar pasajeros de un origen a un destino a cambio de un pago preestablecido. El uso de las palabras *ómnibus*, *camión* e incluso *automóvil*, se encuentra en las fuentes primarias que se utilizan, por lo que adelantamos que el empleo de estos términos para las primeras décadas del siglo XX, fue indiscriminado.

Ahora bien, la búsqueda de información sobre la historia del camión como medio de transporte urbano en la ciudad de México evidenció que su descripción se reducía a pequeñas crónicas y trabajos que abordaban el tema de manera superficial. Por ello, fue necesario limitar este trabajo a la etapa de introducción. La información recopilada que nos brindó una primera aproximación al tema, arrojó el siguiente panorama historiográfico:

En el texto *El servicio de autobuses en el D.F.*,<sup>14</sup> el autor describe los inicios del servicio de camiones, que ubica entre 1916 y 1917 y el desarrollo de este medio de transporte en la ciudad hasta la década de 1940. Esta obra resulta interesante, pero no esclarece la procedencia de sus fuentes, por lo que la recopilación e interpretación de sus datos deja un panorama difuso. Su importancia radica en que es el texto más cercano a la etapa de introducción del camión como transporte público.

En principio De la Peña refiere, al parecer basándose en un artículo escrito en 1930 llamado “Doce años de Esfuerzo”,<sup>15</sup> que la huelga general que convocó la Federación de

---

<sup>12</sup> *Enciclopedia Universal Ilustrada*, Madrid, ESPASA-CALPE, 1964, p. 445.

<sup>13</sup> “La palabra ómnibus proviene del latín *omni*, que significa ‘todos’, y *bus*, es el sufijo que corresponde al caso del dativo plural, esto es en la sintaxis de la oración latina lo que en castellano llamamos el ‘objeto indirecto’, y que en la oración corresponde al agente que resulta beneficiado de la acción del verbo. Retomando entonces la expresión ómnibus, significaría ‘para todos’ [...]”, en <http://etimologias.dechile.net/?o.mnibus> Consultado el 1º de diciembre de 2008. Actualmente en México la palabra ómnibus tiene una connotación de autobús foráneo, es decir, que transporta gente de un lugar distante a otro.

<sup>14</sup> Moisés de la Peña, *El servicio de autobuses en el D.F.*, México, s.p.i., 1943.

<sup>15</sup> Este “artículo” al parecer fue escrito en alguna revista o boletín informativo de la Alianza de Camioneros; sin embargo, no fue localizado en ningún centro de información y no se pudo comprobar su existencia. Pero cabe señalar que éste es la base en el que se fundamenta Moisés de la Peña para poner fecha de nacimiento al sistema de transporte de camiones dato que, es retomado por otros autores. La Alianza de Camiones fue una agrupación que nació en 1923 y se convirtió en la principal representante de los choferes de camiones.

Sindicatos del Distrito Federal para el 31 de julio de 1916 paralizó las actividades industriales, entre ellas la eléctrica, y en consecuencia, el transporte de tranvías: “[...] los choferes<sup>16</sup> de automóviles de alquiler hicieron la primera tentativa para transportar grandes contingentes de personas con éxito lisonjero, a los dos días de huelga y se aventuraron a poner en circulación chasisses<sup>17</sup> [*sic*] de coches viejos con tablas amarradas y toldo de manta sujeto con varas como carrocería.”<sup>18</sup> Esta obra escrita en 1943, es la primera en referir que a causa de la huelga del 31 de julio de 1916 se recurrió a otro medio para subsanar la ausencia de transporte eléctrico. Sin embargo, no detalla en qué consistió la sustitución, qué tipo de unidades se usaron, su adquisición, funcionamiento y qué parte de la ciudad abarcó este improvisado medio de transporte durante los días que se afectó el servicio eléctrico. Este texto sirve como antecedente a otros autores en cuyos trabajos se puede advertir que utilizan la misma frase que él al referirse a la huelga y a la modificación de los chasises.

---

<sup>16</sup> “Chofer es un derivado del latín vulgar *calefare* alteración de *calefacere* que significa compuesto por calor, estar caliente. El término chofer aparece alrededor de 1680 en el sentido de aquel que mueve los fuelles de una fragua para avivar los metales. Es un sustantivo masculino [...] de la lengua francesa, que está ligado a la aparición de un nuevo oficio, debido a un invento que marcó el comienzo de la era industrial: la máquina de vapor. El chofer, dice Littré, es aquel que mantiene el fuego de una fragua, una máquina de vapor. Littré, quien murió en 1881, no pudo prever que Daimler y Benz inventarían, cuatro años más tarde, el coche y que el chofer se convertiría en lo que es hoy: un conductor del automóvil”, en <http://www.cornelsen.de/erw/1.c.2153074.de> Consultado y traducido del francés el 27 de abril de 2010. Héctor Manuel Romero señala que se les llamaba chofer a una banda de forajidos que asaltaban granjas; estos delincuentes vestían con sacos de piel y antifaz. Cuando circularon los primeros automóviles en París, la vestimenta de los conductores recordaba a aquellos “chauffeurs”, Héctor Manuel Romero, *Historia del transporte en la ciudad de México, de la trajinera al metro*, México, Secretaría de Desarrollo Social, Departamento del Distrito Federal, 1987, p. 119, en archivos, periódicos y algunos textos que se consultaron lo encontramos como *chauffeur* o *chofer*, indistintamente. En México se utiliza la palabra *chofer*, como palabra aguda, Ángel Cervera y Guillermo Hernández, *Saber escribir*, México, Aguilar, 2007, p. 91. En el texto usamos esta última, aunque se respetó el texto original cuando se trata de citas textuales.

<sup>17</sup> “Chasis: Armazón, bastidor del coche. En España y amplias zonas de América se usa la forma llana *chasis* (pronunciación chásis); pero en México, el área centroamericana y algunos países de América del Sur, se emplea la forma aguda *chasis*, que conserva la acentuación etimológica. La forma *chasis* permanece invariable en plural, mientras que el plural de *chasis* es *chasises*. No es aceptable la grafía *chassis*, que no es ni francesa ni española”, en <http://buscon.rae.es/dpdI/> Consultado el 27 de marzo de 2012. En el texto se utiliza la palabra *chasis*, como se usa en México, pero se respetó su escritura en las citas textuales. A pesar de que el chasis sólo es el marco en que descansa la carrocería de un automóvil, en México suele llamarse así a todo el conjunto (carrocería, motor y ruedas) como un sólo elemento, por ello los autores señalan que el chasis era modificado para admitir más pasajeros.

<sup>18</sup> Moisés De la Peña, *op. cit.*, p. 13.

Otra obra es *Esquina...bajan. Los inicios del autotransporte público en la ciudad de México*.<sup>19</sup> Se trata de una reseña de los orígenes de este tipo de transporte en 1917 hasta la década de los ochenta del siglo XX. Por lo amplio del periodo, el autor no detalla aspectos importantes como la relación del transporte público y las autoridades; además, carece de aparato crítico. De igual forma señala la huelga de julio de 1916 como punto de partida del servicio de camiones:

Al estallar la huelga de tranvías y dislocarse el principal medio de transporte metropolitano, la crisis inspiró la capacidad de improvisación de algunos imaginativos propietarios de pequeños automóviles (Mercedes, Chalmers, Prothos, etc.) a los que sujetaron a un rápido tratamiento de cirugía plástica para transformarlos en incipientes, improvisados vehículos para el transporte de pasajeros [...] sobre la estructura básica del automóvil se construyó la carrocería de madera forrada de lámina y tela, para el manteado obteniéndose, como resultado, una novedosa línea de camiones por aquel entonces desconocida.<sup>20</sup>

Este autor, quien también escribió un texto sobre la historia del transporte eléctrico al que se recurrió, menciona algunas marcas de automóviles que se utilizaron para ofrecer un servicio de transporte alternativo, y también refiere que fueron modificados para cubrir la ausencia de tranvías.

A continuación tenemos la obra de Federico Fernández Christlieb, *Las modernas ruedas de la destrucción: el automóvil en la ciudad de México*<sup>21</sup> publicada en 1993, quien escribió que: “[...] los choferes de los ya numerosos autos de alquiler siguieron improvisando tablas sobre *chasis* viejos para darle vida a la nueva ‘industria del autotransporte’ que hizo de la acera adyacente al Palacio del Ayuntamiento su sitio de base [...]”<sup>22</sup> Sobre este texto es importante destacar que no menciona la huelga de 1916 como el inicio del servicio, aunque sí recoge lo escrito por los autores anteriores sobre la improvisación de los autos de alquiler.

---

<sup>19</sup> Héctor Manuel Romero, *Esquina... bajan. Los inicios del autotransporte en la ciudad de México*, México, Delegación Cuauhtémoc, 1982 (Cuadernos de la ciudad de México, núm. 7).

<sup>20</sup> *Ibid.*, p. 18.

<sup>21</sup> Federico Fernández Christlieb, *Las modernas ruedas de la destrucción: el automóvil en la ciudad de México*, México, El caballito, 1991.

<sup>22</sup> *Ibid.*, p. 34.

En el texto de Jesús Rodríguez López: *El transporte urbano de pasajeros de la ciudad de México en el siglo XX*<sup>23</sup> publicada en 1991, se señala que:

Durante el movimiento de 1916–1917 no hubo nadie que manejara los tranvías proporcionando el servicio de manera gratuita, pero otro grupo de personas aprovechó la oportunidad para improvisar los primeros autotransportes urbanos de pasajeros del país: colocaron sobre un chasis que disponía de motor de combustión interna, una plataforma de madera con bancas y en algunas ocasiones toldo.<sup>24</sup>

Sobre el texto de Rodríguez López se puede destacar que, tampoco establece la huelga como la fecha exacta del inicio del transporte público en camión, más bien refiere la ausencia de personal que manejara los tranvías eléctricos en ese periodo. Al igual que los otros autores, menciona la utilidad de un chasis, una plataforma con bancas y un toldo.

Por otro lado, tenemos el texto *Historia de las comunicaciones y los transportes en México. El autotransporte*<sup>25</sup> publicado en 1988, es de gran ayuda para explicar la introducción de los primeros automotores en México, aunque no trata el transporte público.

El trabajo más reciente que conozco es “¿Por qué desaparecieron los tranvías? La competencia entre dos medios de transporte en la ciudad de México: 1910-1930”, incluido en el libro titulado *Los últimos cien años. Los próximos cien...*<sup>26</sup> El capítulo lanza varias posibles respuestas al cuestionamiento que da título al texto; sin embargo, todas ellas provienen desde el punto de vista de la decadencia de los tranvías eléctricos y no examina el desarrollo del camión.

En cuanto a trabajos inéditos, la tesis de licenciatura titulada *El automóvil, un ícono de la modernidad en la ciudad de México 1899-1910*<sup>27</sup>, es relevante por su aporte sobre la introducción del automóvil como transporte privado en la ciudad de México. Por otro lado,

---

<sup>23</sup> Jesús Rodríguez López, *El transporte urbano de pasajeros de la ciudad de México en el S. XX*, México, Gobierno del Distrito Federal, 1999.

<sup>24</sup> *Ibid.*, p. 18.

<sup>25</sup> Fanny del Río y Carlos Vargas, *Historia de las comunicaciones y los transportes en México. El autotransporte*, México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 1988.

<sup>26</sup> Georg Leidenberg, “¿Por qué desaparecieron los tranvías? La competencia entre dos medios de transporte en la ciudad de México: 1910-1930”, en Ariel Rodríguez Kuri y Sergio Tamayo Flores-Alatorre (coords.), *Los últimos cien años. Los próximos cien...*, México, Universidad Autónoma Metropolitana, 2004, pp. 95-110 (Cultura Universitaria, Serie ensayos, núm. 76).

<sup>27</sup> Diana Montserrat Rojas Meza, *El automóvil, un ícono de la modernidad porfiriana en la ciudad de México, 1899–1910*, México, Facultad de Estudios Superiores Acatlán, 2008 (Tesis de licenciatura en Historia).

la tesis doctoral *La expansión de la Ciudad de México y los conflictos urbanos: 1900–1930*<sup>28</sup>, proporciona un amplio panorama sobre la ciudad, su desarrollo y sus trastornos sociales. La autora, Erica Berra Sttopa, dedicó un capítulo al transporte en el que incluyó el tema que nos ocupa, y también señala, retomando a De la Peña, que la causa por la que circularon los primeros camiones fue la huelga de 1916.

[...] a los dos días de iniciada la huelga, los choferes de automóviles de alquiler, se aventuraron a poner en circulación *chasis* de coches viejos con tablas amarradas y toldo de manta como carrocería. Al finalizar la huelga, se reanudó el servicio de tranvías, sin embargo, los autobuses, continuaron dando el servicio durante las horas más problemáticas. Al principio esto no significó ninguna competencia, ya que al finalizar las horas pico, los autobuses dejaban de circular.<sup>29</sup>

En la tesis escrita por Martín García Ramos, *Los caminos de fierro en el D. F.: desde los ferrocarriles urbanos hasta los tranvías eléctricos: 1858–1920*<sup>30</sup>, presentada en 1993, retoma la misma información, al referir que “[...] en julio de 1916 cuando a causa de una huelga de tranviarios se tuvo que trasladar contingentes de personas en *chasis* de coches viejos con tablas amarradas y toldo de manta sujeto a varas como carrocerías.”<sup>31</sup> La última parte de esta cita fue tomada de la investigación que hizo Erica Berra, pero este autor, hace notar que la huelga de julio de 1916 fue convocada por el gremio tranviario.

De esta manera, puede apreciarse que la historiografía es limitada y no se cuenta con una investigación de carácter académico que recupere la historia del camión como transporte público en la ciudad de México. Por tanto, uno de nuestros objetivos es contribuir al conocimiento de este asunto tan vital para el desarrollo de cualquier centro de población en especial, el de la capital de la República mexicana.

Como ya mencionamos, algunos autores coinciden en que la huelga que estalló en la ciudad de México en 1916, originó la “aparición” de los camiones. Pero ¿Qué la hizo diferente? ¿Por qué precisamente en la de 1916 surgió otro sistema de transporte? Por otro

---

<sup>28</sup> Erica Berra Sttopa, *La expansión de la ciudad de México y los conflictos urbanos (1900–1930)*, México, El Colegio de México, 1982, 2v. (Tesis de doctorado en Historia).

<sup>29</sup> *Ibid.*, pp. 323–324.

<sup>30</sup> Martín Ramos García, *Los caminos de fierro en el Distrito Federal: desde los ferrocarriles urbanos hasta los tranvías eléctricos. 1858 – 1920*, México, Universidad Autónoma Metropolitana Iztapalapa, 1993 (Tesis de maestría en Historia).

<sup>31</sup> *Ibid.*, p. 137.

lado, si bien algunos autores como el propio De la Peña, Héctor Manuel Romero y Federico Fernández señalan como antecedente de los camiones a los autos de alquiler, no nos explican el funcionamiento de aquel tipo de transporte para entender el de los camiones. Asimismo, mencionan que se utilizaron chasis viejos, pero no aportan más datos sobre la utilidad que se les daba antes de modificarlos.

¿Fue posible que al estallar la huelga, el 31 de julio de 1916, inmediatamente se pensó en modificar chasis para utilizarlos en el servicio de pasajeros? A decir de los autores, sí fue posible que a dos días de la huelga, como lo indican De la Peña y Berra Stoppa, circularan estos autos modificados. Entonces, ¿por qué recurrir a un “nuevo” medio de transporte público si la ciudad sólo se quedó sin tranvías eléctricos dos días? Si bien éste era el principal medio por el que se trasladaba la población, existían otros como el auto de alquiler, algunas carretas, canoas o líneas de tranvías jalados por mulas. Entonces, ¿estas opciones eran insuficientes o no cubrían las necesidades de la población?

Las obras aquí referidas nos ofrecieron pocas respuestas y, por el contrario, su lectura nos llevó a plantearnos más preguntas. Por ello, recurrimos a otras fuentes como las hemerográficas para tener una perspectiva diferente a la que los textos nos aportaron. Para este ejercicio buscamos diarios que circularon en la capital en las primeras décadas del siglo XX, encontramos varios periódicos disponibles para su consulta: *El Pueblo Diario de la mañana*, *El Nacional Diario Libre de la Noche*, *El Demócrata*, *El Excelsior* y *El Universal*<sup>32</sup> en los primeros dos localizamos información sobre la huelga de julio de 1916, en su conjunto, algunas notas sobre el camión como transporte público y, acerca de la

---

<sup>32</sup> “*El Pueblo*, [...] estuvo en circulación entre 1914 y 1919 y fue el órgano de difusión del constitucionalismo”, Stanley R. Ross, “El historiador y el periodismo mexicano”, *Historia Mexicana*, México, El Colegio de México, enero-marzo 1965, v. 14, núm. 3, p. 373; *El Nacional* que circuló entre 1916 y 1917: “El año siguiente, 1916, Gonzalo de la Parra, fundó el combativo diario vespertino *EL Nacional*, cuyo contenido pronto involucró al director con los líderes militares más destacados,” *ibid.*, p.375; *El Demócrata* “Rafael Martínez ‘Rip-Rip’, que había seguido al ejército constitucional editando un periódico durante la marcha, empezó a publicar *El Demócrata* en septiembre de 1914 en la capital [...] el triunfo constitucionalista coincidió con el principio de la 1° guerra mundial. Intereses asociados con los poderes centrales controlaron *El Demócrata* [...]”, *ibid.*, p.373; *El Universal* y *Excelsior*, “El 1° de octubre de 1916, Félix F. Palavicini con elementos de imprenta proporcionados por el gobierno, empezó a publicar *El Universal* [...] con *El Demócrata* abrazando la causa de los poderes centrales, *El Universal* se irguió como un diario de opinión para promover la causa aliada [...] La primavera siguiente Rafael Alducin estableció *Excelsior*. Así los tres diarios mayores estuvieron sujetos a la influencia y reflejaron los intereses en pugna del conflicto internacional”, *ibid.*, p. 374.

manifestación que llevaron a cabo los choferes de automóviles de alquiler y camiones en febrero de 1922 en los últimos dos .

Sobre las fuentes documentales generadas por instancias oficiales, en el Archivo Histórico del Distrito Federal (AHDF), en el fondo denominado Ayuntamiento, obtuvimos valiosa documentación de las siguientes secciones: Gobierno del Distrito Federal: vehículos, automóviles; Vehículos: automóviles en general y Secretaría General: tráfico, vehículos. La primera fue la que más información nos arrojó sobre las solicitudes que eran enviadas a las autoridades capitalinas para establecer el servicio de transporte público a distintas colonias de la capital, a partir de octubre de 1916 y el primer semestre de 1917, que son los años en que se fecharon los expedientes que integran este volumen.

La sección de Vehículos: automóviles en general, también aportó datos sobre las mismas solicitudes, durante el segundo bimestre de 1917. Por desgracia ya no hay más información de los años subsecuentes, ya que el próximo volumen contiene documentación sobre la correspondencia particular del presidente municipal por lo que los datos que obtuvimos nos permiten sólo conocer la génesis de los camiones como servicio público. La tercera sección corresponde a la Secretaría General: tráfico vehículos, contiene información sólo del año 1922, que utilizamos en el apartado dedicado a la manifestación que los choferes realizaron frente al palacio del ayuntamiento en febrero de ese año. No pudimos recurrir a las fuentes oficiales para reconstruir lo que sucedió entre 1918–1921, para lo que recurrimos a la hemerografía. En conjunto, los datos recopilados nos permiten desarrollar una línea de investigación, hasta ahora no explorada sobre la introducción del camión como transporte público en la ciudad de México.

Las solicitudes eran dirigidas al gobernador del Distrito Federal; la primera en que se pedía permiso para establecer un servicio de transporte con distintas características al del automóvil de alquiler data del 4 de octubre de 1916, y la última del 13 de octubre de 1917 (el total de ellas es de 112). Estos expedientes, así como lo descrito por los distintos autores, nos dieron la pauta para considerar este periodo como el inicio del servicio del camión como transporte público. Las Actas de cabildo, publicadas en el *Boletín Municipal* del ayuntamiento de la ciudad de México a partir de abril de 1915, también nos aportaron



información importante para conocer otra arista sobre la relación entre las autoridades municipales y el tema del transporte público.

Imposible mencionar el día exacto en que el primer camión con pasajeros circuló por las calles de la ciudad; mucho menos indicar cuál fue su ruta, el costo del pasaje, las características de la unidad, ni el nombre del chofer que lo condujo. Lo que es posible saber es que para 1917 el gobierno del Distrito Federal recibía peticiones de ciudadanos que deseaban poner en circulación vehículos automotores, para brindar un servicio de transporte distinto al de alquiler, a diversas colonias de la ciudad. Este medio llegó para quedarse, pues hoy en día lo vemos circular por todas las calles no sólo del área metropolitana sino de todo el país. Entonces, ¿cómo se puede delimitar su etapa de introducción?

La organización de sindicatos, federaciones o sociedades fueron los medios que los trabajadores, obreros y campesinos encontraron para ser representados ante los patrones y autoridades para dar a conocer sus demandas. El gremio de choferes se identificó con las clases obreras,<sup>33</sup> se aglutinó en diversas agrupaciones y tomó relevancia ante los gobiernos local y federal en los últimos días de febrero de 1922, porque estas organizaciones decretaron un paro de actividades en rechazo a una disposición administrativa del ayuntamiento de la ciudad de México. Al concluir el conflicto, las autoridades municipales se percataron que este medio de transporte público había crecido sin un control eficaz: “[...] mañana, cuando ya se termine de dilucidar el asunto del tráfico, se hará entrar a los camiones por las rutas que más convengan a los intereses del Ayuntamiento y de los habitantes de la ciudad de México y no como hoy que los propietarios y conductores obran

---

<sup>33</sup> La clase social es el “conjunto de personas que, por razones económicas y culturales constituyen una unidad homogénea dentro de una población [...] Según Karl Marx, la clase se define por la posesión o no posesión de los medios de producción económica [...] Max Weber reelaboró la noción de clase y la identificó con un grupo humano que comparte una situación social idéntica y que no se distingue por la simple posesión de los recursos económicos, sino también por los modelos del comportamiento y el sentido de pertenencia a un determinado estatus,” *Gran Enciclopedia Hispánica*, España, Planeta, 2006, t. 5, p. 1436; por su parte la clase obrera es “[...] la integrada por los obreros; obrero es la persona que aplica directa y materialmente su actividad a la obra de la producción, percibiendo un salario o jornal [...],” *Enciclopedia Universal Ilustrada Europeo Americana...*, t. XXXIX, p. 412. A los choferes se le identifica como obreros o trabajadores ya que su fuerza de trabajo es su capacidad de conducir una máquina, en este caso el automotor, y obtener un salario.

a su libre albedrío, sin freno ni dique que los contenga en su causa y sin tener más interés que el personal privado de ellos mismos.”<sup>34</sup>

Al respecto debemos señalar que el resultado del rastreo bibliográfico que realizamos sobre el gremio de choferes y de la manifestación ante el palacio municipal de la ciudad de México en febrero de 1922 es el siguiente: en el texto de Paco Ignacio Taibo II titulado *Bolsheviks. Historia narrativa de los orígenes del comunismo en México (1919-1925)*<sup>35</sup> se localizó un apunte sobre la manifestación de febrero de 1922: “[...] la movilización [obrera] llegaba hasta los sectores tradicionalmente apáticos como los choferes de taxis, que se enfrentaron en el zócalo a la policía en un tremendo zafarrancho [...]”<sup>36</sup> Aunque no refiere la fecha del paro de actividades, se puede deducir que se trata del que nos atañe.

El libro de Ramón E. Ruiz, *La revolución mexicana y el movimiento obrero (1911-1923)*<sup>37</sup> no refiere este conflicto. El texto de Barry Carr que lleva por título *El movimiento obrero y la política en México 1910-1929*<sup>38</sup> aunque no habla del conflicto de 1922, señala que: “[...] la CROM<sup>39</sup> [Confederación Regional Obrera Mexicana] también proporcionó a las fuerzas federales mucho equipo motorizado, consistente principalmente en los autobuses urbanos de la ciudad de México [...]”<sup>40</sup>, durante la rebelión delahuertista<sup>41</sup> en

---

<sup>34</sup> *Archivo Histórico del Distrito Federal*, Fondo: Ayuntamiento, Sección: Secretaría General: tráfico, vehículos, volumen 3998, expediente 17, foja 2, el jefe del departamento de tráfico al presidente municipal de la ciudad de México, 29 de marzo de 1922 [en adelante se citará *AHDF*, Fondo, Sección, vol., exp., f.].

<sup>35</sup> Paco Ignacio Taibo II, *Bolsheviks. Historia narrativa de los orígenes del comunismo en México (1919-1925)* México, Joaquín Mortiz, 1986.

<sup>36</sup> *Ibid.*, p. 156.

<sup>37</sup> Ramón Eduardo Ruíz, *La revolución mexicana y el movimiento obrero 1911-1923*, México, Era, 1978.

<sup>38</sup> Barry Carr, *El movimiento obrero y la política en México 1910-1929*, México, Era, 1981.

<sup>39</sup> Aunque el presidente Carranza no mostró simpatía personal por la condición del trabajador, “[...] reconocía que los obreros había sido un grupo sometido y explotado y que debían tener acceso a algunos derechos [el asunto era] qué carácter tendrían éstos y cómo podían ejercerse sin poner en peligro los intereses del resto de la población”, Charles Cumberland, *La revolución mexicana: los años constitucionalistas*, México, Fondo de Cultura Económica, 1975, p. 246; por ello apoyó la formación de una organización nacional a la que pudiera “controlar” La CROM nació en marzo de 1918 como resultado de un congreso patrocinado por el gobernador de Coahuila, Gustavo Espinosa Mireles, cercano a Carranza.

<sup>40</sup> Barry Carr, *Ibid.*, p. 150

<sup>41</sup> Las razones por las que estalló la rebelión fueron diversas, entre ellas destacan, por supuesto, el de las elecciones presidenciales de 1924. También las reformas militares que el presidente Álvaro Obregón emprendió pues “[...] premió más que nada las lealtades a través del otorgamiento de dinero, coches, sobornos y corrupción que provocaron en quienes no fueron beneficiados celos y envidias [...] En el estallido de la rebelión subyace el intento de los terratenientes y de los militares aliados a ellos, de regresar las tierras afectadas por considerarlo un despojo, así como el de detener el reparto agrario [...]”, Georgette José

1924. Por último, las obras de Marjorie Ruth Clark,<sup>42</sup> Rocío Guadarrama,<sup>43</sup> Jaime Tamayo<sup>44</sup> y Luis Araiza,<sup>45</sup> no aportan algún dato sobre la manifestación de los choferes en febrero de 1922.

De lo anterior surge esta pregunta: ¿Después de aquella coyuntura el gobierno local o federal “tomaron cartas en el asunto” y reglamentaron con efectividad este medio de transporte? Por ahora, mi investigación se detendrá precisamente en conocer qué solución se dio al conflicto de febrero de 1922 y explicar cómo funcionó ese medio de transporte en la ciudad de México de 1917 a principios de 1922. Si las medidas que se tomaron en ese periodo lograron poner un “dique” a los choferes, éstas no sobrevivieron a largo plazo; basta con salir a las calles de la ciudad de México para observar que aún hoy no hay un orden eficaz en el tema del transporte público concesionado.<sup>46</sup> De esta manera, establecimos un punto de inflexión y delimitamos la investigación a lo que consideramos como la primera etapa del servicio de camiones 1917-1922. La delimitación cronológica obedece a lo que la interpretación de las fuentes nos arrojó para ubicar un punto de partida del incipiente uso de otro medio de transporte en la ciudad de México; y concluimos con una fecha que marca el inicio de una etapa en las relaciones entre el gremio camionero y las autoridades. Por lo pronto esta investigación describe la génesis del servicio de camiones en la ciudad de México.

Ahora, es necesario conocer quiénes iniciaron esta actividad, qué tipo de unidades ocuparon para este fin, qué rutas fueron las primeras en ser explotadas, cómo fue el servicio; y qué medidas tomaron las autoridades locales y federales frente a éste. Con la

---

Valenzuela, *La campaña presidencial de 1923-1924 en México*, México Instituto Nacional de Estudios Históricos de la Revolución Mexicana, 1998, pp.148-149.

<sup>42</sup> Marjorie R. Clark, *La organización obrera en México*, 2ª ed., México, Era, 1981.

<sup>43</sup> Rocío Guadarrama, *Los sindicatos y la política en México: la CROM (1918-1928)*, México, Era, 1981.

<sup>44</sup> Jaime Tamayo, *La clase obrera en la historia de México en el interinato de Adolfo de la Huerta y el gobierno de Álvaro Obregón 1920-1924*, México, siglo veintiuno, Instituto de Investigaciones Sociales, 1987.

<sup>45</sup> Luis Araiza, *Historia del movimiento obrero mexicano*, 2a ed., México, Casa del Obrero Mundial, 1975.

<sup>46</sup> La concesión de servicio público a favor de un particular es para que “[...] éste realice la prestación de un servicio público y por lo cual percibe una remuneración, conlleva una regulación, control y vigilancia por parte de la misma administración.” Flor Jiménez Bautista, “Concesión del transporte público individual”, en <http://biblio.juridicas.unam.mx/libros/6/2654/9.pdf> Consultado el 3 de septiembre de 2012. En cuanto a la concesión del transporte público, “[...] es la actividad a través de la cual la Secretaría [de transporte y vialidad] satisface las necesidades de transporte de pasajeros o de carga, a través de concesionarios de transporte público, que se ofrece en forma continua, uniforme, regular, permanente e ininterrumpida, al público en general, mediante diversos medios”, *ibid.*

respuesta a los cuestionamientos anteriores se podrá lograr un acercamiento a las características de la primera etapa del servicio de camiones en la capital de la República mexicana. Por lo pronto, planteamos las siguientes hipótesis:

El servicio de camiones fue iniciativa de particulares que ofrecieron una alternativa para transportarse por la ciudad y sus alrededores. Las unidades que se usaron fueron automóviles modificados para aumentar el número de asientos y transportar a más pasajeros con un origen y un destino determinado a cambio de un pago preestablecido. Este sistema nació entre 1916 y 1917 y se desarrolló sin ningún orden puesto que las leyes emitidas por las autoridades locales fueron expedidas *a posteriori*, es decir, conforme este medio de transporte crecía, muchas veces fueron rebasadas o llegaron demasiado tarde; cuando la cotidianidad ya era difícil de modificar. En sus inicios, la población no prefirió el camión frente a otros medios como el tranvía eléctrico, por considerarlo inseguro, pero paulatinamente se convirtió en una necesidad para trasladarse ya que podía cambiar su ruta para llegar a su destino con mayor rapidez (en beneficio o perjuicio del pasajero). El gremio de choferes tomó relevancia cuando una de sus agrupaciones, adherida a la CROM, negoció con el gobierno local y éste dio respuesta positiva a sus demandas, después de la manifestación que protagonizaron los choferes frente al palacio municipal en febrero de 1922.

En materia administrativa, el Distrito Federal vivió una etapa de conflictos políticos entre los tres órganos de gobierno que intervenían en su organización: el ejecutivo federal, el gobernador y los ayuntamientos; aunado a la crisis económica, política y social que atravesó el país entre 1915 y 1920 y que afectó los servicios como agua, luz, alimentos, vivienda, transporte, salud e higiene, en casi todas las ciudades del país. Los conflictos político-administrativos entre el ayuntamiento de la ciudad de México y el gobierno del Distrito Federal, fueron campo fértil para que la introducción y desarrollo del transporte público en los camiones se hiciera de manera desorganizada. Una ambigüedad en la delimitación de funciones y fuertes desencuentros partidistas colocaron a estos dos órganos en constante contraposición en que los más perjudicados fueron, por supuesto, los habitantes. Problemas como la huelga de los choferes en 1922 se sumó a la lista de

conflictos que llevaron al ejecutivo federal a plantear la necesidad de suprimir los ayuntamientos.<sup>47</sup>

Nuestro trabajo consta de tres capítulos en los que desarrollamos distintas aristas que consideramos, conforman la historia de los inicios del camión como servicio público en la ciudad de México. En el primero se presentan algunas precisiones conceptuales sobre el transporte público, para conocer su evolución y las características que lo definen. En la segunda parte de este primer capítulo, se hace un recorrido a “vuelo de pájaro” de los antecedentes históricos de los medios de transporte en la ciudad de México, desde la época prehispánica hasta la primera mitad del siglo XIX, después una descripción de la expansión urbana que la ciudad de México experimentó en el Porfiriato y sobre la introducción del tranvía en sus dos sistemas: “mulitas” y eléctrico. La tercera parte está dedicada al automóvil y su desarrollo desde los primeros experimentos con el motor de combustión interna hasta la llegada de este novedoso invento a la ciudad de México. Aunque es innegable la importancia del automotor para este trabajo, fue difícil encontrar las fuentes para elaborarlo ya que a pesar de ser un elemento cotidiano y, en algunos casos, es imprescindible en nuestras vidas, la historia del automovilismo en México ha sido muy poco estudiada.

El siguiente capítulo trata el asunto que da nombre a esta tesis: la introducción del camión como transporte público. Inicia con un proyecto que se presentó para poner en servicio un ómnibus en 1908 y continúa con la descripción del servicio de taxis que fue como el automóvil se utilizó por primera vez en el transporte público; poniendo énfasis en el desempeño de los choferes; se debe destacar que este tema tampoco ha sido explorado. Posteriormente se aborda lo que algunos autores señalan como el origen del uso del camión como transporte público: la huelga general en el Distrito Federal del 31 de julio de 1916, y que, posiblemente, fue el momento “idóneo” para comenzar a ofrecer aquel servicio. También se describen algunos aspectos de la capital de la República entre 1916 y 1917, como la expansión urbana, la administración pública del municipio de la ciudad de México

---

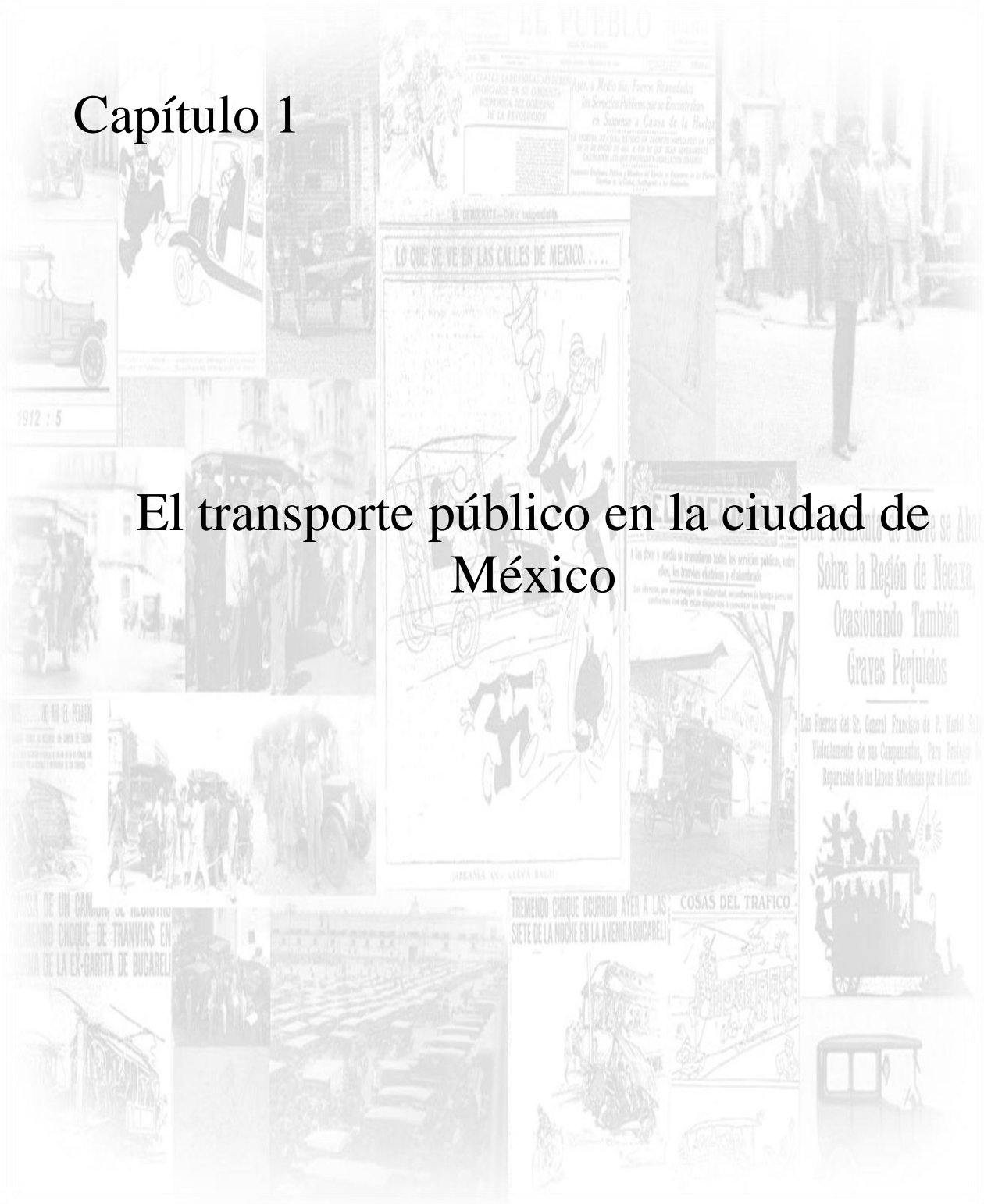
<sup>47</sup> Aunque esta iniciativa fue propuesta desde 1917 por el entonces presidente Venustiano Carranza, y retomada por el presidente Álvaro Obregón en 1921, no fue sino hasta 1928 cuando se creó el Departamento del Distrito Federal con lo que se centralizó la administración de la capital.

y el Distrito Federal y lo referente a la reglamentación del transporte vehicular. En la siguiente parte se presentan algunos gráficos que permiten establecer las características de los “pioneros” en el servicio de camiones. La información que se obtuvo del AHDF permitió dar sustento a esta parte, ya que dotó de la documentación necesaria para tener datos acerca de quienes solicitaron permiso a las autoridades locales para brindar el servicio público de transporte hacia las colonias de la ciudad, las características de las unidades y otros datos importantes. Otro aspecto del capítulo se ocupa de la parte cotidiana del uso del camión. Por la ausencia de información en el acervo del AHDF, sobre el desarrollo del transporte de camiones entre 1918 y 1921, este apartado está elaborado con noticias recabadas en algunos diarios. De esta manera, el lector encontrará aspectos del servicio que los camiones brindaban a la población de la ciudad de México. Dentro de éstos incluimos rutas, costos de pasaje, características de los conductores y su relación con las autoridades y los pasajeros, accidentes de tránsito, entre otros, lo que nos permitió dar mayor equilibrio a la investigación. La última parte se ocupa de la organización y reglamentación del tránsito ciudadano, así como de la problemática que se presentaba en esa materia, a través de la dependencia que estuvo a cargo de regularlo: el Departamento de Tráfico.

El tercer capítulo se refiere a la manifestación que en febrero de 1922 realizó el gremio de choferes frente al palacio del ayuntamiento; sobre este conflicto se describen los antecedentes, la problemática y los alcances que tuvo en la relación entre los conductores con los gobiernos local y federal. Asimismo, se describe el debate entre el ayuntamiento de la ciudad de México y el gobierno del Distrito Federal por la imprecisa delimitación de funciones en los temas de administración y regulación del tránsito vehicular. Al final, se presentan algunas conclusiones que nos permiten saber si nuestras hipótesis pudieron o no convertirse en tesis comprobadas.

# Capítulo 1

## El transporte público en la ciudad de México



## 1. El transporte público en la ciudad de México

Entre el conjunto de servicios urbanos que son fundamentales para el desarrollo del entorno ciudadano, sobre todo para la expansión de las ciudades, el transporte es uno de los más importantes. Este servicio afecta a todos los sectores de la población sin importar su clase social, porque es esencial para la movilidad interurbana, ya que si se restringiera el movimiento de mercancías o personas, se colapsaría cualquier actividad que se desarrolla en las ciudades.

Todo traslado se realiza a través de un medio físico en sitios concretos: por una sierra, un llano, el mar, etc. El primer vehículo que se utilizó para transportar fue el propio ser humano; posteriormente, las embarcaciones se valieron de las fuerzas naturales como las corrientes del mar y el viento. También se usaron animales (elefantes, camellos, caballos, burros, etc.); aunque los caminos eran inseguros, estaban en mal estado y se invertía demasiado tiempo al transitarlos. Si bien las embarcaciones fueron importantes para el traslado de mercancías y el desarrollo marítimo tuvo un gran impulso, no fue sino hasta la revolución industrial, que inició en Inglaterra hacia finales del siglo XVIII, cuando el mundo experimentó transformaciones técnicas, económicas y sociales que crearon un nuevo orden trascendental en todos los aspectos.

El aumento de la población hizo que las ciudades se reacomodaran. Esta nueva distribución trajo consigo un novedoso modo de vida; la elite urbana construyó sus viviendas en las afueras de los centros de comercio porque buscaron mayor superficie y comodidades. En este sentido, la ciudad se extendió, transformó y absorbió regiones rurales adyacentes: “[...] las clases media y obrera van a parar a los suburbios y la ciudad deja de ser una entidad espacial bien delimitada [...]”<sup>1</sup> Con este nuevo orden en la distribución urbana, las necesidades de la población aumentaron en relación con su tamaño.

Al referirnos al transporte, las innovaciones tecnológicas<sup>2</sup> causaron un gran impacto ya que durante la revolución industrial, éste vivió un gran avance fundamentalmente por

---

<sup>1</sup> Françoise Choay, *El urbanismo utopías y realidades*, España, Lumen, 1970, p. 14.

<sup>2</sup> Para entender que es la innovación tecnológica hay que definir, en primer lugar que es la invención, “[...] el invento es el resultado de un acto de intuición creativa de la mente humana que produce algo nuevo, mientras que la innovación o cambio tecnológico es un reordenamiento de los procesos productivos [...] y cuyo



dos motivos: la creación de una vía segura y adecuada y una máquina potente: el ferrocarril, que fue el medio de transporte que la impulsó. A su vez, su construcción implicó varias innovaciones tecnológicas: la máquina de vapor y las vías, que en conjunto se convirtieron en un medio para trasladar personas y mercancías de una manera rápida, segura y regular.

Como ya se mencionó, transportar es llevar algo de un sitio a otro; en este caso nos ocuparemos del traslado de personas, es decir, de la movilidad urbana<sup>3</sup>, entendida como la práctica cotidiana de los habitantes de las ciudades que utilizan diferentes medios para desplazarse de un lugar a otro dentro de la ciudad y fuera de ella.

Los primeros medios de transporte público fueron los coches y carrozas tiradas por caballos, aunque los habitantes más ricos tuvieron sus propios carruajes. Los comerciantes tenían carretas que utilizaban para llevar sus productos a los mercados. Hasta mediados del siglo XIX, las ciudades podían transitarse a pie, a caballo o en carreta, práctica que se modificó cuando el trabajo ya no ocupó el mismo lugar que el de la residencia, esto intensificó las necesidades de movilidad interurbana que fueron cubiertas con la locomotora que imprimió un verdadero cambio en la manera de transportarse.

En 1801 el inglés Richard Trevithick experimentó con la máquina de vapor hasta construir una especie de diligencia para el transporte de personas. El mal estado de los caminos hizo que este carro no lograra tener un óptimo desempeño, por lo que Trevithick se ocupó en desarrollar una vía segura para aquella máquina. En 1804 “[...] construye unos rieles en un tendido de casi quince kilómetros. Carga sobre éstos una máquina con ruedas que arrastra cinco vagones [...]”<sup>4</sup> El conjunto de estas innovaciones tecnológicas constituyeron el nacimiento de un novedoso medio de transporte: el locomóvil, que fue usado para crear diligencias que hacían el servicio entre diferentes localidades.

En 1828, otro inglés, Goldworthy Gurney también construyó un locomóvil impulsado por una máquina de vapor a la que colocó un carruaje con el fin de transportar

---

resultado tiene importancia económica pues genera un cambio en la función de producción”, Manuel Cazadero, *Las revoluciones industriales*, México, Fondo de Cultura Económica, 1995, p.17.

<sup>3</sup> Víctor Islas Rivera, *Llegando tarde al compromiso: la crisis del transporte en la ciudad de México*, México, El Colegio de México, 2000; y Bernardo Navarro Benítez, *Área metropolitana de la ciudad de México. Prácticas de desplazamiento y horarios laborales*, México, Universidad Autónoma Metropolitana, Universidad Nacional Autónoma de México, 2000.

<sup>4</sup> Fanny del Río, *op. cit.*, p. 11.

pasajeros. Tres años más tarde “[...] se inaugura un servicio regular entre la ciudad de Gloucester y Cheltenham, con un recorrido de unos quince kilómetros, que son salvados por la máquina de Gurney [y] en tres cuartos de hora, se efectúan cuatro viajes [...]”<sup>5</sup> Este servicio fue, probablemente, la primera línea de pasajeros, pero no prosperó ya que se rompió el eje de uno de los vehículos lo que ocasionó un accidente. Posteriormente, el también inventor inglés Walter Hancock realizó modificaciones a las máquinas construidas por Trevithick; construyó nueve vehículos que puso en circulación en 1834 y que hacían viajes con pasajeros, entre Paddington y Londres.

En 1835 Carlos Dietz fue el primer francés que estableció un servicio regular entre París y Versalles con locomóviles a vapor. Para 1839 se inauguró otro entre Burdeos y Libourne; sin embargo, “[...] la máquina a vapor no ofrecía, en modo alguno, condiciones para el transporte ligero [...] Los carrmatos a vapor resultaban demasiado pesados”<sup>6</sup>, por lo que los locomóviles no prosperaron. Después, el tranvía pudo combinar los elementos del ferrocarril y adecuarlos al transporte en distancias cortas.

El tranvía estuvo ligado al tren, puesto que la finalidad de ambos era transportar mercancías y personas, comunicar distintos barrios y pueblos entre sí y utilizar los mismos medios técnicos en sus estructuras materiales; sin embargo, aunque obedecieron a los mismos fines, “[...] dada su naturaleza específica, tranvía y ferrocarriles van a irse separando poco a poco hasta constituir dos medios de comunicación paralelos.”<sup>7</sup> El primero utilizó la fuerza animal, el vapor, y posteriormente, la electricidad, y se limitó a unir poblaciones cercanas. El ferrocarril, en cambio, empleó la locomotora como medio motriz, y su finalidad era y es recorrer largas distancias.

Los orígenes del tranvía se encuentran en Inglaterra; en 1807 se realizaban recorridos en Gales, en carruajes sobre rieles y tirados por caballos. Los pasajeros que pagaban una tarifa eran llevados entre Oystermouth, Mumbles y los muelles de Swansea; y hasta 1832 se introdujo en Nueva York. El tranvía, tirado por animales, se extendió como medio de transporte público en las principales ciudades europeas y estadounidenses y

---

<sup>5</sup> Miguel Castro Vicente, *et. al.*, *Historia del automóvil*, 8º ed., Barcelona, grupo editorial CEAC, 1984, p. 52.

<sup>6</sup> *Ibid.*, p. 61.

<sup>7</sup> Ernesto De la Torre Villar, “La capital y sus primeros medios de transporte: Prehistoria de los tranvías”, en *Historia Mexicana*, México, El Colegio de México, oct–dic1959, vol. 9, núm. 2, p.223.

contribuyó a solucionar el problema de movilidad interurbana. A finales del siglo XIX, la energía eléctrica sustituyó a los caballos como fuerza motriz.

Con la aparición del motor de explosión y la rueda de caucho, a principios del siglo XX, el automóvil se convirtió en un medio de transporte tan veloz, como el tren, pero mucho más versátil. El pavimento en los caminos hizo que la ventaja fuera muy importante, pues al no depender de la vía férrea pudo llegar a todas partes, lo hizo superior al ferrocarril y se convirtió en uno de los principales medios de transporte, individual y colectivo, utilizados desde entonces hasta la fecha.

### 1.1 *Tamemes*, canoas y carretas

Los pobladores de la capital mexicana, Tenochtitlán, tuvieron que aprovechar la situación geográfica en la que se encontraban, mediante el uso de una red de transporte apoyada principalmente en canoas y por hombres destinados para el traslado de bienes y personas, con la finalidad de suministrar a la ciudad de los productos necesarios para su subsistencia. Aunque los habitantes de Mesoamérica conocían y empleaban la rueda como complemento en la fabricación de juguetes, la ausencia de animales de carga y lo accidentado de la geografía hicieron que este elemento no fuera utilizado con fines prácticos. Los medios de transporte que protagonizaron la movilidad durante la época prehispánica fueron las embarcaciones y el propio hombre.

La red de comunicación de Tenochtitlán fue fundamental en el desarrollo del pueblo azteca, pues el control y organización de los caminos permitió el ensanchamiento del imperio más allá de los lagos que rodeaban a la capital mexicana. Para ello, se contaba con un cuerpo especial de cargadores o *tamemes*, quienes se dedicaban a este oficio, eran entrenados desde niños y trasladaban todo lo que no se podía llevar a través de los canales. La ciudad estaba comunicada por tres calzadas principales, que además servían como diques; según la descripción del conquistador Hernán Cortés éstas eran “[...] muy anchas y muy derechas, y algunas de éstas y todas las demás son la mitad de tierra y por la otra mitad

es agua [...]”<sup>8</sup> también existieron calles que cruzaban la ciudad de norte a sur y otras de este a oeste, las hubo sólo de tierra, sólo de agua y mixtas.

Las principales calzadas de Tenochtitlán fueron: la de *Tlacopan* que llegaba a aquel sitio por las actuales calles de Tacuba, avenida Hidalgo, Puente de Alvarado, Ribera de San Cosme y la calzada México–Tacuba; la de *Tepeyacác*, que también sirvió como dique de contención para las aguas del lago, y que corresponde a la actual calzada de los Misterios, prolongación del Paseo de la Reforma. La tercera fue la de *Iztapalapa*, que comunicaba a la capital azteca con las poblaciones de Coyoacán y Xochimilco, ésta corresponde a las actuales calzadas Tlalpan y La Viga hasta Ermita Iztapalapa.<sup>9</sup>

A pesar de contar con estos caminos, el principal medio de transporte de Tenochtitlán fue sobre *acallis* o canoas, que facilitaron el comercio con las comunidades aledañas a los lagos que rodeaban la capital mexicana como Texcoco, Xochimilco, Chalco y Cuicuilhuac (Tláhuac); para ello, la ciudad contó con cuatro embarcaderos que también hacían la función de aduanas. Éstos se encontraban distribuidos en los cuatro puntos cardinales de la ciudad: al oriente se localizaba en *Tetamazolco*, actualmente San Lázaro; al noroeste se encontraba en una pequeña laguna que hoy se denomina Lagunilla; al oeste se ubicaba en un paraje llamado *Tlaltecacalco*, que en nuestros días corresponde a la calle de Zarco en la actual colonia Guerrero; finalmente, el embarcadero del sur estaba en un sitio con el nombre de *Acachinanco* y que podemos ubicar a la altura del templo de San Antonio, sobre la calzada de Tlalpan. Las embarcaciones se adaptaron a las necesidades de la población: se utilizaron canoas para la pesca, como transporte militar y en el traslado de personas y mercancías.

En conjunto, la red de caminos y canales estuvo muy bien organizada y distribuida hacia los cuatro puntos cardinales de la ciudad, lo que hizo que la capital del imperio azteca, Tenochtitlán, estuviera bien comunicada con las diversas poblaciones que tenía sometidas y con las que comerciaba.

---

<sup>8</sup> Hernán Cortés, *Cartas de Relación*, 7<sup>o</sup> ed., México, 1973, Porrúa, p. 62 (Sepan Cuantos, núm. 7).

<sup>9</sup> “Para juzgar de la extensión de estas calzadas es punto de referencia la distancia a que se hayaban [*sic*] algunas de las poblaciones ribereñas: contando desde el centro de la ciudad y en línea recta, Coyoacán a 11; Tacuba a 6 y Texcoco a 29 kilómetros,” Diego López Rosado, *Los servicios públicos de la ciudad de México*, México, Porrúa, 1976, p. 5.

Más tarde, con la llegada de los conquistadores españoles, se introdujeron novedosas herramientas para el transporte: el uso de la rueda y los animales de tiro<sup>10</sup>, que fueron utilizados para cargar y jalar carretas, impusieron un nuevo orden en la organización del espacio urbano en la capital de la Nueva España. Las autoridades dictaron algunas disposiciones sobre el transporte en la ciudad. Estas incipientes reglamentaciones<sup>11</sup> iban desde la clase de carretas que debían ser fabricadas, el tipo de caballo a utilizar, la mercancía que se podía llevar, y su peso, el costo de los herrajes, la reparación de empedrados, todas con el fin de organizar el transporte.

A principios del siglo XVIII, “[...] el número de los habitantes españoles llegaba a 40 mil todos tan vanos y tan ricos que más de la mitad tenía coche [...]”<sup>12</sup> A finales de ese siglo se expidió el primer reglamento de tránsito que prohibió las carreras, la conducción de coches y carretas en estado de ebriedad y “atropellar” a las personas.

Como consecuencia de la introducción de los animales de tiro, los caminos de tierra aumentaron y algunos canales fueron rellenados para ese fin. La construcción y el cuidado de las calles y calzadas fue una preocupación durante el periodo colonial; sin embargo, a mediados del siglo XVIII, éstas se encontraban en pésimas condiciones: “Sin cloacas ni albañales, sin banquetas ni empedrados, formábanse en ellas grandes depósitos de aguas corrompidas [...]”<sup>13</sup> Un nuevo aspecto se imprimió en las calles de la capital de la Nueva España con la llegada de las ideas ilustradas puestas en práctica por los virreyes Bucareli y el segundo conde de Revillagigedo quienes llevaron a cabo un programa completo de obras públicas que abarcaron desde el alumbrado hasta el servicio de limpia: “[...] un grupo

---

<sup>10</sup> Es importante notar las diferencias entre los distintos medios de transporte que se introdujeron en la Nueva España con el uso de los animales de tiro. Por un lado el *carro* es un: “Carruaje de dos ruedas, con varas para enganchar el tiro, y cuya armazón consiste en un bastidor con listones o cuerdas para sostener la carga, y varales en los costados, y a veces en los frenos, para sujetarla”, *Diccionario esencial...*, p.219. La *carreta* es un: “Carro largo, angosto y más bajo que el ordinario, cuyo plano se prolonga en una lanza en que se sujeta el yugo. Comúnmente tiene solo dos ruedas, sin herrar”, *ibid.*, el *carruaje* es un: “Vehículo formado por una armazón de madera o hierro, montada sobre ruedas”, *ibid.*, p. 220. El *coche* es: “Un carruaje de cuatro ruedas de tracción animal, con capacidad de asiento para dos o más viajeros”, *ibid.*, p. 270. Finalmente, la *carroza* es: “Un coche grande, ricamente vestido y adornado”, *ibid.*

<sup>11</sup> Algunos extractos de estos reglamentos se encuentran en Héctor Manuel Romero, *Historia del transporte...*, pp.45-47.

<sup>12</sup> Tomás Gage, *Nueva relación que contiene los viajes de Tomás Gage en la Nueva España*, París, Librería de Rosa, 1838, t. I, p. 175.

<sup>13</sup> Diego López Rosado, *op. cit.*, p. 60.

nutrido de proyectistas, arquitectos e ingenieros y funcionarios criollos y peninsulares, contribuyó con su energía, enorme eficacia y renovada orientación.”<sup>14</sup> La ciudad se organizó alrededor de la administración pública que insistió en que “[...] los habitantes de la capital contaran con los servicios públicos requeridos a fin de que pudieran tener una ciudad sana, bella y cómoda [...]”.<sup>15</sup> Dotar a la metrópoli de calles anchas y alineadas, para que predominara el orden y la regularidad, fue una preocupación constante y fueron un elemento fundamental en la idea de reorganizar el espacio urbano. Durante el periodo borbónico<sup>16</sup> se presentaron importantes proyectos para reglamentar la alineación de las vías; el plano del arquitecto Ignacio Castera, por ejemplo, tuvo como objetivos principales: “acabar con la irregularidad con que se habían edificado los barrios [...] establecer el buen orden y su limpieza, controlar su crecimiento y extirpar las consecuencias dañinas de la irregularidad de la periferia.”<sup>17</sup> Algunas de las arterias que este plano contempló se abrieron y, se construyeron los paseos de Bucareli (proyectado por el propio Castera), que fueron el límite de la ciudad por el poniente, el Paseo de Azanza y el de Revillagigedo, así como la ampliación de La Alameda. Con la apertura y alineación de calles, la ciudad ocupó terrenos de los indios, lo que posibilitó la extensión de sus límites.

En cuanto al transporte, en 1793 Manuel Antonio Valdés Murguía<sup>18</sup> obtuvo una concesión del virrey Revillagigedo, por diez años, para establecer un “sitio” con ocho coches de alquiler. En agosto de ese año ya circulaban por la capital de la Nueva España, cobrando cuatro reales por hora durante el día y el doble durante la noche. De este nuevo servicio derivó un reglamento en el que se estableció que los carruajes fueran cerrados y “decentes”, debían estar numerados y pintados de amarillo y verde, asimismo, situarse en diversas esquinas y plazas del centro de la capital y que era obligación pagar por el tiempo que se ocupara el servicio. En 1802 la concesión pasó a manos de Carlos Franco y Antonio

---

<sup>14</sup> Ignacio González-Polo, *Reflexiones y apuntes sobre la ciudad de México (fines de La Colonia)*, México, Departamento del Distrito Federal, 1984, p. 8 (Colección Distrito Federal).

<sup>15</sup> Hira de Gortari, *La ciudad de México y el Distrito Federal. Una historia compartida*, México, Departamento del Distrito Federal, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 1988, p. 47.

<sup>16</sup> En la Nueva España, las reformas Borbónicas se aplicaron de 1760 a 1808.

<sup>17</sup> María Dolores Morales, “Cambios en la traza de la estructura vial de la ciudad de México, 1770-1855”, en Regina Hernández Franyuti (comp.), *La ciudad de México en la primera mitad del siglo XIX. Economía y estructura urbana*, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 1994, t. I, p. 168.

<sup>18</sup> Tal vez se trate del fundador y director de la *Gazeta de México. Compendio de noticias de Nueva España* que se publicó entre 1784 y 1809.

Banineli<sup>19</sup>, quienes contaban ya con treinta coches. En 1803 se emitió una nueva reglamentación, en la que se establecieron disposiciones sobre quién tenía la prioridad para el uso del coche, señalaba las tarifas oficiales, la advertencia del cochero por recordar al pasajero no olvidar nada dentro del carro, no dar propina al conductor, el material del que tenía que fabricarse el carruaje, el uniforme de los cocheros, el horario de circulación de los carros, así como los lugares donde podían detenerse para recoger pasaje; para concluir, la reglamentación estipulaba que sólo el concesionario podía ofrecer el servicio de alquiler.<sup>20</sup>

Durante la época colonial el transporte por tierra adquirió importancia; en la ciudad circulaban numerosos carros, carretas, coches, recuas de asnos y mulas. A pesar de ello, varios canales que comunicaban la ciudad en la época prehispánica subsistieron, y funcionaron con regularidad. El principal fue el de *Mexicaltzingo*, que se localizaba al oriente de la capital y por el que llegaban diversos productos procedentes de Xochimilco y Chalco hasta el centro de la ciudad. Otros la atravesaban de este a oeste, los más importantes desembocaban en el lago de Texcoco. En periodos de sequía el nivel de los canales descendía de tal manera que era casi imposible el tránsito de las canoas; en época de lluvia, debían estar libres de residuos para evitar el peligro de inundación. El transporte acuático subsistió por las condiciones geográficas en las que se construyó la capital de la Nueva España, y porque los indígenas continuaron con esa actividad. Los *tamemes* o cargadores también sobrevivieron a lo largo de la época virreinal. Transportaban principalmente alimentos y mercancías que llevaban para vender en los mercados. Por su importancia económica y ser la capital colonial, la ciudad de México, se convirtió en paso obligado de la red de caminos de la Nueva España.

En los primeros años de vida independiente, México experimentó un atraso económico que imposibilitó el desarrollo de infraestructura para el transporte. Una de las causas por las que no se impulsó fue la ausencia de un Estado fuerte durante la primera mitad del siglo XIX.

---

<sup>19</sup> No conocemos algún dato relevante de estas personas.

<sup>20</sup> Fragmentos de ambos reglamentos se encuentran transcritos en Héctor Manuel Romero, *Historia del transporte...*, pp. 52–54.

El uso del *tameme* decayó, puesto que éste compartió los caminos de tierra con los coches y carretas. La canoa, en cambio, no tuvo que compartir su medio físico y, mientras los lagos y canales que rodeaban la antigua Tenochtitlán, eran transitables, continuó utilizándose en el transporte de mercancías y personas. A pesar de ello, poco a poco los canales se desecaron a lo largo del siglo XIX, hasta quedar sólo los más útiles: el que conducía hacia el lago de Chalco (calzada de La Viga) y al lago de Texcoco (San Lázaro).

El canal de la Viga era el más importante porque era la entrada de los diversos productos que abastecían a los habitantes de la ciudad; además, era utilizado como paseo por los visitantes que se dirigían a Chalco y Xochimilco. Madame Calderón de la Barca lo describió de la siguiente manera: “Le bordea un canal con árboles que le dan sombra, y que conduce a las *chinampas* y se ve siempre lleno de indios con sus embarcaciones, en las que traen fruta, flores y legumbres al mercado de México.”<sup>21</sup>

A partir de 1840 algunos empresarios, informados de los avances europeos, propusieron ideas sobre la utilidad del vapor en la navegación. Fue hasta 1850 cuando el coronel Mariano Ayllón comenzó el servicio de México a Chalco en un barco de vapor de nombre “Esperanza”, que hacía el recorrido dos veces entre semana y tres veces los domingos y días festivos, hacia 1852 la empresa

[...] cuyo primitivo dueño fue el Sr. D. Mariano Ayllón, ha pasado últimamente a poder del Sr. D. R. Rafael, quien se asegura que en todo este año dejará expedita la referida navegación, de la cual se esperan grandes ventajas para los agricultores del valle de México y para los consumidores de esta capital [...] Recomendamos a las personas que no hayan visto un buque de vapor y quieran admirar los efectos de esta maravillosa invención, se acerquen al paseo de la Orilla para ver el buque citado.<sup>22</sup>

Por su parte, la “Compañía del canal de México a Chalco” se formó en 1859 y todavía en 1890 puso en servicio tres vapores para navegar en los lagos: la nave “Chalco” para remolcar; la góndola “Lupita” que era “[...] un navío en forma de vagón sin ruedas, un

---

<sup>21</sup> Francis Calderón de la Barca, *La vida en México durante la residencia de dos años en ese país*, México, 11ª ed., Porrúa, 1997, p. 79 (Sepan Cuántos núm. 74).

<sup>22</sup> Juan Nepomuceno Almonte, *Guía de forasteros y repertorio de conocimientos útiles*, México, Imprenta de Ignacio Cumplido, 1852, p. 452.



cómodo departamento con buenos asientos, ventanillas y persianas.”<sup>23</sup> Y el vapor “México” de casco de acero que: “[...] llevaba bancos de madera a todo lo largo y su toldilla de lámina de fierro, estaba tripulada por un timonel, un fogonero y un pasaleña.”<sup>24</sup> Este transporte subsistió hasta principios del siglo XX cuando el empresario español Iñigo Noriega Laso gestionó y se le concedió el permiso para la desecación de los lagos adyacentes a la Hacienda de Xico, de su propiedad, en las inmediaciones del lago de Chalco.

En lo referente al transporte terrestre, dentro de la ciudad, existían los coches de alquiler: “[...] había compañías que cubrían con sus rutas la ciudad y parte de los alrededores y cuyos vehículos podían ser alquilados en diversas estaciones, teniendo los pasajeros opción por varios tipos de servicios según la calidad del coche.”<sup>25</sup> En 1812 se expidió un tercer reglamento en el que se permitió que cualquier persona podía explotar aquel giro, se establecieron normas y se señaló una pensión anual de 50 pesos por cada carro, para reparar los empedrados. En 1830 las unidades utilizadas para el alquiler eran “[...] sesenta coches en el sitio principal [Zócalo] quince en el Colegio de Niñas y cinco en el de Santo Domingo, contándose en el año 966.”<sup>26</sup> Tres años más tarde, el empresario mexicano Manuel Escandón compró a financieros estadounidenses la primera línea de diligencias en México que hacía el recorrido de México a Veracruz. Éstas atendieron algunas rutas hacia poblaciones cercanas a la capital como Churubusco, Tlalpan, Tacubaya, Chapultepec, Guadalupe–Hidalgo y Mixcoac.

A mediados del siglo XIX, el aumento de coches se percibía: “Los carruajes van de un lado a otro de la avenida principal, de casi una milla y cuarto de longitud, y forman

---

<sup>23</sup> Leticia Torres y Genaro Amaro Altamirano, *El Transporte por el Lago de Chalco. Entre Chalupas y Trajineras*, México, Comisión Local para la Preservación del Patrimonio Cultural de Valle de Chalco Solidaridad, Museo Comunitario del Valle de Xico, 2001, p. 11 (Cuadernos de Historia del Valle de Xico, núm. 8).

<sup>24</sup> *Ibid.*

<sup>25</sup> Hira de Gortari Rabiela y Regina Hernández Franyuti, *Memoria y encuentros: la ciudad de México y el Distrito Federal (1824–1928)*, México, Departamento del Distrito Federal, Instituto de Investigaciones Dr. José Ma. Luís Mora, 1988, t. II, p.212. En el mismo texto se puede ver un extracto de la *Cartilla política para el más puntual servicio público de los coches de providencia*, México, Imprenta de Alejandro Valdés, 1832, pp. 212-214.

<sup>26</sup> Manuel Orozco y Berra, *Historia de la ciudad de México desde su fundación hasta 1854*, México, Secretaría de Educación Pública, Diana, 1973, pp. 151-152 (Colección SEP/ Setentas, núm. 112).

líneas móviles completas y compactas [...] Había dos hileras de carruajes, y muchos equitadores<sup>27</sup>; y, de hecho, teníamos que parar muy seguido por el número de vehículos que obstruían nuestro camino.”<sup>28</sup> Por el crecimiento ilimitado de los carros, carretas y carruajes se decretaron reglamentos para su organización pero, aunque desde la época colonial ya existían, estas disposiciones no respondieron positivamente ante el problema, y éste aumentó de manera considerable.

En diciembre de 1846 el gobernador del Distrito Federal, Guadalupe Covarrubias, publicó un bando en el que justificó la necesidad de un reglamento de tránsito:

Las desgracias que acaecen por la carreteras de coches y caballos, por la competencia de los cocheros, y por la indiscreción de conducir mulas y caballos, sueltos o sacarlos a asolear en las calles y plazas de una ciudad tan populosa, no son raras sino demasiado frecuentes; y aunque en diversas épocas se han dictado varias disposiciones, para remediar las consecuencias de tales abusos, olvidadas por el transcurso del tiempo o reputadas en desuso, se ve obligado este gobierno a adoptar algunas medidas que corrijan el mal en cuanto sea posible.<sup>29</sup>

Los esfuerzos por regular todo lo relacionado con el transporte no representaron medidas a largo plazo pues seis años más tarde, Miguel María de Azcarate, gobernador del Distrito Federal, publicó otro bando en el que se tomaron en consideración nuevos problemas que se observaron en las calles como “[...] el uso de manejar por medio de riendillas las cabalgaduras que estiran los carruajes, y ser dirigidas por manos poco expertas [...]”.<sup>30</sup> Estas disposiciones regulaban el uso de los carruajes públicos y privados, establecieron multas que iban de los 2 a los 100 pesos, de cuatro a veinte reales y de ocho a cincuenta días “de grillete” a quienes violaran el reglamento; no cabalgar por el lado derecho de la calle, estacionarse por más tiempo del necesario para cargar y descargar mercancías o pasajeros, no caminar al lado de las bestias de carga, no utilizar animales amansados y

---

<sup>27</sup> Se refiere a la persona que cabalga a caballo.

<sup>28</sup> William P. Robertson, *A visit to México, by the west India Island, Yucatán and United States, with observations and adventures on the way*, Londres, Simpkin Marshall, 1853, pp. 335–336, en Hira de Gortari, *Memoria y encuentros...*, p. 218.

<sup>29</sup> Carlos Rivas, *Colección de leyes y disposiciones gubernativas, municipales y de policía vigentes en el D. F.*, México, Imprenta y Litografía de Irineo Paz, 1884, t. I, p. 280.

<sup>30</sup> José María del Castillo Velasco, *Colección de bandos, disposiciones de policía y reglamentos municipales de administración del Distrito Federal*, Imprenta de V. G. Torres, 1869, p. 132-136.

estorbar las banquetas mientras se esperaba a los dueños de los carruajes, entre otras normas.

Al finalizar 1876, en la ciudad de México operaban 30 sitios y circulaban 182 carruajes; al año siguiente ya circulaban 206. En 1894 las disposiciones gubernativas con respecto al transporte regulaban las tarifas, los tipos de carros y la actitud de los cocheros, que se formaron una mala imagen entre los ciudadanos porque eran conocidos por su inadecuado lenguaje y su agresividad.

A principios del siglo XX los coches de alquiler ya se clasificaban en primera, segunda y tercera clase; por las calles circulaban 37 de primera; 179 de segunda y 315 de tercera.<sup>31</sup> Desde que se inició este servicio, las autoridades capitalinas dictaron reglamentos para su organización; sin embargo, de acuerdo a los problemas que se presentaban o la ineficacia de las mismas, se hicieron varias modificaciones o se publicaron nuevas disposiciones.

## 1.2 El tranvía de “mulitas”

A mediados del siglo XIX, se había introducido otro medio de transporte: el tranvía. Éste vino a solucionar el problema de las distancias que se volvieron más grandes en el Distrito Federal, y la insuficiencia de los otros medios de transporte. El tranvía, como veremos, impulsó la movilidad interurbana.

El traslado de bienes y personas en la primera mitad del siglo XIX era ineficaz por los tiempos de su recorrido, su alto costo y la poca infraestructura de los caminos existentes. Fue necesario un sistema que garantizara la rápida circulación y la reducción en su costo. El ferrocarril fue la respuesta. Este invento acortó las distancias e incrementó el intercambio comercial, cultural e ideológico entre las regiones, sobre todo en Europa y América.

Desde la Independencia en México hubo intentos por promover la construcción de vías férreas. En 1824 el Congreso de la Unión aprobó una ley para alentar la construcción

---

<sup>31</sup> Héctor Manuel Romero, *Historia del transporte...*, p. 78.

de una ruta entre el golfo de México y el Pacífico, pero no se presentó ninguna propuesta. Hasta 1837 se otorgó la primera concesión al empresario Francisco Arrillaga para construir una línea ferroviaria entre Veracruz y la ciudad de México, el proyecto, al igual que otros similares, fracasó por diversas razones: inestabilidad política, insuficientes recursos económicos y falta de conocimientos técnicos. Aunque los distintos gobiernos no dejaron de otorgar concesiones tanto a nacionales como a extranjeros, fue hasta 1873 cuando se realizó el primer viaje en ferrocarril de México a Veracruz.

Al inicio del siglo XIX, con pequeñas variantes, la capital de la República conservó su fisionomía de finales del siglo XVIII. Hacia 1853 los límites de la municipalidad de México eran: al norte el barrio de Tepito, al oriente los llanos de San Lázaro, al sur la calzada de San Antonio Abad y al poniente el paseo de Bucareli; pero la transformación urbana más significativa llegó hasta la segunda mitad de ese siglo. Uno de los elementos que la impulsaron fue la Ley de desamortización de bienes de la Iglesia y de corporaciones (1856), que modificó el uso del suelo, el sistema de propiedad y el valor de los terrenos que el clero, los particulares y el ayuntamiento tenían en sus manos. En consecuencia, la ciudad modificó su composición con la venta de edificios y terrenos, la apertura de calles y la formación de nuevas colonias.

Los liberales de mitad del siglo XIX, “[...] para quienes las comunicaciones eran un camino de prosperidad, consideraban que el establecimiento de ferrocarriles era factor importante para el desarrollo del país y un síntoma inequívoco de modernidad.”<sup>32</sup> La ciudad de México, como capital de la República y punto neurálgico donde se concentraba el comercio, la industria, las finanzas y diversas actividades; fue favorecida por los servicios públicos y el lugar que más aprovechó el nuevo avance tecnológico que significó el ferrocarril: “Los dos renglones infraestructurales que resultaron decisivos para la futura concentración industrial [en la ciudad de México] fueron el sistema eléctrico y el ferroviario.”<sup>33</sup> Sin duda, este sistema de transporte fue uno de los factores de mayor

---

<sup>32</sup> Joel Álvarez de la Borda, *Cien años de transporte eléctrico en la ciudad de México*, México, Quinta del Agua, 2000, p. 9.

<sup>33</sup> Gustavo Garza Villarreal, “Inicios del proceso de industrialización en la ciudad de México: aparición del ferrocarril y la electricidad”, en *Atlas de la ciudad de México*, México, Departamento del Distrito Federal, El Colegio de México, 1987, p. 89.

importancia para el desarrollo urbano, porque al unir pueblos permitió una mejor movilidad y circulación al aminorarse los tiempos de recorrido y las distancias.

Fue “[...] José Gómez de la Cortina<sup>34</sup> el iniciador de la implantación de un sistema tranviario en la ciudad de México, con el cual se trataba de comunicar a las poblaciones vecinas en donde las familias acomodadas tenían sus casas de campo [...]”<sup>35</sup>, que se localizaban principalmente en las poblaciones al sur del valle de México: Tlalpan, San Ángel, Coyoacán, Mixcoac y Tacubaya; sin embargo, el proyecto no llegó a buen término. En 1852, el propio Gómez de la Cortina solicitó al presidente de la República, Mariano Arista, una concesión para construir una línea de ferrocarril de la ciudad de México a las mismas poblaciones y aunque su petición fue concedida, nuevamente no pudo llevar a efecto su proyecto a causa de la inestabilidad política en el país.

Después de los intentos fallidos de De la Cortina, los empresarios Miguel y Leandro Mosso<sup>36</sup> obtuvieron del oficial mayor de la Secretaría de Fomento, Miguel Lerdo de Tejada, la concesión para construir una línea de ferrocarril hacia Veracruz. En 1856 por falta de fondos económicos, fue vendida al empresario Antonio Escandón, quien el 4 de julio de 1857 inauguró, con el presidente de la República Ignacio Comonfort, el tramo de México a la Villa de Guadalupe, que era el inicio de la vía a Veracruz. En 1858 el norteamericano Jorge Luis Hammeken, estableció la ruta de Tacubaya<sup>37</sup>; éstas fueron las dos primeras líneas de tranvías en la ciudad de México. Cabe señalar que utilizaban el vapor como su principal fuerza motriz, pero al igual que en Europa, las máquinas no eran prácticas para su uso en las ciudades, por lo que el sistema que se popularizó fue el de “sangre” o de “mulitas” como se le conoció en México.

A partir de entonces, distintas empresas, como la Compañía del Ferrocarril del Valle de México y la Compañía Limitada de Tranvías con Correspondencia, se dedicaron a establecer vías a lo largo y ancho de la capital de la República. Posteriormente, éstas fueron

---

<sup>34</sup> Científico, militar, político, diplomático y escritor mexicano (1799-1860). Ocupó diversos cargos en México fue gobernador del Distrito Federal, Secretario de Hacienda y Senador y escribió varios artículos en la prensa.

<sup>35</sup> Ernesto de la Torre Villar, *op. cit.*, p. 224.

<sup>36</sup> Fueron dueños de la Hacienda de San José Vista Hermosa en el estado de Morelos.

<sup>37</sup> Los primeros ferrocarriles urbanos servían para unir las poblaciones cercanas a la capital de la República, recordemos que Guadalupe-Hidalgo y Tacubaya eran municipios independientes y formaban parte del Distrito Federal.

adquiridas por la Compañía Limitada de Ferrocarriles del Distrito Federal, cuyo dueño fue el banquero y empresario Ramón Guzmán, quien la vendió a la empresa canadiense Mexican Electric & Traction Limited en 1896; ésta absorbió a otras compañías y, finalmente, creó la Mexican Tramways Company que dependía de la Mexican Light & Power Company Ltd.

La ciudad se vio beneficiada con un transporte eficaz: “[...] los ferrocarriles [urbanos o tranvías] del Distrito Federal son de innegable utilidad, ponen en comunicación el centro de la capital con Tacubaya, Mixcoac, San Ángel, Tacuba, Azcapotzalco, Peralvillo y San Lucas [...] llenan de vigor y de vida todos los ramos de la industria, elevan el valor del trabajo y facilitan las comunicaciones.”<sup>38</sup> Este sistema de transporte fue determinante para la distribución de mercancías y personas; además “[...] modificó los perfiles de la ciudad, aumentó las posibilidades de movilidad, redujo el tiempo de traslado y, sobre todo, representó el primer transporte popular y masivo en México.”<sup>39</sup> En fin, el tranvía de mulitas amplió los límites de la ciudad y facilitó el acceso a las poblaciones cercanas a la capital; con el tiempo se construyeron vías que unieron varios puntos del Distrito Federal.

Aunque transcurrieron veinte años desde la puesta en marcha del primer tranvía, fue hasta 1878 cuando se hizo evidente la necesidad de regular este transporte, para ello se adoptó la legislación que al respecto regía en Francia: “[...] se dieron a conocer en nuestro país [...] las estipulaciones sobre trazo y construcción; conservación y explotación, término y caducidad, tarifas y condiciones relativas al transporte de pasajeros y mercancías en Francia.”<sup>40</sup>

Ese año se construyó una vía entre la garita de Belén y el Panteón de la Piedad; otra de la glorieta de Carlos IV a Tacubaya, y una más de la Plaza de la Constitución a la garita de San Lázaro. En los años subsecuentes se autorizó la explotación de líneas entre Chapultepec y el panteón de Dolores, de Tacuba a Azcapotzalco, y sobre el Paseo de la

---

<sup>38</sup> Manuel Rivera Cambas, *México Pintoresco y Monumental*, México, Escuela Nacional de Bibliotecología y Archivonomía, 1967, t. I, p. 344.

<sup>39</sup> Joel Álvarez de la Borda, *op. cit.*, p. 13.

<sup>40</sup> Carlos J. Sierra, *Historia de los transportes eléctricos en México*, México, Departamento del Distrito Federal, 1976, p. 22.

Reforma. De esta manera, el tranvía “[...] iba cubriendo nuevas necesidades de la población y no solamente lo que a transporte de un lugar a otro se refería, sino también a satisfacer necesidades, como el transporte de mercancías [...]”<sup>41</sup> Hasta 1880 la Compañía Limitada de Tranvías con Correspondencia tenía 19 carros y plataformas, 194 mulas y cubría 16 km. Por su parte, la Compañía de Ferrocarriles del Distrito contaba con 96 km. de vía, 126 vagones, 31 plataformas, y dos vagones para el correo y servicio municipal.

Hacia 1888 se autorizó a esta última a introducir la locomotora como tracción para los trenes, aunque su uso no se generalizó porque “[...] las vías instaladas no soportaban el excesivo peso de las máquinas y sufrían grandes desperfectos con el correspondiente aumento en el costo de mantenimiento, además de ocurrir continuos accidentes.”<sup>42</sup> Entre 1880 y 1900 las líneas de tranvía se extendieron con nuevas rutas, ramales y entronques; durante ese tiempo, comenzaron los estudios para el cambio del sistema de tracción animal al eléctrico.

### 1.3 El tranvía eléctrico

El crecimiento económico durante el Porfiriato propició que la ciudad de México se expandiera y se iniciara una nueva etapa en el desarrollo urbano de la misma. Como consecuencia, los medios de transporte tradicionales como las carretas, canoas, trajineras y tranvías de tracción animal ya no fueron suficientes para satisfacer las necesidades diarias de transporte de la población.

El régimen de Porfirio Díaz duró más de treinta años, durante el cual las ciudades se convirtieron en el espacio en el que los proyectos modernizadores se volvieron realidad. La modernidad fue entendida como una época que abarcaba una serie de transformaciones en diversos ámbitos: en el plano político, lo moderno se reconocía por las instituciones y la doctrina liberal; una sociedad moderna se integraba por ciudadanos con derechos y obligaciones, moldeados por una élite que infundía sentimientos de identidad nacional, valores cívicos y herramientas necesarias para formar un individuo que estuviera a la par de

---

<sup>41</sup> *Ibid.*, p. 24.

<sup>42</sup> Manuel Vidrio, *op. cit.*, p. 207.

los habitantes de las “naciones civilizadas”; en el económico, se consideraba un sistema que estuviera basado en la industria. De esta manera la ciudad de México fue uno de los espacios más importantes para poner en práctica estas ideas.

A los ojos de los gobernantes y las élites, las ciudades “[...] serían el mejor escaparate de la evolución de la nación y mostrarían las bondades de la paz social y los frutos del desarrollo económico, convirtiéndose en espejo del lema ‘orden y progreso’ [...] servirían para legitimar al régimen porfirista [y] permitirían demostrar al extranjero que el país progresaba.”<sup>43</sup> De la mano de todos estos reajustes en materia política y económica, la sociedad citadina también buscó adaptarse a estos cambios, con el fin de estar a la altura de los países desarrollados. Para los hombres del Porfiriato modernizar una ciudad significaba ordenarla con base en modelos europeos, principalmente la capital francesa; deseaban ciudades que fueran:

[...] confortables y ordenadas, es decir, simétricas, con calles rectas [...] amplias avenidas [...] espacio abiertos y equipadas con transportes modernos, en segundo término, ser seguras [...] con alumbrado público; en tercero, ser limpias, para lo cual era necesario un buen sistema de agua potable y carecer de inundaciones, basura o malos olores; por último, ser bellas, y esto implicaba tener jardines arbolados, avenidas adornadas con glorietas y esculturas, e importantes edificios al estilo de la arquitectura francesa o italiana.<sup>44</sup>

Para lograr estos objetivos, se emprendieron reformas urbanísticas que incluyeron obras hidráulicas, pavimentación de calles y avenidas, instalación del alumbrado público, reordenamiento de la policía, campañas higiénicas y sanitarias y mejoramiento del transporte, entre otras.

Las ciudades se convirtieron en la residencia de todo tipo de sectores de la sociedad, desde los más beneficiados hasta los que apenas podían subsistir, y en el punto de confluencia de las actividades económicas e innovaciones científicas y tecnológicas. Un

---

<sup>43</sup> Elisa Speckman Guerra, “Sociedad y vida cotidiana en las ciudades porfirianas”, en Javier Garciadiego (coord.) *Gran historia de México ilustrada, De la Reforma a la Revolución 1857–1920*, México, Planeta de Agostino, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2002, t. IV, p. 201.

<sup>44</sup> *Ibid.*, pp. 201–202.



ejemplo de esto fue la electricidad, pues con el uso práctico en la industria y el alumbrado, se convirtió en la representación más evidente del avance científico logrado hasta entonces;

[...] la electricidad era uno de los símbolos más evidentes del progreso y de la modernización, y su introducción en el país significaba también el ingreso de México al rubro de las naciones ‘civilizadas’ y ‘cultas’ [...] era el símbolo de la ciencia, del progreso y de la civilización, y la de México tenía que pasar por una urbe científica, progresista y civilizada, sólo así sería moderna, estaría ‘a la moda’, acorde con el nuevo siglo y la nueva era que empezaba.<sup>45</sup>

La electricidad fue un elemento modernizador para la sociedad capitalina que pronto evidenció el uso práctico que podía tener para la vida cotidiana; por ejemplo, con el alumbrado público la ciudad pudo abrirse, con mayor seguridad, a la vida nocturna.

Desde 1890 comenzaron los ensayos para cambiar el sistema de tracción animal al eléctrico.<sup>46</sup> La primera línea se inauguró en 1900, y para ello se habían estudiado las conveniencias e inconveniencias de tres sistemas eléctricos: el de acumuladores, que era muy costoso; el de hilo subterráneo –que además de caro, la humedad del suelo de la ciudad de México impedía su uso–, y el de hilo aéreo que fue adecuado a las características de la capital.

En 1879, el alemán Werner Von Siemens demostró en la exposición industrial de Berlín, que la mejor opción de fuerza impulsora para los carros era el motor eléctrico. El *Trolley system* (mecanismo que permite alimentar de energía a los motores desde un cable elevado), fue la culminación de la innovación técnica con la que el sistema tranviario se convirtió, para fines de la década de 1880, en el medio de transporte urbano más importante en el mundo. Este sistema se utilizó en Alemania en 1881 y en Estados Unidos a partir de 1885.

---

<sup>45</sup> Lillian Briseño Senosiain, “La fiesta de la luz en la ciudad de México. El alumbrado eléctrico en el Centenario”, en *Secuencia*, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, sep–dic de 2004, núm. 60, p. 96.

<sup>46</sup> “Ferrocariles del distrito. Se autoriza a la empresa para que adopte el sistema de tracción eléctrica, de alambre elevado (Trolley System), en una extensión que no excederá de cincuenta kilómetros”, *Archivo General de la Nación*, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, caja 3, expediente 7, legajo 1, al representante de la compañía, Francisco P. de Castillo del Secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, 2 de enero de 1891.

En México la energía eléctrica se introdujo hacia 1889, un decenio después de haber aparecido en los países más avanzados. México pudo vanagloriarse de haber entrado en la era de la electricidad. Algunas pequeñas plantas de energía eléctrica, ya operaban en la Fábrica de Hilados y Tejidos de Heyser y Portillo en la ciudad de Guanajuato; y en 1888 se construyó sobre el río Atoyac, a 12km. de la ciudad de Puebla, la primera planta hidroeléctrica para proporcionar energía a las fábricas textiles. Un año más tarde, se instaló una segunda planta hidroeléctrica en Chihuahua.

Para 1900 existían en el país por lo menos quince plantas que generaban electricidad para diversas industrias, y la demanda de energía seguía en aumento. Entre 1902 y 1906 compañías británicas y canadienses entraron en la industria mexicana de generación y venta de energía eléctrica; las relaciones entre los empresarios extranjeros y la elite gubernamental de Porfirio Díaz permitieron este tipo de negociaciones, en las que ambas partes salieron beneficiadas; para finales de la dictadura, las compañías extranjeras controlaban las concesiones más redituables en la generación de energía eléctrica. Si bien en los primeros años del Porfiriato los capitales extranjeros estaban poco interesados en invertir en México; el régimen incentivó la industria, y se alejó de los principios proteccionistas que se habían aplicado en el país, sobre todo, apoyó a las industrias “nuevas y desconocidas”, “[...] nació así la idea de generalizar y sistematizar legalmente el otorgamiento de exenciones y franquicias para importar maquinaria y materiales en provecho de los creadores de industrias nuevas [...]”<sup>47</sup> Estas vertientes hicieron que invertir en México fuera atractivo para los capitales acumulados en los países industrializados y se establecieran todo tipo de fábricas. Por ejemplo, la producción manufacturera como la textil y tabacalera estaba en manos de franceses, la cervecera de alemanes, los norteamericanos preferían otros campos como el petrolero, el ferrocarril y el minero y múltiples capitales menores de españoles, ingleses, alemanes y norteamericanos se concentraron en otras ramas de la producción manufacturera como: fábricas de muebles, cerillos, loza, alfarería, fundiciones, entre otras.

---

<sup>47</sup> Fernando Rosenzweig, “La industria”, Daniel Cosío Villegas (coord.), *Historia moderna de México, El Porfiriato. Vida económica*, México, Hermes, primera parte, v. VII, 1965, p. 464.

Algunas de las más importantes empresas para la generación de electricidad en la ciudad de México fueron la Compañía Mexicana de Gas y Luz Eléctrica, la Compañía Mexicana de Electricidad y la Compañía de Fuerzas Hidroeléctricas de San Idelfonso. Además del suministro a las industrias, la electricidad también se utilizó como alumbrado público y, sin duda, uno de los campos en donde su aplicación resultó ser trascendental fue en el transporte de pasajeros.

Al iniciarse el siglo XX el tranvía de “mulitas” fue sustituido por el eléctrico, en 1899 el periódico porfirista *El Imparcial* dio cuenta de los ensayos para la sustitución:

[...] a la media noche de ayer el silencio fue interrumpido por el repiqueteo de un carro eléctrico que como un espectro brillante iluminando, se deslizó por las calles céntricas de la ciudad. A pesar de lo avanzado de la hora, pronto se vio rodeado el carro, de infinidad de curiosos. Cuando se detuvo un momento en la calle de la Independencia, los espectadores hicieron los más curiosos comentarios, maravillándose al ver que las luces incandescentes que llevaba, se extinguían por un momento y reaparecían de nuevo, poniéndose en contacto con el alambre que le producía. Al alejarse el carro, la multitud había quedado reducida a una docena de trasnochadores que lo despidieron con un débil aplauso. Debe entenderse que de ninguna manera fue un viaje inaugural, sino simplemente una prueba [...] con objeto de corregir todas las deficiencias que existen, antes de la inauguración oficial, que será apadrinada y honrada por el señor presidente de la República.<sup>48</sup>

Al día siguiente el periódico continuó con su crónica:

[...] En la casa central de la Indianilla se han seguido los trabajos en gran escala: los carros que servirán para la tracción eléctrica se hallan armados, tanto los primeros que se recibieron en el primer envío, como los que han llegado después: los cables conductores de la fuerza motriz están tendidos en toda la línea y listos los ‘trolleys’, la operación de la juntura de los rieles se halla muy avanzada y quedará terminada en los días de la semana entrante. En lo tocante a la instalación eléctrica del edificio de la Indianilla, ha sido terminada en todas sus partes, y hechos los primeros ensayos para el producto de la fuerza motriz. De todas maneras el servicio de la tracción eléctrica se inaugurará para el día 1° de enero de 1900.<sup>49</sup>

---

<sup>48</sup> *El Imparcial*, 15 de diciembre de 1899, p. 1.

<sup>49</sup> *Ibid.*, 16 de diciembre de 1899, p. 1.

Sin embargo, fue hasta el 15 de enero de ese año cuando se inauguró la primera línea de tranvías de tracción eléctrica hacia la Villa de Guadalupe. El servicio fue establecido por la Compañía de Ferrocarriles del Distrito Federal, y a la presentación asistieron importantes personajes de la época como el licenciado Ignacio Mariscal, secretario de Relaciones Exteriores, Pablo Escandón, militar y político cercano al gobierno del presidente Porfirio Díaz, el hijo de éste, entre otros.

Los nuevos tranvías tenían el triple de espacio que los de “mulitas”, y eran, dentro de la ciudad, dos veces más rápidos, el resultado fue un medio de transporte conveniente, eficaz, rápido y cómodo.

La introducción del sistema eléctrico fue un símbolo de “progreso” para la capital del país, aunque todo fue importado: el tipo de vía “Estándar Gage”, venía de Inglaterra: los coches eran de la casa J. G. Brill de Filadelfia, E.U., y los generadores, de la compañía General Electric; además, la Compañía de Ferrocarriles del Distrito Federal, que introdujo la electricidad en los tranvías, pertenecía a la denominada Compañía Limitada de Tranvías de México de origen inglés, “[...] la cual había sido organizada por iniciativa de los magnates del oro y los diamantes Julius Werhner y Alfred Beit, quien adquirió los derechos de explotación del sistema tranviario [...] Muchos de los inversionistas habían vendido sus intereses, y para 1905, el 75 por ciento de las acciones se encontraba en manos de capitalistas de Toronto.”<sup>50</sup> En 1906 una nueva empresa se consolidó bajo el nombre de Mexican Tramways Company o Compañía de Tranvías de México, presidida por el ingeniero y empresario de la electricidad, Frederick Pearson.

El 5 de junio de 1900 se aprobó un reglamento para el transporte eléctrico en el cual, entre otras disposiciones, se insistió en que “[...] los conductores y cocheros tratasen al público con toda educación, [que la] detención de vehículos [fuera] solamente en las esquinas debiendo estar pendientes de si alguna persona deseaba subir o bajar del tren y anunciar al público con toda anticipación los cambios de itinerario.”<sup>51</sup>

En la primera década del siglo XX la red del tranvía eléctrico formaba una trama de 14 líneas que cubría la ciudad en todas direcciones, con 343 kilómetros de vías. En esa

---

<sup>50</sup> Joel Álvarez de la Borda, *op. cit.*, p. 29.

<sup>51</sup> Carlos Sierra, *op. cit.*, p. 32.

misma década, los tranvías no tenían rival. “Los trenes, los tranvías de mulitas, ni los autos de alquiler eran competencia. Los trenes pasaban poco por las líneas urbanas, los segundos eran lentos y deficientes, finalmente los autos de alquiler eran demasiado caros. Esto no podía competir con la eficiencia y rapidez de los modernos tranvías.”<sup>52</sup> El servicio comenzaba desde las cinco o seis de la mañana hasta las nueve o diez de la noche, y en las “horas pico” pasaba un tren cada diez minutos.

A pesar de que en el Porfiriato el sistema tranviario alcanzó su máximo esplendor, los conflictos entre la empresa y sus trabajadores siempre estuvieron latentes. Con el inicio de la Revolución en 1910 los tranviarios, como otros grupos obreros, comenzaron a alzar su voz en contra de las condiciones bajo las que laboraban; por ello las huelgas fueron una constante. Por la importancia del tranvía, podemos imaginar que no contar con el servicio significaba un trastorno en la vida cotidiana de la población. En 1911 estalló una huelga en la empresa de tranvías, que dejó ver lo relevante que era el transporte eléctrico:

¡La huelga! ¡La huelga!

Es el grito que han lanzado motoristas y conductores.

Si no son atendidas sus demandas 2500 empleados abandonarán las plataformas de los carros eléctricos [...] No sería difícil que presenciáramos una de esas grandes huelgas, huelga que esta vez llevarían a cabo casi todos los empleados de tráfico de la Compañía de Tranvías Eléctricos, con grave perjuicio para el público que, de pronto, se vería sin su medio acostumbrado de transporte urbano.<sup>53</sup>

Esta huelga es significativa, ya que fue el primer conflicto que causó una gran parálisis en las actividades de la ciudad y fue el antecedente de los conflictos laborales que se suscitaron durante el periodo revolucionario. “[...] las huelgas tranviarias de los años 1910 y 1920 afectaron profundamente la vida de la ciudad de México. No sólo paralizaron, al menos parcialmente, el servicio de transporte tranviario, sino que afectaron más ampliamente el orden de la ciudad.”<sup>54</sup> No obstante, a los conflictos laborales hay que sumar factores como el aumento de la población, la expansión de la capital, no ser el único medio,

---

<sup>52</sup> Jesús Rodríguez López, *op. cit.*, p. 16.

<sup>53</sup> *El Imparcial*, 2 de julio de 1911, p. 1.

<sup>54</sup> George Leidenberg, “Huelgas tranviarias y el orden urbano en la ciudad de México. 1911–1925” en *Historias*, México, Instituto de Antropología e Historia, sep–dic de 2003, núm. 56, p. 47.

la inestabilidad a casusa de la revolución, la falta de inversión por parte de los empresarios de la compañía, entre otros elementos, para comprender porque el tranvía tuvo problemas para mantenerse como el principal medio de transporte popular en la ciudad de México.

El tranvía tuvo gran importancia en el desarrollo urbano al unir la ciudad con las poblaciones cercanas a ella. La desecación de algunas partes de los lagos que circundaban la capital del país influyó para que esos terrenos fueran habitables y se desarrollaran nuevos fraccionamientos.

Entre 1884 y 1900, las colonias que se construyeron se localizaron principalmente en las zonas sur poniente y norte, en los municipios de Tacuba, Tacubaya, Azcapotzalco y Guadalupe–Hidalgo; la región sur tuvo, en cambio, una expansión limitada. La preferencia por estos sectores se explica, en virtud de que la zona oriente, cercana al lago de Texcoco, era salitrosa, árida, baja y, por lo tanto, expuesta a inundaciones; además estaba cerca del gran canal de desagüe desde dónde los vientos arrastraban la suciedad y el olor de los desechos de la ciudad. Fue en esta parte de la capital donde se levantaron casas o jacales rodeados por callejones estrechos, que fueron habitados por la población de escasos recursos.

En cambio, la zona poniente era más alta y menos expuesta a las inundaciones, con más vegetación y aire fresco. Fue en este sector donde se construyeron los fraccionamientos más exclusivos de la ciudad.<sup>55</sup> En el norte, se localizaron las colonias para comerciantes, obreros y para la naciente clase media, esta área estaba rodeada por los talleres del ferrocarril de Guadalupe y la estación de Hidalgo.

Durante esta primera etapa de expansión de la ciudad de México, se observó una creciente y marcada división entre las zonas en las que se concentraba la élite porfiriana y la población en general: “Las características arquitectónicas de la ciudad estaban geográfica y socialmente circunscritas, haciendo más palpable la diferenciación entre sus distintas partes, que también evidenciaban una forma de construir y de vivir diferentes. Las

---

<sup>55</sup> “El modo en que se formaban dentro de las ciudades [...] los distintos barrios según la situación social de sus habitantes se ha atribuido con frecuencia a la meteorología urbana. Los mejores lugares estaban situados en elevaciones de terreno, por encima de la niebla y la humedad de las llanuras fluviales o a barlovento [...] A nivel social, surgían dos culturas separadas físicamente, de tal modo que podían vivir [...] la una de espaldas a la otra. La segregación social fue la nota dominante en el desarrollo urbano del siglo XIX”, Norman J. G. Pounds, *La vida cotidiana, historia de la cultura material*, Barcelona, Crítica, 1992, pp. 370-371.

desigualdades entre riqueza y pobreza eran tangibles y se manifestaban por el lugar habitado [...].”<sup>56</sup> La organización del espacio y la apropiación de éste por parte de cada grupo social, provocó que se hicieran más reconocibles las diferencias entre unos y otros: “[...] la élite hizo alarde de su distancia social partiendo de una separación cada vez más drástica, respecto al resto de la población, en la forma de divertirse, reunirse y pasear [...] haciendo de la exclusividad un rasgo distintivo y muestra inequívoca de refinamiento.”<sup>57</sup>

En 1880, en las inmediaciones de La Alameda, se concluyó la construcción de la colonia de Los Arquitectos, destinada a estos profesionales y a estudiantes de la Academia de San Carlos. Sin embargo, en ella se avicindaron comerciantes, militares de alto rango y profesionistas. En esa misma década se establecieron las colonias Violante y Morelos, en el barrio de Tepito, ubicadas en la zona noroeste de la ciudad. En el decenio siguiente se crearon las colonias Santa María la Ribera, Nueva Francia y San Rafael en donde se instalaron familias de clase media; la última limitaba con la Guerrero, habitada principalmente por obreros. “Entre 1900 y 1910 se crearon 28 colonias en el Distrito Federal [...] lo que significa casi 3 colonias por año. La mayoría de éstas se hicieron bajo el supuesto de la existencia de las Reglas para la admisión de nuevas colonias, expedidas en 1903.”<sup>58</sup>

Al igual que la ciudad, los trenes eléctricos también extendieron sus vías a lo largo y ancho de la misma. Esto contribuyó a la movilidad urbana, ya que trasladaba a los obreros que laboraban en poblaciones cercanas a la capital, como Tlalpan, Azcapotzalco y Tlalnepantla, zonas de una incipiente industrialización. También transportaban a empleados, estudiantes, amas de casa, etc., a sus diversas actividades, y posibilitó la comercialización y el abasto de productos hacia la ciudad.

En definitiva, el tranvía debe ser considerado, como el primer medio de transporte masivo en la ciudad de México, y uno de los ejes principales de la expansión urbana. Más

---

<sup>56</sup> Hira, de Gortari Rabiela, “¿Un modelo de urbanización? La ciudad de México de finales del siglo XIX”, en *Secuencia. Revista americana de ciencias sociales*, México, Instituto José María Luis Mora, mayo-agosto de 1987, p. 47.

<sup>57</sup> *Ibid.*

<sup>58</sup> Jorge Jiménez Muñoz, *La traza del poder. Historia de la política y de los negocios urbanos en el D. F. (1824-1928)*, México, Codex editorial, 1993, p. 21.

tarde, la mezcla de varios factores evidenció la imperfección del sistema tranviario para cubrir las exigencias cotidianas.

## 1.4 El automóvil

El automóvil, al igual que otros medios como el ferrocarril, fue producto de las innovaciones tecnológicas que se produjeron luego de la revolución industrial con la que se aceleró el proceso de investigación tecnológica, la estandarización de piezas, el proceso de ensamblaje y la fabricación en serie. Todos estos elementos coadyuvaron para que pudiera generalizarse; pero antes tuvo que pasar un largo proceso hasta llegar a su perfeccionamiento.

El automóvil se construyó poco a poco, no puede atribuirse a una sola persona el título de inventor; por el contrario, fue el resultado del conjunto de tecnologías que se desarrollaron a lo largo del tiempo. Después del perfeccionamiento de la máquina de vapor y una vez que el ferrocarril quedó completo gracias a la fabricación de las vías que lo llevaron a lugares lejanos al unir poblaciones y países; se pensó en la posibilidad de construir un vehículo que no necesitara rieles y que la máquina no fuese tan pesada como la locomotora. Lo que se buscaba era un medio que se manejara a voluntad y que fuera eficiente para el transporte ligero. Ya avanzado el siglo XIX, principalmente en Europa, se iniciaron experimentos para usar una fuerza distinta al vapor para emplearla de manera práctica. Mientras continuaban los estudios de las locomotoras, se experimentó con motores de explosión que resultaron más ligeros y más flexibles; ésta fue la solución que se encontró, y poco a poco se perfeccionó.

En 1801, el ingeniero francés Philippe Lebon patentó “[...] un motor basado en la expansión de una mezcla de aire y gas incandescente.”<sup>59</sup> En 1804 el suizo De Raviz obtuvo la patente para construir un motor accionado con la energía de “gases explosivos.” “Por vez primera se emplea, tras la pólvora y el vapor, un nuevo agente de energía: el gas combustible. Mezclado en las debidas dosis con el aire, la mezcla resulta explosiva; puede

---

<sup>59</sup> *Historia del auto*, Barcelona, Vergara, 1963, p.25.



encenderse y desarrollar en el estallido una notable fuerza de expansión.”<sup>60</sup> Este mecanismo fue la base que se utilizó para crear el motor de combustión interna que se innovó a partir de estos principios.

En 1854, en Italia, el sacerdote Barsanti, junto con Felice Matteucci, lograron: “[...] establecer un principio de la combinación detonante del gas, que transformó el movimiento instantáneo de la detonación en uno regular, sucesivo y uniforme, que podía ser empleado como fuerza motriz.”<sup>61</sup> En 1859 el ingeniero francés Juan José Esteban Lenoir hizo lo propio con otro motor, en el que empleó como combustible el gas, al que aplicó los descubrimientos del inventor del gas del alumbrado, Philippe Lebon. También el ingeniero alemán Nikolaus August Otto lo perfeccionó, pero fueron sus compatriotas Gottlieb Daimler y Karl F. Benz quienes inventaron el motor de gasolina de tamaño reducido y económico que sería la base del automóvil. En 1862 Daimler ideó un motor mucho más eficiente que los precedentes, con el que, prácticamente, se equipó a los primeros automóviles. Todos ellos contribuyeron en el proceso de perfeccionamiento del motor de combustión interna. Cuando estuvo listo, se adaptó para que moviera un vehículo práctico y ligero, Daimler y el también ingeniero alemán Wilhelm Maybach construyeron uno:

[...] en el mes de enero de 1884, se ponen en contacto de nuevo con el fundidor Kurtz, esta vez para lograr un nuevo motor, todavía más pequeño que los anteriores y del que esperan obtener mejores resultados [...] funcionará con gasolina y además no tendrá el cilindro horizontal, como sus motores anteriores, sino que esta vez será vertical. De esta forma se creó el tipo básico de motor para vehículos.<sup>62</sup>

La carrocería que se utilizó fue la de un carruaje, circulaba a doce kilómetros por hora, levantaba una enorme nube de polvo, producía un ruido ensordecedor, y un olor muy desagradable por la gasolina que quemaba; gracias a las exposiciones universales, el aparato de Daimler y Maybach pudo darse a conocer; este fue el inicio de la industria automotriz.

---

<sup>60</sup> *Ibid.*, p. 22.

<sup>61</sup> Fanny del Río, *op. cit.*, p. 12.

<sup>62</sup> Miguel Castro, *op. cit.*, p. 111.

Con todo, no se puede asegurar que el automóvil de Daimler fuera el primero. En Francia, los socios René Panhard y Émil Levassor aplicaron el motor a un ómnibus que circulaba por las calles de París sobre rieles. Más tarde el ingeniero francés Armand Peugeot puso en marcha su primer auto con un motor “Daimler”. El automóvil se perfeccionó en la medida en que otras tecnologías también lo hicieron, por ejemplo, el magneto de alta tensión, fue inventado por el alemán Gottlob Honold en la fábrica Bosh, lo que significó un paso importante en el desarrollo del motor, pues agregó un dispositivo para abrir y cerrar el paso de la corriente con lo que se creó el ruptor o “switch”.

Uno de los problemas que se presentaron fueron las llantas, pues se rompían con facilidad y había que reemplazarlas continuamente. Los neumáticos se obtienen del caucho vulcanizado, lo que permite que la rueda tenga resistencia, elasticidad y ligereza. En 1888, el veterinario escocés John Boyd Dunlop fabricó un neumático para el triciclo de su hijo, “[...] con tubos de goma con una bomba de aire para inflar balones, después envolvió los tubos de goma con una lona para protegerlos y los pegó sobre las llantas de las ruedas del triciclo.”<sup>63</sup> Posteriormente, fueron utilizados en el automóvil, gracias a los industriales franceses Edouard y André Michelin quienes las usaron en una carrera con grandes resultados, pues la rueda fue más resistente.

Con las bases del automóvil definidas, la construcción y venta de los primeros autos que salieron de los pequeños talleres, desarrolló una incipiente industria automotriz. “Las fábricas grandes y pequeñas no cumplían los encargos más que varios meses después de haberlos recibido.”<sup>64</sup> En Alemania, las casas Daimler y Benz fabricaron automóviles, en Francia la casa Panhard–Levassor se convirtió en la principal productora de autos.

Aunque fue en Europa donde los experimentos con el motor de combustión interna se aplicaron en la construcción del automóvil, también en América, específicamente en Estados Unidos, se hicieron pruebas similares; contagiados por las noticias que llegaban del viejo continente.

En 1889, en Springfield, Massachusetts, los hermanos Charles y Frank Duryera construyeron el primer vehículo a gasolina en el continente americano; otros

---

<sup>63</sup> <http://es.wikipedia.org/wiki/Neum%C3%A1tico> Consultado el 15 de abril de 2010.

<sup>64</sup> *Historia del auto*, p. 33.

estadounidenses también experimentaron con los motores de combustión, y fabricaron automóviles. Ramsom E. Olds construyó un auto que superaba ampliamente lo hecho hasta entonces en Estados Unidos y a la altura de los fabricados en Europa, era un automóvil de bajo costo y con buenas condiciones técnicas, ya que los impuestos aduanales de importación aumentaron el precio de los coches provenientes de Europa. El auto valía en su versión de lujo 1 250 dólares; posteriormente, Olds redujo aún más las dimensiones y el peso del vehículo, así como el costo, que fue de 650 dólares, este modelo obtuvo un gran éxito, pues en 1901 ya se habían construido 425 unidades.<sup>65</sup>

Si bien la industria del automóvil nació y se perfeccionó a pasos agigantados, gran parte de la población europea y americana, no tenía la posibilidad de adquirir algún auto pues prácticamente era un objeto de lujo.

El coche construido por Daimler y Maybach fue modificado; el segundo mejoró el carburador, la dirección, y el sistema de refrigeración con lo que logró construir un radiador que patentó. El mayor cambio que dio lugar al automóvil moderno fue la idea que tuvo el diplomático y empresario austriaco Emil Jellinek, quien acudió a Daimler para que le construyera un automóvil “a la medida”. Para Jellinek, el auto debía ser útil, tener: “[...] las ruedas más pequeñas, que fuera más ancho y menos alto, que estuviera dotado de motores de mayor potencia y de frenos adecuados [...]”<sup>66</sup> En 1901, Maybach realizó las modificaciones que el cliente solicitó, el resultado fue el primer “Mercedes”, y una nueva forma de fabricar el automóvil, ya que sus características fueron revolucionarias.

Al inicio del siglo XX se advirtieron las ventajas de este medio de transporte pues no tenía como limitante las vías, como el ferrocarril; sin embargo, el problema principal fue su precio, pues era muy superior; al de un coche tirado por caballos.

En una primera etapa, la construcción del automóvil fue de forma artesanal; hasta marzo de 1900 se abrió la primera fábrica, propiamente dicha, con 400 obreros en las instalaciones de la FIAT (Fabbrica Italiana Automobili Torino) en Italia. “No se trataba ya de un taller [...] La fábrica Fiat contaba con varios departamentos de trabajo simultáneo:

---

<sup>65</sup> Miguel Castro, *op. cit.*, p. 230.

<sup>66</sup> *Ibid.*, p. 264.

fundición, chasis, montaje de motores y transmisiones, pintura y tapicería.”<sup>67</sup> A finales de 1900 había 103 marcas registradas como fabricantes de automóviles, la mayoría de ellas de baja escala por lo que casi ninguna sobrevivió a la era de la producción industrial, y cerraron sus puertas.

El elevado precio de la fabricación del automóvil obviamente redujo el mercado. Quien adquiriría una unidad no sólo necesitaba poseer recursos económicos para comprarlo, también debía tener afición deportista, conocimientos técnicos y capacidad para hacerse cargo de los gastos de manutención. A ello se añadía la dificultad de conseguir piezas de intercambio, combustible y mecánicos calificados para arreglar cualquier desperfecto. Todo esto hizo al automóvil una novedad y un lujo. Aunque durante la primera década del siglo XX la gente adinerada compró este artículo con gran interés, la fabricación entró en una pausa y comenzó otra etapa, ya que pronto fue evidente la utilidad de este medio, tanto para el transporte de personas como de mercancías.

Los fabricantes de automóviles plantearon la posibilidad de llegar a más personas, pero fue necesario abaratar el costo de producción para que el precio también disminuyera. La construcción de autos de manera artesanal cambió con la puesta en marcha de las ideas del ingeniero y economista estadounidense Frederick W. Taylor sobre la fabricación en serie.

Al finalizar el siglo XIX, el también estadounidense Henry Ford construía autos en la ciudad de Detroit, Michigan E.U., pero el proceso de armado era laborioso, cada coche era ensamblado a mano y el motor debía construirse por encargo. Con todo, Ford pensó que el automóvil se convertiría en el medio de transporte más utilizado, pero antes era necesario que se convirtiera en una necesidad; no un juguete para ricos. Desde que su empresa comenzó a fabricar autos, se manifestó la inquietud de venderlos a bajo precio para que la gente pudiese comprarlos, para él “[...] el futuro estaba en el coche barato y flexible que pudiese venderse a gran escala.”<sup>68</sup> En 1908 la empresa comenzó con el diseño del famoso modelo “T”:

---

<sup>67</sup> Fanny del Río, *op. cit.*, pp. 51-52.

<sup>68</sup> Peter Collier y David Horowitz, *Los Ford: una epopeya americana*, Barcelona, Tusquets Editores, 1990, p. 48.

[...] el chasis a bastante altura de la dura carretera, ruedas y muelles sólidos, un motor de cuatro cilindros que generaba 20 caballos de fuerza con un magneto interior para producir la chispa. Era ligero pero fuerte gracias al revolucionario acero con aleación de vanadio. Objetivamente, era poco atractivo; sin embargo, sus utilitarias virtudes de liviandad, sencillez y poder conferían al Modelo T belleza.<sup>69</sup>

Este modelo salió al mercado ese año y fue el primer auto en conquistar el mercado estadounidense, su sencillez y versatilidad representaron el inicio de una época en que la posibilidad que la gente adquiriera un auto ya no sorprendía. “Era un cuatro plazas con motor de cuatro cilindros; la caja de velocidades tenía dos marchas hacia delante y una hacia atrás. Costaba 850 dólares [y fue] apoyado en una gran campaña publicitaria que prometía poner a Estados Unidos sobre ruedas [...]”<sup>70</sup> En 1910, Henry Ford expandió su compañía, compró una antigua pista de carreras donde estableció una nueva planta en la que aplicó las ideas de Taylor sobre el control de tiempos de fabricación y la producción en cadena que representaba “[...] la convergencia en el proceso de manufactura de los principios de potencia, presión, economía, sistema, continuidad, velocidad y repetición.”<sup>71</sup> Antes de poner en práctica estos preceptos se requería un promedio de doce horas para ensamblar un auto, después, bastaba con hora y media. En consecuencia, el precio del modelo “T” disminuyó y la demanda del automóvil aumentó notablemente. Hasta 1910 se habían vendido 34 500 unidades, nueve años más tarde alcanzó la cifra de un millón. La fabricación en serie fue un paso fundamental hacia la popularización del auto; poco a poco se crearon industrias dedicadas a su producción que pronto se convirtieron en grandes consorcios financieros fundamentales para la economía europea y estadounidense.

El automóvil se convirtió en un objeto esencial, ya que modificó la manera de transportarse, al no contar con vías que limitaran su ruta ni tener una máquina pesada; por su versatilidad porque podía correr grandes o pequeñas distancias y trasladar personas o mercancías. Poco tiempo después de que se puso en el mercado mundial, México también se convirtió en un país consumidor de este novedoso medio de transporte, por supuesto que los primeros compradores fueron personas de altos recursos económicos.

---

<sup>69</sup> *Ibid.*, p. 51.

<sup>70</sup> Fanny del Río, *op. cit.*, p.53.

<sup>71</sup> Peter Collier, *op. cit.*, p. 63.

### 1.4.1 El automóvil en la ciudad de México

En México, el ferrocarril jugó un papel importante como integrador nacional, ya que logró acercar poblaciones; la expansión de este medio fue interrumpida por la Revolución (que inició en 1910) y sustituida por el vehículo automotor, que se convirtió en el medio de transporte por excelencia durante el siglo XX. Hasta ahora no se puede precisar cuándo circuló en México el primer automóvil, pero podemos localizar la fecha entre 1894 y 1898<sup>72</sup>, pues en varias fuentes se señala a distintas personas como “el dueño del primer automóvil en México.” En principio, fue objeto de lujo, un “juguete” para los ricos. La capital mexicana fue uno de los primeros lugares en donde se observaron estos “artefactos”, ya que era el hogar donde vivían las personas que tenían posibilidades económicas para adquirir uno. Los empresarios y políticos mexicanos José Ignacio Limantour y Thomas Braniff<sup>73</sup> fueron los primeros en importar autos a territorio mexicano, que probablemente arribaron por el puerto de Veracruz, dado que correspondían a modelos europeos; poco después importaron estadounidenses.

En 1895 el señor Fernando de Teresa (de quien desconocemos algún dato sobresaliente) salió a las calles de la ciudad de México montado sobre un automotor: “[...] la prensa capitalina cubre el suceso; se combate el supersticioso rumor, y con unanimidad se felicita al señor De Teresa, por ser él, el primero que introduce en el país, esta novedad, que está llamada a producir una revolución en los medios de locomoción.”<sup>74</sup> Los impulsores y usuarios del automóvil vieron en el automotor un símbolo novedoso de lujo y esparcimiento, por lo que el sentido útil de este aparato era pasearse por las calles de la ciudad “a toda velocidad” para que los demás pudieran observarlos con miradas atónitas. A partir de entonces la importación de automóviles continuó y en 1898 llegaron a México, procedentes de Europa, los autos marca Delaunay–Belleville, de Andrés Sierra González; el

---

<sup>72</sup> Federico Fernández Christlieb, *op. cit.*, p. 33; Fanny del Río, *op. cit.*, p. 30; Graciela Alicia Herrera Sánchez, *La influencia del automóvil en la Historia de México*, México, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad Nacional Autónoma de México, 1985, p. 16 (Tesis de licenciatura en Historia).

<sup>73</sup> Héctor Romero, *Historia del transporte...*, p. 120; Fanny del Río, *op. cit.*, p. 30. Algunos de estas personas eran muy cercanas al gobierno o eran empresarios importantes José I. Limantour, por ejemplo, fue Secretario de Hacienda en el gobierno de Porfirio Díaz y Thomas Braniff fue un hombre de negocios; sus hijos comercializaron automóviles.

<sup>74</sup> Fanny del Río, *op. cit.*, p. 28.

Benz de Limatour; y los Pope–Toledo, Packard, Mercedes, FIAT y Delaunay–Belleville de Enrique Riva y Cervantes.<sup>75</sup>

Con la importación de estos vehículos nacieron casas comercializadoras, como la Empresa Importadora de Mejoras de Javier Garrida, que vendía automóviles marca Motorette, la Compañía Mexicana de Vehículos Eléctricos, que ofrecían las marcas Winton, Columbia, Pope-Toledo y Cadillac; la Agencia de Bicicletas y Automóviles Meenen y Studt, que manejaba marcas como Opel, Columbia, Hartford, y era también un taller de composturas; la Compañía Panamericana de Vehículos S. A., la Agencia FIAT cuyos agentes exclusivos en México eran los señores A. y P. Fratelli y Lange, la Central de Automóviles S. A. (Central Automobile Agency S. A.), la Möhler y De Gress, la de los Braniff, la de los Boker, y el Garage de Gardner y Sherer.<sup>76</sup>

El sector privilegiado tenía un nuevo instrumento de distinción y para lucirlo realizaron paseos dominicales y carreras automovilísticas, porque se le consideraba un deporte. También organizaron agrupaciones como el Automóvil Club de México, inspirado en los correspondientes de Francia y Estados Unidos, y se popularizó un atuendo especial para quienes gustaban de este tipo de recreación, ya que era necesaria una vestimenta que le permitiera maniobrar y al mismo tiempo protegerse del clima. De esta manera, el conductor portaba gorra, “goggles”, para cubrir sus ojos, y chaquetas que lo aislaran de alguna explosión del motor. Una característica por la que se distinguieron fue el término *chauffeur*<sup>77</sup>, palabra proveniente del francés. Si bien el automóvil era considerado, además de un lujo, un elemento deportivo, pronto invadió la esfera política del país; Porfirio Díaz comenzó a utilizar el automotor y dejó atrás el carruaje.

Es curioso notar que aunque el automóvil se introdujo en la ciudad de México casi a la par que el tranvía eléctrico y compartían el mismo espacio, el uso que se le dio al primero no tenía nada que ver con los sectores “populares” que transportaba el segundo. El automotor era símbolo de poder e individualidad; quien conducía uno se consideraba único y diferente en una ciudad que, durante el Porfiriato, era símbolo de la modernidad. La

---

<sup>75</sup> *Ibid.*, p. 30. Sobre Andrés Sierra González sólo se conoce que fue quien introdujo el primer automóvil a México procedente de El Paso, Texas; sobre Enrique Riva y Cervantes no obtuvimos algún dato relevante.

<sup>76</sup> Diana Montserrat Rojas Meza, *op. cit.*, p. 24.

<sup>77</sup> Para conocer su definición, véase nota al pie número 16 de la introducción.

introducción del auto también coincidió con la expansión que la ciudad experimentó, a inicios del siglo XX. La capital podía presumir de contar con servicios como la electricidad, telégrafo, prensa, escuelas, hospitales, paseos y avenidas como en París y el automóvil significaba que México se encontraba a la altura de las naciones modernas.

En cuanto a la administración política de la ciudad de México, con base en la Ley de Organización Política y Municipal del Distrito Federal publicada en 1903, se estableció la nueva división política de éste, con lo que se redujo de 16 a 13 municipalidades<sup>78</sup>, incluyendo la de México, (Véase imagen 1). El gobierno y la administración estaba a cargo del poder ejecutivo federal a través del Consejo Superior de Gobierno, que estaba formado por tres funcionarios: el gobernador, el director general de Obras Públicas y el presidente del Consejo de Salubridad, nombrados libremente por el presidente de la República. Por su parte los ayuntamientos sólo fungían como cuerpos consultivos. Con estas medidas el poder ejecutivo federal reforzó su proyecto de “[...] contar con una capital que se gobernara, diseñara y reformara según los diseños y proyectos federales.”<sup>79</sup> La expansión de la ciudad de México con la consecuente incorporación de las poblaciones cercanas a ella, la formación de nuevas colonias y fraccionamientos así como los cambios en el estilo arquitectónico y urbanístico de la capital la dotaron de un nuevo aspecto.

---

<sup>78</sup> “Así por efecto de la ley de 26 de marzo de 1903, los municipios del DF se redujeron de 22 a 13 (artículo 2º) [...]”, Sergio Miranda Pacheco, *Historia de la desaparición del municipio en el Distrito Federal*, México, Unidad Obrera Socialista, 1998, p. 125; “[...] se redujo el número de municipalidades a 13: México, Guadalupe-Hidalgo, Azcapotzalco, Tacuba, Tacubaya, Mixcoac, Cuajimalpa, San Ángel, Coyoacán, Tlalpan, Xochimilco, Milpa Alta e Iztapalapa”, Regina Hernández Franyuti, *El Distrito Federal: historia y vicisitudes de una invención 1824-1994*, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2008, p.148.

<sup>79</sup> Hira de Gortari Rabiela, “¿Un modelo de urbanización?...”, p. 45.



**Imagen 1. El Distrito Federal en 1903**



Fuente: Regina Hernández Franyuti, *El Distrito Federal: historia y vicisitudes de una invención...* p. 149.

El periodo que va de 1900 hasta el inicio de la Revolución en 1910 se caracterizó por un crecimiento acelerado. Entre las colonias que se construyeron en esta etapa se destacaron, por la introducción de nuevos conceptos arquitectónicos y urbanísticos, La Roma, Condesa y La Teja (actualmente Juárez y Cuauhtémoc). En donde se construyeron las residencias más lujosas de la ciudad, casi todas de estilo europeo: “La colonia Roma, de influencia francesa, diseñada con avenidas panorámicas tipo boulevard interrumpida por plazas sucesivas [...] y la colonia Condesa, levantada en terrenos de la hacienda del mismo nombre [...] cuyas avenidas diagonales convergen en su mayoría a la gran plaza del hipódromo.”<sup>80</sup> En el caso de la Roma Sur, la compañía que anunciaba la venta de los

---

<sup>80</sup> María Dolores Morales, “La expansión de la ciudad de México en el siglo XIX: el caso de los fraccionamientos”, Alejandra Moreno Toscano (coord.), *Ciudad de México: ensayo de construcción de una historia*, México, Secretaría de Educación Pública, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 1978, p. 192 (Colección Científica. Historia núm. 61)

terrenos promovía una compra segura y un fraccionamiento que contaba con agua en abundancia, calles pavimentadas, parques, amplias banquetas, árboles y jardines.

A la par de la construcción de las colonias: Roma, Condesa y de La Teja, que se localizaban en la parte poniente de la ciudad, también aumentaron las de los grupos sociales de escasos recursos en la sección norte y oriente de la capital; por ejemplo, se estableció la Valle Gómez, y la Progreso de la Viga en aquellas áreas respectivamente. También en la zona norte, se construyeron colonias para comerciantes y obreros como la Santa Julia (en la municipalidad de Tacuba), La Bolsa, Romero Rubio y Díaz de León. En el sur se fundaron las colonias Escandón, para obreros, Hidalgo, Indianilla (actualmente colonia Doctores) y la Obrera, en la que vivían artesanos y albañiles. En éstas, el orden en la traza de las calles y los servicios públicos no prevaleció como en las colonias de los sectores privilegiados, pero nacieron y se multiplicaron de manera irregular.<sup>81</sup>

Las zonas habitadas alcanzaron sus límites por el norte hasta la estación ferroviaria de Guadalupe-Hidalgo, al oriente hasta San Lázaro (hoy en día terminal de autobuses), al poniente la colonia Condesa que se unía con el municipio de Tacubaya, y hacia el sur poniente, el límite era la colonia Roma (hasta el actual viaducto Miguel Alemán).

Al finalizar el Porfiriato, la ciudad de México tenía un aire de modernidad, aunque pocos sectores y grupos sociales gozaron de los beneficios de ésta. Las colonias elegantes contaron con pavimentación, drenaje, desagüe, servicios de limpia, alumbrado público, y viviendas confortables; pero los llamados “barrios” permanecieron con calles enlodadas, sin servicios públicos, y se caracterizaron por la suciedad y el hacinamiento. Para el establecimiento de nuevas colonias la reglamentación (1903) señalaba que era necesario celebrar contratos entre el ayuntamiento y los fraccionadores. Éstos se debían sujetar a la aprobación del trazo de calles, asegurar la construcción de atarjeas, dotar de agua potable, pavimentación de calles, entre otros requisitos “[...] esto no tuvo ningún resultado favorable, en 1906 sólo había 6 colonias que habían sido autorizadas por el ayuntamiento, 14 habían sido aceptadas apenas por los municipios foráneos y se le tendrían que

---

<sup>81</sup> En 1908 la Secretaría de Hacienda solicitó al ayuntamiento de la ciudad de México información sobre las colonias establecidas en la municipalidad de México, el Director de Obras Públicas envió un listado con aquellas que estaban formadas entre 1857 y 1908, Véase Apéndice 1, *Listado de colonias registradas por el ayuntamiento de la ciudad de México entre 1857 y 1908*.

introducirles servicios, 6 colonias, por último, no habían sido aceptadas por no estar de acuerdo a las reglas expedidas.”<sup>82</sup> Al mismo tiempo, la ciudad de México vivió un crecimiento económico debido a la instalación de industrias de diversos ramos, porque fue beneficiada por la construcción de una red importante de comunicación que la convirtió en paso obligado de las principales líneas de ferrocarril en el país.

En cuanto al transporte, durante los primeros años del siglo XX el auto ocupó un espacio en la vida cotidiana de la ciudad, como lo hizo el tranvía eléctrico; y “[...] comenzó a constituirse no sólo como un *sport*, como se decía en aquella época, sino como un medio de transporte.”<sup>83</sup> Con el nacimiento de diversos fraccionamientos y colonias, la ciudad también experimentó un cambio en la manera de transitar y desplazarse. En materia legal, en 1903<sup>84</sup> se expidió un “Reglamento para la circulación de automóviles”, que incluyó elementos administrativos como los requisitos para obtener una licencia para conducir y la obligación de inscribir el automóvil en las oficinas del gobierno del Distrito Federal, y ser examinado por un ingeniero o un práctico mecánico nombrado por el gobernador para saber si “[...] el vehículo llena todas las condiciones de seguridad en sus piezas, y muy especialmente en los frenos.”<sup>85</sup> Para obtener la licencia de conducir, el chofer debía comprobar que poseía

[...] las condiciones de prudencia, sangre fría, seguridad de pulso y buena vista para variar según las circunstancias, la dirección del vehículo, así como la prontitud con que llegado el caso, pueda poner en obra los medios para enfrenarlo y detenerlo o para variar hábilmente la dirección.<sup>86</sup>

La ley no era clara sobre cómo se comprobarían aquellos elementos para poder expedir la licencia y el permiso de circulación del automóvil, sólo especificaba que estos trámites debían hacerse en las oficinas del gobierno del Distrito Federal sin detallar que existiera un departamento especial. Algunos elementos sobre el tránsito también fueron considerados.

---

<sup>82</sup> Jiménez Muñoz, Jorge H., *La traza del poder...*, p. 23.

<sup>83</sup> Diana Montserrat Rojas Meza, *op. cit.*, p. 39.

<sup>84</sup> No conocemos otro reglamento posterior a los expedidos en 1846 y 1850 que ya fueron descritos. Es posible que el de 1903 fuera el primer reglamento de tránsito en el país en incluir al automóvil dentro de sus disposiciones y artículos dado la aproximación de fechas en las que se introdujo éste en la ciudad de México.

<sup>85</sup> AHDF, Fondo Ayuntamiento, Sección: Gobierno del Distrito: Vehículos, Automóviles, vol. 1787, exp. 1, ff. 1-4, Véase Apéndice 2, *Reglamento para la circulación de automóviles (1903)*.

<sup>86</sup> *Ibid.*, f.2.

En el artículo noveno se estableció que: “[...] no podrá exceder en ningún caso de cuarenta kilómetros por hora [...] ni de diez kilómetros en las calles o lugares de mayor tráfico.”<sup>87</sup> Debido a los constantes atropellamientos a peatones en los que el automóvil estaba involucrado y, sobre todo, porque la población no estaba acostumbrada a convivir con este medio, por incurrir en alguna falta se establecieron multas económicas que iban de cinco a 100 pesos o arresto de uno a 30 días. Con el reglamento, las autoridades del Distrito Federal dotaron al automóvil y al conductor de un marco legal y regularon la convivencia entre éste, el peatón y los otros medios de transporte. Desconocemos qué clase de estudios se hicieron para la redacción de éste y qué autoridad fue la encargada de observar que se cumpliera.

Gradualmente el automotor introdujo elementos en el entorno ciudadano, por ejemplo, la gente “de a pie” se sintió invadida dado que las calles por las que caminaba se convirtieron en una especie de “pista de carreras”, el sentido de algunas se modificó para dar paso al nuevo medio de transporte, de tal manera, que el automóvil adquirió y organizó su propio espacio en la ciudad. El periodo de su introducción en la ciudad de México se puede detener precisamente en 1903 con la promulgación del “Reglamento de Tránsito”.

Desde que el auto comenzó a rodar por las calles, formó parte de las “novedades” de la época, en un principio pasó por un periodo de experimentación, asombro y curiosidad. ¿Cuándo se comenzó a observar la utilidad y no sólo la extravagancia de esta innovación tecnológica? Probablemente fue hasta que el automóvil demostró que cubría las necesidades que otros medios de transporte como el tranvía, la canoa, la carreta o el ferrocarril, no lo hacían. Si bien el tranvía ocupaba ya un lugar especial en el escenario urbano y era el transporte público más utilizado, el automóvil lo superó porque era más versátil. El auto permitió, a los que tenían una buena posición social, alejarse de los tumultos y problemas que presentaba el transporte eléctrico, pero también significó un elemento moderno y, sobre todo, útil para la comunicación.

La llegada del automotor significó, como otras innovaciones, la creación de oficios a su alrededor: el vendedor de autos, el mecánico, el policía de crucero y por, supuesto, el

---

<sup>87</sup> *Ibid.*, f. 3.

chofer son elementos que se asocian con el automóvil y que, crearon un arquetipo referente de la ciudad.

No hay información disponible que nos permita conocer cuándo comenzó a utilizarse como transporte público, pero como antecedente podemos recordar que desde el siglo XVIII en la ciudad de México se utilizaban carruajes por los que se pagaba cierta cantidad de dinero al cochero para llevar al pasajero a su destino. Cuando el automóvil se comercializó, gracias a la reducción de su costo, como consecuencia de la fabricación a gran escala, el sistema que se utilizaba en el alquiler de carruajes se trasladó al de los vehículos automotores. Se usó de manera eficaz en el transporte interurbano cuando los habitantes necesitaban llegar a su destino más rápido o porque podían pagar una cantidad de dinero para hacerlo, y aunque se le observaba como un “peligro”, por la velocidad que podía alcanzar, se convirtió en un instrumento útil.

A partir de 1905 algunos propietarios solicitaron a las autoridades permiso para poner en alquiler sus coches. En 1907, por ejemplo, el Sr. Georges Mouret expuso ante las autoridades capitalinas que,

[...] teniendo un automóvil marca Cadillac modelo M, con capacidad para cuatro personas y un chauffeur, teniendo licencia de este gobierno del Distrito [...] desea se le conceda la autorización para alquilarlo como automóvil de primera clase bajo las condiciones fijadas por el C. Gobernador o sea un peso por cuarto de hora en días ordinarios y \$1.25 en días festivos, en el sitio del Puente de San Francisco.<sup>88</sup>

Dos días después, la respuesta fue la siguiente: “[...] Si como dice el interesado tiene concedida licencia por esa superioridad [...] me permito expresar a Ud., [...] que, en mi concepto reúne las condiciones para el servicio que solicita y solo resta que se sujete al Reglamento de coches vigente [...]”<sup>89</sup>Hacia finales del porfiriato ya existían sitios que prestaban este servicio con una tarifa establecida. Los automóviles cobraban la “dejada” de acuerdo con el tiempo que se ocupaba el auto, pero el costo también se acordaba por el tipo de unidad que se rentaba; como en los carruajes, también había “clases” de vehículos, podían ser de cuatro, cinco o hasta siete asientos. A inicios del siglo XX existió una

---

<sup>88</sup> *Ibid.*, vol. 1801, exp. 1421, f. 1, Georges Mouret al Inspector de coches, México 12 de noviembre de 1907.

<sup>89</sup> *Ibid.*, f. 2, el Inspector de coches a Georges Mouret, México, 14 de noviembre de 1907.

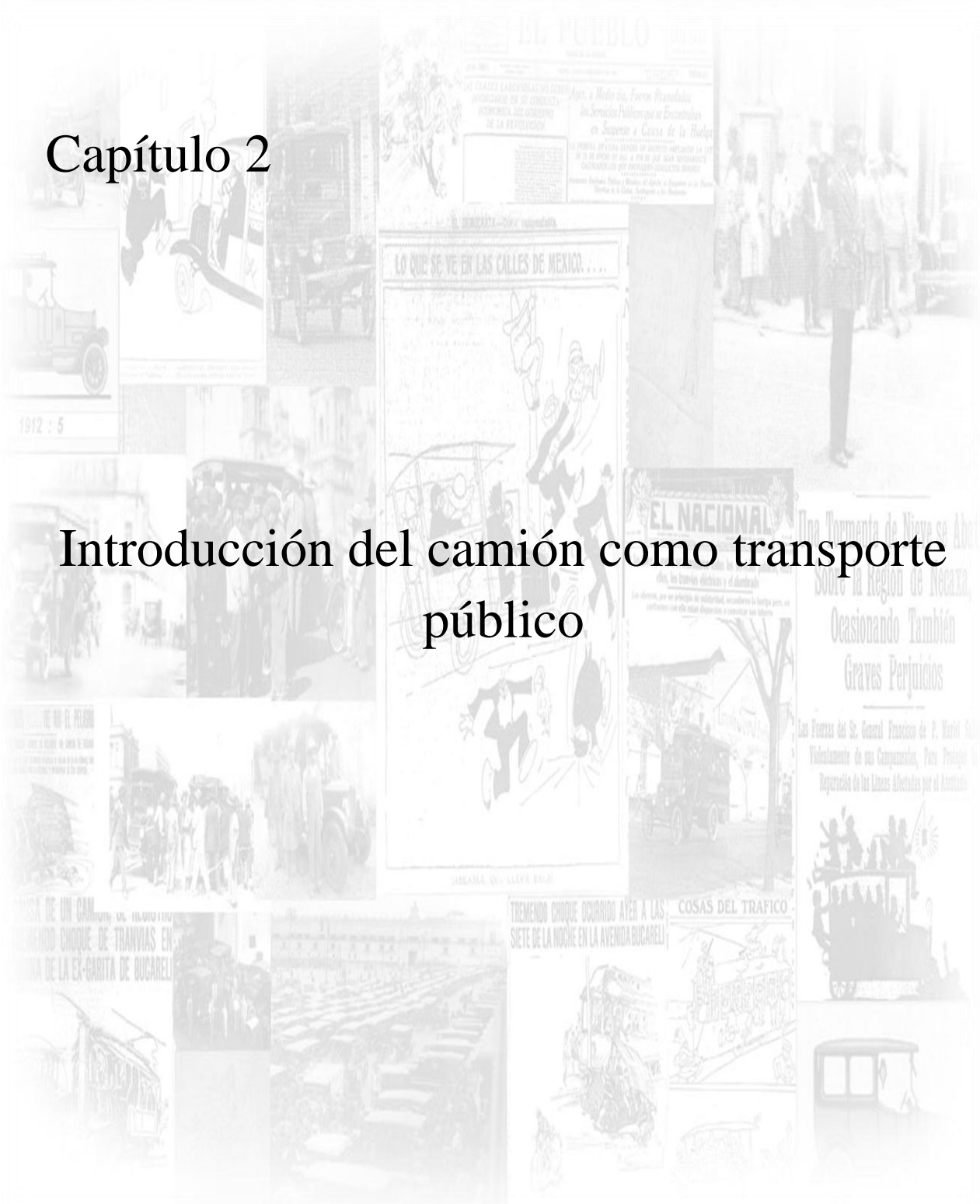
empresa llamada Compañía de Autotaxímetros<sup>90</sup> en la calle de Gante; hacia 1910 el alquiler de automóviles significaba un servicio importante en la ciudad y se instalaron otros sitios en las calles de 5 de mayo, avenida Juárez, Bolívar y 5 de febrero.

---

<sup>90</sup> Los taxímetros eran autos de alquiler que cobraban por la distancia que recorrían. En 1916, por ejemplo, se propuso que por cada 500 metros o fracción se cobrara \$0.20, *ibid.*, vol. 1880, exp. 9894, f.1, Manuel Contreras Juárez por la Compañía de Auto-taxímetros mexicanos S. A., al gobernador del Distrito Federal, México 28 de octubre de 1916.

# Capítulo 2

## Introducción del camión como transporte público



## 2. Introducción del camión como transporte público

### 2.1 Un ensayo

Al hablar del camión como servicio público en la ciudad de México el tema se asocia a la etapa posrevolucionaria. Posiblemente es difícil imaginar un camión de pasajeros en la época porfiriana, puesto que en el tema de transporte público, el tranvía fue el símbolo de aquella etapa hasta por lo menos la primera década del siglo XX. Sin embargo, se plantea la siguiente pregunta: ¿Fue posible ver circular un autobús o camión de pasajeros en las calles capitalinas en 1908?

Ese año, L. C. Browne, gerente de la Mexico City Motor Cab & Omnibus Company envió una solicitud al gobernador del Distrito Federal, Guillermo Landa y Escandón<sup>1</sup>, en la que expuso que:

[...] esta Compañía adquirió un ómnibus-automóvil de gasolina de 30 caballos de fuerza, marca ‘Sidney Straker & Squire, London’, que destina al servicio de pasajeros en esta capital. Dicho vehículo tendrá asientos para veinticuatro personas. Deseando registrar el ómnibus de referencia y obtener el permiso para que transite en la ciudad [...].<sup>2</sup>

La respuesta de las autoridades locales fue positiva: “El automóvil a que se refiere la solicitud está en buenas condiciones, y puede concederse el permiso respectivo para que lo use en las calles de esta ciudad, manejado por un chauffeur, bajo la partida de registro número 768.”<sup>3</sup> ¿Éste fue el inicio de un nuevo sistema de transporte en la ciudad de México? De manera oficial podemos señalar que sí.

La puesta en marcha de este servicio se programó para el 5 de abril de 1908 e incluso el gerente de la compañía solicitó que se le concediera el permiso antes de esa fecha. Sin embargo, la inauguración se aplazó ya que el 6 de abril, otro inspector de autos,

---

<sup>1</sup> Este empresario y político fue gobernador del Distrito Federal entre 1903 y 1911.

<sup>2</sup> *AHDF*, Fondo: Ayuntamiento, Sección: Gobierno del Distrito Federal: Vehículos, Automóviles, vol. 1802, exp. 1582, f. 1, L. C. Browne gerente general de la México City Cab & Omnibus Company al gobernador del Distrito Federal, México, 26 de marzo de 1908.

<sup>3</sup> *Ibid.*, el inspector de autos Pedro Bush a L.C. Browne, 26 de marzo de 1908.



remitió el informe que resultó de la revisión de la unidad que se pretendía poner en servicio:

Hasta hoy me fue presentado el citado ómnibus encontrándolo con 20 asientos y el estribo de subida sumamente alto, lo cual hice advertir, diciéndome el apoderado estaban arreglando estas pequeñas deficiencias y que colocarían los 4 asientos y otro estribo para evitar dificultad al subir; teniendo el vehículo en los costados el nombre de la compañía en inglés, lo que dará por resultado que no todo el público lo entienda ni sepa por consiguiente la utilidad que le puede prestar, y el conductor que lo guía no habla español, por lo demás reúne a mi humilde juicio, las condiciones requeridas.

Cumpliendo con su orden verbal pedí al representante me dijera por escrito, cuál era la tarifa que ponía la compañía, cual también su carrera y lugar de parada, lo cual hizo remitiendo a Ud., dicho escrito, pero manifestó que el gerente se oponía a pintar el número que le corresponda y la bandera como de alquiler, alegando entre otras razones no juzgarlo el vehículo de alquiler por su magnitud, comparándolo con los trenes eléctricos que no están sujetos a bandera ni número [...] Ud., al expedir el permiso se servirá acordar lo que estime conveniente.<sup>4</sup>

Son evidentes las deficiencias legislativas en materia de transporte público de las autoridades. En principio el ómnibus, no podía ser tratado como un auto de alquiler, tal vez como un tranvía eléctrico, pero la compañía era distinta a la que administraba los trenes. ¿Cuál sería la ruta, el lugar o lugares de ascenso y descenso y la tarifa? La empresa dio respuesta a estas preguntas planteadas por la autoridad:

[...] que partiendo del Portal de Mercaderes frente al Centro Mercantil, haga viajes regulares todos los días de trabajo de las 6:30 am., a las 9:30 pm., hasta la Plaza de Toros de la Colonia Condesa estacionándose momentáneamente frente a los dos puntos terminales de la línea. Se calcula que los viajes se harán cada veinte minutos partiendo de los lugares mencionados. Los domingos, el ómnibus de referencia hará su servicio en la mañana entre los lugares indicados [...] y a partir de las tres de la tarde, del Portal de Mercaderes al Restaurante de Chapultepec. El precio del pasaje, será de diez centavos por persona, los días de trabajo, y las mañanas de los domingos, y de veinticinco centavos por persona las tardes de los domingos. Por lo tanto el ómnibus mencionado deberá considerarse con el carácter de ambulante recorriendo en su trayecto a la plaza de toros de La Condesa, las

---

<sup>4</sup>*Ibid.*, vol. 1803, exp. 1590, f.3, El inspector de autos Ignacio Villa y Frián al gobernador del Distrito Federal, 6 de abril de 1908.

calles de Plateros, San Francisco, Avenida Juárez, Bucareli, Avenida Prim, Avenida Versalles, Liverpool, atravesando la calzada Chapultepec y la colonia Roma hasta llegar al punto de su destino, pudiendo modificar sin embargo, dicho itinerario por el conductor del vehículo cuando así lo exijan las circunstancias. El ómnibus se detendrá en su trayecto en los puntos que lo exijan los pasajeros para subir y bajar dándose sin embargo, instrucciones al conductor para que las paradas sean lo más cortas posibles y sin que [en] ningún caso se entorpezca la circulación [...].<sup>5</sup>

La ruta que estableció la compañía iba del centro de la ciudad, hacia una de las colonias porfirianas por excelencia, La Condesa, y dentro de ella a un lugar de esparcimiento y recreación. El conductor del ómnibus no hablaba español y el anuncio del exterior estaba escrito en inglés, por lo que suponemos que el servicio estaba dirigido a cierto sector de la población cuyo nivel de vida le permitía entender otra lengua, y aunque el gobierno lo advirtió, no lo desaprobó o pidió una justificación por la que fuera necesario para el servicio.

Durante el régimen porfirista las ciudades atrajeron inversionistas “[...] Esto las convirtió en espacios privilegiados y en el sitio de habitación preferido por los extranjeros, la burguesía, los hacendados y las clases medias. Asimismo, fueron el sitio de llegada de las innovaciones científicas y tecnológicas, de las corrientes culturales en boga y los productos de importación [...]”<sup>6</sup> puesto que la inversión extranjera jugó un papel importante, esa influencia también se vio reflejada, por ejemplo, en estilos arquitectónicos como el italiano o el francés que adornaban plazas y avenidas. Por ello es posible que esta solicitud para establecer este servicio de transporte fuera uno de los elementos “extranjerizantes” que pudieran dar a la ciudad un “aire europeo”. Pero esto serviría para hacer notar aún más las diferencias entre los grupos sociales, si bien el tranvía eléctrico era el sistema de transporte por excelencia, y uno de los símbolos de las ciudades porfirianas, en él podía viajar cualquier persona ya que con la red tan extensa, que para 1908 cubría tanto el tren eléctrico como el de “mulitas”, era un servicio bastante popular. Sin embargo, el autobús u ómnibus era una novedad y no “cualquiera” podía acceder a éste, lo que lo dotaba de “exclusividad”,

---

<sup>5</sup> *Ibid.*, Pedro Sánchez C. Legaspi a nombre de la Compañía, al administrador general de coches, 6 de abril de 1908.

<sup>6</sup> Elisa Speckman Guerra, *op. cit.*, p. 202.

elemento que la élite porfiriana buscaba en la sociedad. Posiblemente los pasajeros vivían o tenían negocios en una de las zonas más elegantes de la capital lo que reducía más su uso.

Sobre la tarifa que se estableció es necesario recordar que el promedio del salario diario de los trabajadores entre 1891 y 1908 era, en el Distrito Federal, de 31 centavos,<sup>7</sup> por lo que el costo del pasaje significaba el 32% del sueldo de un trabajador, sólo por un viaje sencillo en este novedoso sistema, y en días festivos aumentaba a más del doble.

La compañía insistió ante el gobierno capitalino en poner en servicio su ómnibus y las autoridades no definían cómo regularían este medio de transporte. El Reglamento de Tránsito para Vehículos (1903) tenía en vigor cinco años pero no incluía ningún aspecto sobre el transporte público, y al parecer las autoridades no tenían previsto que un nuevo medio se creara y mucho menos expedir una nueva legislación sobre éste.

Browne envió una nueva carta al gobernador del Distrito Federal puntualizando las características del servicio. Explicó que no se le podía considerar un auto de alquiler, sino un tranvía ya que, los ómnibus:

[...] siguen un derrotero fijo, determinado de antemano; el precio del pasaje se regula por la distancia que recorran y el punto de destino se indica al público por medio de una placa. La única diferencia que existe entre ambas clases de vehículos, por lo que al servicio se refiere, es la de que los ómnibus no corren en rieles, como lo hacen los tranvías. En cuanto a los coches de sitio [...] estos presentan caracteres muy distintos: el derrotero que siguen depende [de] la voluntad del pasajero; el precio de pasaje se determina por el tiempo que se ocupa, y el punto de destino no se indica, por ser variable. La bandera en los tranvías u ómnibus saldría, pues, sobrando, puesto que [...] el público de lejos y sin dicha señal distingue perfectamente si pueden o no admitirse pasajeros. Por todas estas consideraciones, A Ud., Señor Gobernador suplico se sirva resolver que todos los ómnibus que esta compañía trata de poner al servicio, no están comprendidos en la disposición dictada [...].<sup>8</sup>

La resolución a la que llegó el gobierno fue la de admitir, el 9 de abril, que aquel servicio debía “[...] considerarse más propiamente como tranvías y no como coches de alquiler

---

<sup>7</sup> Frank Tannenbaum, *La revolución agraria mexicana*, México, Instituto Nacional de Estudios Históricos de la Revolución Mexicana, 2003, p. 57.

<sup>8</sup> *AHDF*, Fondo: Ayuntamiento, Sección: Gobierno del Distrito: Vehículos, Automóviles, vol. 1803, exp. 1590, f.5, L.C. Browne gerente de la compañía al gobernador del Distrito Federal, 6 de abril de 1908.

[...],”<sup>9</sup>después de este documento no se localizó otro que indique que la inauguración se llevó a cabo. En mayo de 1908, la misma compañía solicitó un permiso para poner en circulación un automóvil para siete personas, las autoridades le concedieron el registro.

Dos años después de este intento, el país entró en una época de convulsión; y la ciudad no se vio lejana a los acontecimientos que se sucedieron. Es posible que por estas circunstancias se interrumpieran otros proyectos similares; de cualquier modo, el transporte de pasajeros en ómnibus tuvo que esperar una mejor ocasión.

## 2.2 El auto de alquiler

El servicio de alquiler nació gracias a una propuesta de particulares y fue facilitada por la reducción de los precios de los automóviles, las piezas de repuesto y las reparaciones; además, comenzó la venta de gasolina.<sup>10</sup> A pesar de que el auto se introdujo en México en los últimos años del siglo XIX, desconocemos cuando inició la venta de ese combustible en depósitos exclusivos para ese propósito, pero antes de establecerse este servicio, los *garages*, agencias de automóviles y autopartes la vendían, debido a la escasa demanda.<sup>11</sup> La venta y distribución de gasolina es un tema poco documentado por lo que no se tienen los elementos suficientes para describir lo concerniente a este combustible durante nuestro periodo de estudio.

---

<sup>9</sup> *Ibid.*, f. 7, El inspector de autos al gerente de la compañía L.C. Browne, 9 de abril de 1908.

<sup>10</sup> Por ejemplo, un anuncio del “Garage Inglés” promocionaba la venta de “[...] automóviles nuevos y de segunda mano, gasolina a precios del mercado, llantas de las mejores marcas”, *El Demócrata*, 29 de septiembre de 1916, p.3.

<sup>11</sup> La industria petrolera surgió en México dominada por capital extranjero que fue favorecido por el gobierno del presidente Porfirio Díaz quien “[...] echó mano de las diversas exenciones fiscales para alentar la naciente industria petrolera”, Lorenzo Meyer, *Las raíces del nacionalismo petrolero en México*, 3ª ed., Océano, 2009. La primera empresa petrolera que se estableció en México fue la Waters Pierce Oil Co., en 1887 y hasta 1906 fue la única en contar con una refinería. Hasta 1918 el ayuntamiento de la ciudad consideró publicar un reglamento para la venta de gasolina “[...] al cual deben sujetarse estos expendios, que marque las condiciones de seguridad que necesiten, y el máximo de la cantidad de gasolina que puedan tener almacenada [...]”. *El Nacional*, 5 de junio de 1918, p. 1. No conocemos el precio de la gasolina sino hasta 1921, cuando hubo escases de este combustible, “[...] se presenta el dueño del expendio [...] y él nos explica que la Compañía del Águila no les ha vendido últimamente, debido a la huelga [de ferrocarrileros] el tráfico de carga se ha hecho con ciertas dificultades, y no ha recibido las cantidades que acostumbraba.

-¿A cómo ha estado vendiendo en el día?

- A ¢40 el litro

-¿Y antes de la presente escasez?

Fluctuaba el precio desde 13 hasta 21centavos el litro [...]”, *El Demócrata*, 19 de marzo de 1921, pp. 1-2.

En materia de tránsito, la aplicación del Reglamento de 1903 no tuvo los resultados esperados, en 1908 no era acatado como se debía, y las autoridades capitalinas señalaron que:

[...] en vista de que mucho dueños de automóviles no cumplen con lo dispuesto en los artículos 5° y 11 del Reglamento vigente [...] se ha observado que no se llevan las placas numéricas fijas en lugar visible del coche [...] y otros, no acatan la disposición del artículo 11 llevando en las noches las correspondientes linternas para prevenir accidentes; el mismo C. Gobernador se ha servido acordar se recuerde el cumplimiento de los citados artículos [...] Lo que se hace saber a quien corresponda, en la inteligencia de que los infractores de las disposiciones preinsertas serán consignados por la policía [...].<sup>12</sup>

En 1910 el gobernador del Distrito Federal, Guillermo Landa y Escandón, modificó el reglamento de 1903. Agregó un artículo en el que estableció que el conductor del automóvil no debía abandonarlo por ningún motivo, este ajuste iba dirigido a quienes tenían automóviles de alquiler, por lo que la queja de los choferes no se hizo esperar:

[...] Nos imaginamos que el Reglamento de Coches tenga alguna disposición que prohíba bajar del pescante y soltar las riendas a los cocheros. Esto es muy lógico, pues en un momento dado pueden asustarse los animales que tiran del coche, emprender desenfrenada carrera y causar accidentes; [...] pero un automóvil el cual no puede moverse sin voluntad del chauffeur ¿Por qué éste no podrá dejar la dirección de su máquina y bajarse del pesante para dar descanso a los músculos de las piernas, cuando el automóvil tenga que estacionarse en espera de carga? Usted señor inspector que es suficientemente conocedor del asunto ¿no creé que es una enorme injusticia, que después de estar debrayando,<sup>13</sup> enfrenando y acelerando por espacio de una hora, en el paseo de San Francisco, se nos impida bajar del pescante para dar descanso a nuestro cuerpo? [...] es hasta inhumano prohibir que descansemos un momento parados junto a nuestra máquina. Así pues, señor Inspector, hemos decidido dirigirnos a Ud., para que sea nuestro intérprete con el señor Gobernador y no dudamos que acepte la misión que le confiamos.<sup>14</sup>

---

<sup>12</sup> AHDF, Fondo Ayuntamiento, Sección Gobierno del Distrito: Vehículos, Automóviles vol. 1806, exp. 1813, f. 1. Aviso del Secretario de gobierno Ignacio Burgoa, México, 14 de octubre de 1908.

<sup>13</sup> En este contexto, *debrayar* proviene del verbo francés *débrayer* y *rembreyer* que significan: “Apretar más o menos”, en <http://www.cnrtl.fr/etymologie/d%C3%A9brayer> Consultado el 28 de septiembre de 2012.

<sup>14</sup> AHDF, Fondo: Ayuntamiento, Sección: Gobierno del Distrito: Vehículos, Automóviles, vol. 1813, exp. 2482, f. 1, procedente de “El Diario” 17 de marzo de 1910, varios choferes al inspector de automóviles Antonio D. Melgarejo, México 10 de marzo de 1910.

Hasta ese momento, nos existía una reglamentación particular para el servicio de alquiler. No obstante, las autoridades no advirtieron esta situación, sólo adecuaron la reglamentación a lo que se daba de manera cotidiana, y se limitaron a informar que era permitido a los choferes dejar su automóvil y que sólo se les llamaba la atención en materia de comportamiento cívico y moral:

[...] Así se los he expresado a ellos colectiva e individualmente y nadie se los ha impedido, limitándose los empleados dependientes de esta Inspección a impedir que los mismo chauffeurs, formen corrillos<sup>15</sup> en las aceras, jueguen de manos o de alguna otra manera entorpezcan el paso a los transeúntes.<sup>16</sup>

Aunque en 1910 se carecía de una normatividad que delineara las bases del uso del automóvil en el servicio público, los acontecimientos que devinieron a partir del segundo semestre de ese año, no dieron oportunidad para que esto llegara siquiera a proyectarse. En el país inició un periodo de inestabilidad que trastocó todos los niveles de gobierno. Tras el derrocamiento del presidente Porfirio Díaz en 1911, para la ciudad de México, la Revolución trajo consigo cambios en su estructura política. Desde el ascenso a la presidencia de la República, en noviembre de 1911, Francisco I. Madero proyectó devolver a los ayuntamientos su personalidad política y sus funciones que tenían antes de la Ley de organización política y municipal del Distrito Federal de 1903 en la que se establecía que los ayuntamientos fungían sólo como cuerpos consultivos. En febrero de 1912 se nombró una comisión encargada de preparar una iniciativa de ley para la reorganización municipal.

En cuanto al tema del transporte en la capital del país, en agosto de 1912 el inspector de tráfico envió al gobernador del Distrito Federal, Federico González Garza designado por Madero en agosto de ese año, un proyecto para sustituir el reglamento de 1903 en él, se estableció que los automóviles inscritos debían estar en perfecto funcionamiento con todas sus piezas en buen estado y si no fuera así, la licencia de conducir podía ser retirada. También observaba la importancia de obtener ese documento y

---

<sup>15</sup> “Corro: cerco que forma la gente para hablar, para solazarse, etc. Corrillo: Corros donde se juntan algunas personas a discutir y hablar, separados del resto de la gente. El pl. se usa generalmente en sentido peyorativo”, *Diccionario esencial...* p. 319.

<sup>16</sup> *AHDF*, Fondo: Ayuntamiento, Sección: Gobierno del Distrito: Vehículos, Automóviles, vol. 1813, exp. 2482, f.6, el Inspector de vehículos Antonio D. Melgarejo, México 11 de abril de 1910.

propuso el arresto o multa en caso de no contar con él, por lo demás, conservaba los mismos artículos que el de 1903. En marzo de 1913 un mes después de que el presidente Madero fue derrocado por el general Victoriano Huerta, el inspector de automóviles envió un documento al gobernador<sup>17</sup> en el que solicitó que se restableciera el servicio de policía de tráfico en las principales avenidas del centro, ya que esta corporación “[...] no solamente atiende la circulación sino también está encargada de la detención de los automóviles que [...] caminan con demasiada velocidad y de los que infringen de alguna manera las disposiciones relativas. La mayor parte de los automóviles infractores están más pendientes a la detención de ellos, que [de] la policía ordinaria [...]”<sup>18</sup> Asimismo, le recordó que en agosto del año pasado envió un proyecto para un nuevo reglamento de tránsito “[...] pues siendo ya considerable, el número de éstos y considerando deficiente el reglamento en vigor [1903] es de suma importancia aclarar varios puntos, que en el actual son vagos.”<sup>19</sup> La petición sobre los policías de tráfico se envió a la inspección general de policía para que, si no existía inconveniente, restableciera el servicio, pero acerca del proyecto del reglamento no hubo respuesta. Tanto éste como la iniciativa para la reorganización municipal quedaron en suspenso.

Desde su introducción en México hasta 1903 el automóvil transitó por una etapa de experimentación; para 1910 el automóvil tenía un lugar en la ciudad y comenzó un periodo de diversificación en su uso con la incursión en el transporte público, como auto de alquiler; después de esto, entró en una fase de consolidación. El tránsito en la ciudad sin duda aumentó, pero no se tomaron medidas que regularan o castigaran con verdadero rigor las faltas al reglamento vigente, sin duda esto era reflejo de los acontecimientos políticos que contrajo el relevo administrativo a nivel federal.

Respecto a los sucesos revolucionarios, después del derrocamiento del presidente Madero, inició otra fase, en marzo de 1913 se proclamó el Plan de Guadalupe en el que se desconoció la presidencia del general Victoriano Huerta y se invitaba a la lucha contra éste

---

<sup>17</sup> González Garza dejó el puesto en febrero de ese año por la aprehensión y posterior muerte del presidente Madero, y fue designado Enrique Cepeda quien sólo estuvo a cargo un mes y fue sustituido por el general Samuel García Cuellar.

<sup>18</sup> *AHDF*, Fondo: Ayuntamiento, Sección: Gobierno del Distrito: Vehículos, Automóviles, vol. 1841, exp. 5643, f. 11, El inspector de tránsito y automóviles al gobernador del Distrito Federal, 13 de marzo de 1913.

<sup>19</sup> *Ibid.*

encabezada por el gobernador de Coahuila Venustiano Carranza, quien tomó el mando del ejército constitucionalista. Ante el avance de este cuerpo militar y las derrotas sufridas, Huerta abandonó el país.

Entre 1913 y 1915 la capital del país transitó por una etapa inestable, en agosto de 1914 el ejército constitucionalista ocupó la ciudad y se designó al ingeniero Alfredo Robles Domínguez como gobernador del Distrito Federal. En septiembre, Venustiano Carranza, en su calidad de jefe de la fracción constitucionalista, derogó la Ley de organización política municipal de 1903 y los ayuntamientos recuperaron su autonomía, derechos y prerrogativas que tenían antes de esta ley.<sup>20</sup> En cuanto a la administración municipal, en las adiciones al Plan de Guadalupe, Carranza reformó el artículo 109 de la Constitución de 1857 para establecer el Municipio Libre como base de la división territorial y de la organización política de los estados. En abril de 1915 el ayuntamiento de la ciudad de México al publicar el Boletín Municipal hacía suyas las promesas de la revolución.

[...] hoy autónomo por voluntad de la Revolución reivindicadora de todos los derechos y de todas las libertades, hace en estas líneas de su órgano oficial, su profesión de fe, protestando solemnemente ante el pueblo y ante la nación entera, que firme en su puesto, y teniendo el derecho por arma y la honradez por norma, velará por los intereses que se le han confiado [...] Convencidos íntimamente de que la libertad municipal tiene que ser en lo de adelante, el punto de partida para marchar hacia el definitivo afianzamiento de todos los derechos, de que por tanto tiempo estuvo privado el pueblo mexicano [...].<sup>21</sup>

A pesar de lo que el ayuntamiento de la ciudad pretendía, el jefe del ejército constitucionalista, Venustiano Carranza, no tenía los mismos planes para la capital de la República. Según el decreto del 5 de junio de 1915, se efectuarían elecciones municipales en todo el país en septiembre de ese año, pero para el Distrito Federal, los comicios serían hasta diciembre; mientras tanto funcionarían ayuntamientos provisionales nombrados por el gobernador, para ese puesto Carranza designó al general Cesar López de Lara<sup>22</sup> quien entró

---

<sup>20</sup> Regina Hernández, *El Distrito Federal: historia y vicisitudes...*, p. 163.

<sup>21</sup> *Boletín Municipal. Órgano del Ayuntamiento de México*, México, t. I, núm. I, 30 de abril de 1915, p. 2.

<sup>22</sup> En agosto de 1914 López de Lara “[...] participó con el ejército Constitucionalista en el ataque y toma de la ciudad de México. En septiembre se le nombró comandante militar del Istmo de Tehuantepec. Después de la



en funciones el 2 de agosto de 1915. La ciudad de México quedó a cargo de un Consejo de Administración cuyo fin dirigir el municipio y devolverle paulatinamente sus funciones. Sin embargo, entre marzo y agosto de 1915 la ciudad enfrentó una de las etapas más caóticas: escases de alimento, falta de moneda circulante, epidemias y hambre fueron algunos padecimientos que la población capitalina tuvo que enfrentar.

En cuanto al tema del transporte en la ciudad de México, es necesario destacar que si bien el sistema eléctrico era la base fundamental del tránsito de la capital, los acontecimientos revolucionarios también alteraron su funcionamiento. La participación cada vez más importante de los grupos obreros localizados principalmente en los centros urbanos, impactó también en los servicios como el transporte pues el gremio tranviario organizó varias huelgas que afectaba a la población que utilizaba este importante sistema.<sup>23</sup>

La ciudad de México concentraba un número importante de obreros de distintos oficios y fábricas, por lo que se convirtió en campo fértil para la organización de agrupaciones o sindicatos.<sup>24</sup> Hacia febrero de 1915, durante la lucha entre el ejército constitucionalista, encabezado por Venustiano Carranza, y los liderados por Francisco Villa y Emiliano Zapata, las agrupaciones obreras aglutinadas en la Casa del Obrero Mundial (COM) decidieron colaborar con el constitucionalismo mediante un acuerdo. Aunque Carranza no simpatizaba con este órgano, pues la consideraba un centro de propaganda

---

escisión de la Soberana Convención Revolucionaria de Aguascalientes en noviembre, permaneció fiel a Venustiano Carranza [...]”, *Diccionario histórico y biográfico de la Revolución Mexicana*, México, Instituto Nacional de Estudios Históricos de la Revolución Mexicana, 1992, t. VII, p.135; ocupó el cargo de gobernador del Distrito Federal desde agosto de 1915, cuando el ejército constitucionalista entró a la ciudad de México, luego fue ratificado por el presidente Carranza el 3 de mayo de 1917 después de la expedición de la Ley de Organización del Distrito y Territorios Federales (13 de abril de 1917) hasta enero de 1918, cuando fue sustituido por el general Alfredo Breceda, ex secretario particular de Carranza.

<sup>23</sup> Desde 1911 el gremio tranviario fue parte de la incursión de los grupos obreros en la revolución. En 1914 los empleados de la Compañía de Tranvías constituyeron un sindicato por medio del cual convocaron a una huelga en octubre de ese año, en consecuencia, las actividades de transporte en la ciudad de vieron afectadas. El gobierno carrancista trató de resolver aquel conflicto, sin embargo, decidió incautar la empresa que fue devuelta en 1919. Durante este periodo el funcionamiento de los tranvías eléctrico fue irregular por la falta de recursos materiales. Sobre la incautación de la compañía véase el trabajo de Javier Lazarín Guillén, *Venustiano Carranza y la búsqueda de su base de poder político. El caso de la intervención a la Compañía de Tranvías de México 1914-1919*, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2002 (Tesis de maestría en Historia).

<sup>24</sup> “[...] entre 1906 a 1911 tenemos noticias de la intensa lucha llevada a cabo por una heterogénea masa de trabajadores [...] que perseguían organizarse en sindicatos y hacer valer sus derechos de clase”, Rocio Guadarrama, *op. cit.*, p. 16.

izquierdista, no podía ignorarla puesto que era la única agrupación obrera con representación nacional. Para los obreros el constitucionalismo era un movimiento con el que se podían identificar ya que tenía un programa político nacional, lo que carecía el zapatismo, por ejemplo, que era eminentemente rural. Además el general Obregón dotó a la Casa de un local para sus reuniones así como de apoyo económico. Dentro del constitucionalismo los integrantes de la COM participaron en dos tipos de actividades: militar y propagandístico. Dentro del ejército colaboraron en los llamados “Batallones Rojos” que combatieron principalmente en la zona del Golfo de México, y por otro lado, fomentaron la organización de grupos o sindicatos obreros. “La acción sindical consistió en formar un Comité Central de propaganda cuyo objetivo era promover la colaboración de los obreros a favor de la causa constitucionalista pero que realmente sirvió para fomentar la organización de contingentes obreros de cada localidad.”<sup>25</sup> Para Carranza esta actitud no correspondía al proyecto político que encabezaba por lo que licenció a los batallones e inició una relación ríspida, aunque tolerante, con el movimiento obrero por lo menos hasta principios de 1916.

Ante este panorama, en agosto de 1915 algunos propietarios de automóviles de alquiler se quejaron ante el gobernador del Distrito Federal César López de Lara, en contra de las tarifas impuestas por éste. Para los choferes, la depreciación de la moneda mexicana<sup>26</sup> era la principal razón por la que no podían aceptarlas, porque eran las que se cobraban en 1914; 10 pesos para los coches grandes y 8 para los menores:

[...] ¿Cómo podríamos nosotros, señor General, continuar trabajando al precio de las dichas tarifas cuando es bien sabido que todos los artículos indispensables para el funcionamiento del automóvil como gasolina, llantas, cámaras, refacciones, pinturas, barnices, aceites, etc., son de procedencia extranjera y debemos pagarlos en oro americano? [...].<sup>27</sup>

---

<sup>25</sup> *Ibid.*, p.28

<sup>26</sup> “El deslizamiento gradual del peso en 1913-1914 terminó en colapso: de 49.5 centavos de dólar en enero, cayó a 43 centavos en julio de ese año [...] en enero de 1915 bajó a 14 centavos, en julio a 7; en enero de 1916 a 4 [...]”, Alan Knight, *La Revolución mexicana. Del porfiriato al nuevo régimen constitucional*, México, Grijalbo, 1996, v. 2 Contrarrevolución y reconstrucción, p.973.

<sup>27</sup> *AHDF*, Fondo: Ayuntamiento, Sección: Gobierno del Distrito: Vehículos, Automóviles, vol. 1856, exp. 6886, f. 1, varios choferes al gobernador del Distrito Federal, México 18 de agosto de 1915.

El reclamo de los choferes fue más allá; en el documento expusieron, de forma clara, los gastos de manutención del automóvil con el que trabajaban, y que era la principal razón de solicitar el aumento de la tarifa.

El automóvil de sitio –describieron los choferes– sea cual fuere su tamaño, forma [o] potencia, trabaja un término medio experimental de 5 horas diarias en los 365 días del año. El gasto de llantas que es el principal, está demostrado también que es de 3 juegos completos en el año, o sea un juego completo cada 4 meses. El de la gasolina, con pequeños variantes, fluctúa entre 3 litros por hora los autos grandes, de 2 los medianos reduciéndose a 1 ½ en los más pequeños o menores [...].<sup>28</sup>

Para los trabajadores del volante, aunque se cobrara el doble, no podrían mantener el negocio, en consecuencia, disminuiría el sustento de muchas familias y dejarían “[...] a la ciudad sin un servicio útil y necesario aun cuando se le considera de lujo.”<sup>29</sup> El documento iba acompañado por una tabla de precios que los mismos choferes sugerían: 30, 25 y 20 pesos según la clase de automóvil. Pero aunque la solicitud fue enviada en agosto, en diciembre de ese año aún no recibían respuesta.

El 9 de diciembre, los choferes enviaron una nueva propuesta de tarifas: 18 pesos para los autos de tres pasajeros, 20 para los de cuatro, y 25 para los de seis, además, pidieron que las autoridades enviaran personal capacitado para evaluar si la información remitida, en los oficios anteriores, era correcta y se aprobaran las tarifas. En contestación, el gobierno capitalino autorizó los costos propuestos por los automovilistas mientras hacía los estudios correspondientes, de los que no conocemos las conclusiones.

Para los choferes que ofrecían el servicio de alquiler, las condiciones en las que se encontraba el país no permitían que pudieran obtener un beneficio. En noviembre de 1915 las autoridades del Distrito Federal por fin expidieron un Reglamento para la circulación de automóviles.<sup>30</sup> Estuvo basado en el de 1903 con adecuaciones y adiciones según las problemáticas que se acumularon desde aquel año. Uno de los aspectos novedosos que incluyó el de 1915, fue el de regular, aunque de manera limitada, el servicio de alquiler, (tal

---

<sup>28</sup> *Ibid.*

<sup>29</sup> *Ibid.*

<sup>30</sup> *Ibid.*, vol.1856, exp. 7467, ff.4-5, Véase Apéndice 3, *Reglamento para la circulación de automóviles (1915)*.

vez por las diversas quejas que los choferes presentaron sobre las tarifas y otras dificultades en su oficio) especialmente en los artículos del 28 al 31. En ellos se hacía hincapié en la obligación de obtener la licencia de conducir para manejar cualquier vehículo, incluyendo “taxímetros” o de alquiler, y se marcaron pautas sobre las tarifas; que serían establecidas por el gobierno del Distrito Federal. Los autos debían llevar una bandera que indicara si estaba ocupado, permanecer en los “sitios” o lugares dedicados para esperar el pasaje, y establecieron las infracciones a las que serían acreedores por infringir el reglamento, que iban desde multas de cinco pesos hasta el arresto por 15 días. Sólo se insertaron esos artículos dirigidos a este transporte público que tenía casi una década en servicio. Del 19 al 27 se regulaba el tránsito vehicular en general con indicaciones de cómo dar vuelta en “U”, rebasar otro auto, detenerse por alguna causa, y la responsabilidad de los conductores en caso de un choque. Por lo demás, los artículos 8 al 13, del 15 al 18 y 32 conservaron la misma redacción que el de 1903 y se hicieron ligeros cambios del uno al siete, lo que significó que el reglamento de 1915 conservó el 56% del texto de su antecesor; a pesar de que habían transcurrido doce años desde su publicación.

Con todo, el servicio de alquiler continuó a pesar de la ausencia de lineamientos puntuales para ordenar su desarrollo. En marzo de 1916 los conductores enviaron una nueva solicitud al gobernador del Distrito Federal para que les concediera otro aumento en las tarifas ya que consideraban, nuevamente, que la devaluación de la moneda mexicana no les dejaba margen de ganancia.

Una vez más las autoridades contestaron que enviarían una comisión para que estudiara las razones que aducían los solicitantes, y emitiese un informe para fijar una cuota pagadera en plata mexicana con la equivalencia en papel moneda de circulación. A diferencia de la solicitud de 1915, el inspector de coches, quien fue el encargado de hacer la investigación, aprobó la tarifa provisional que propusieron los automovilistas: nueve, cuatro y tres pesos con 50 centavos para los autos de seis, cuatro y tres asientos respectivamente; y se acordó que el propio inspector fijara, mensualmente, las cantidades equivalentes en moneda constitucionalista, según el tipo de cambio.

Sobre los autos de alquiler, desconocemos cuál era su uso cotidiano, qué parte de la población los utilizaba, tampoco los recorridos más frecuentes y otros aspectos de los

choferes; pero entendemos que era un servicio considerado como un “lujo” para la mayor parte de la población; tal como los propios choferes lo señalaron en una de las quejas descritas, pero útil para cierto sector. Los constantes reclamos sobre las tarifas del servicio nos muestran, por un lado, las dificultades que tenía este gremio para que su negocio fuera lucrativo y por otro, tenemos a las autoridades del gobierno del Distrito Federal que trataban de regular este tipo de transporte público, pero lo hacían de manera limitada, ya que no expidieron una legislación exclusiva para este medio.

La naciente agitación obrera permeó en los grupos proletarios pero desconocemos si para este momento los choferes de autos de alquiler estaban agrupados en algún sindicato. Con todo, este grupo se considera parte de la clase obrera y se destacan las muestras de descontento que expusieron a las autoridades del Distrito Federal ante la situación económica que afectaba sus intereses; si bien el movimiento obrero estaba en ciernes.

En enero de 1916 en la ciudad de México ya existían numerosas organizaciones obreras, varias de ellas se integraron para formar la Federación de Sindicatos Obreros del Distrito Federal (FSODF). Con ello, los trabajadores “[...] tuvieron por primera vez la oportunidad de discutir la necesidad de contar con un frente único que les permitiese enfrentar las medidas represivas que el gobierno de Carranza estaba implementando para contener el desarrollo organizativo de los trabajadores.”<sup>31</sup> Ese año los problemas económicos se agudizaron. “Bajo el doble efecto de una drástica declinación agrícola y una baja similar en el valor del papel moneda, los precios de los alimentos se disparan a la estratosfera [...] y los trabajadores utilizaron la única arma que tenían a la mano: durante la primavera y el verano de 1916 una ola de huelgas golpeó las áreas urbanas [...]”<sup>32</sup> El salario fue muy afectado sobre todo en las industrias de servicios como los ferrocarriles, textiles y minas de carbón.

---

<sup>31</sup> Rocío Guadarrama, *op. cit.*, p.34.

<sup>32</sup> Charles Cumberland, *op. cit.*, p. 243.

## 2.3 ¿El resultado de una huelga?

El 31 de julio de 1916 los habitantes de la ciudad de México amanecieron sin dos servicios importantes: agua y electricidad. La causa fue una huelga<sup>33</sup> organizada por la Federación de Sindicatos Obreros del Distrito Federal (FSODF)<sup>34</sup> en la que exigían el pago de salarios<sup>35</sup> con base en oro nacional, según los vigentes en 1914, más un 50% de aumento. “Al principio de la huelga se logró paralizar algunas actividades en todo el Distrito Federal, siendo la más importante el aprovisionamiento de energía eléctrica [...]”<sup>36</sup> En sus páginas, *El Pueblo*<sup>37</sup> hizo un recuento de las acciones que llevó a cabo el jefe del ejército constitucionalista Venustiano Carranza, para dar solución al problema.

El encargado del Poder Ejecutivo: “Desde el balcón condenó la actitud de los huelguistas con vibrante palabra.”<sup>38</sup> Carranza declaró traidores a los instigadores del movimiento y persiguió a los participantes, ordenó la aprehensión de varios obreros,

---

<sup>33</sup> “[...] en julio de 1916 la Casa del Obrero Mundial decidió adoptar una posición firme sobre el asunto del deterioro del nivel de vida, convocando para fines del mes una huelga general en protesta por la negativa, tanto por parte del Estado como de los patrones, a pagar los salarios en oro o en su equivalente en papel moneda”, Barry Carr, *op. cit.*, p. 75. “El 31 de junio la Federación de Sindicatos Obreros del Distrito Federal votó a favor de una huelga general que duraría hasta que las empresas accedieran a pagar los salarios en moneda fuerte [...] y esta huelga inmediatamente paralizó los servicios esenciales en la capital, inclusive los transportes”, Ramón Eduardo Ruiz, *op. cit.*, p.81, La huelga no está claramente fechada en los textos, pero en estos autores coinciden en los orígenes de la misma. Una descripción de ésta se encuentra en Rafael Ramos Pedruza, *La lucha de clases a través de la historia de México*, México, Talleres Gráficos de la Nación, 1941, pp. 87-90.

<sup>34</sup> En el pliego petitorio de la FSODF se destacaba que las condiciones económicas eran “insoportables” pues los trabajadores se veían imposibilitados para atender sus necesidades y las de sus familias ya que los artículos de primera necesidad “[...] han subido un 200 o 300%, aun tomando sus precios a base oro nacional; por ejemplo, el azúcar se vendía a \$3.50 el kilo, o sea 70¢ oro nacional cuando que nunca valió más de 22¢ [e]l kilo; el maíz se vende a \$20 oro nacional, la carga de 100 cuartillos cuando antes sólo valía 6¢ el cuartillo; la leche se vende a \$1.50 el litro y antes 30¢ oro nacional el litro [...]”, Alfonso Taracena, *La verdadera Revolución Mexicana cuarta etapa (1915 a 1916)* México, Editorial Jus, 1960, pp. 211-212.

<sup>35</sup> Incluso antes de la promulgación de la Constitución de 1917 en algunos estados se introdujeron elementos sobre el concepto de salario mínimo, por ejemplo en San Luis Potosí el gobernador Eulalio Gutiérrez a mediados de septiembre de 1914 “[...] estableció un salario mínimo de un peso veinticinco centavos para los mineros y de sesenta y cinco centavos para todos los demás trabajadores, estipulando que el pago de los salarios debía hacerse semanalmente, en efectivo y sin descuento”, Charles Cumberland, *op. cit.*, p.235. Una vez promulgada la Constitución Política en 1917, en el artículo 123 quedó establecido que el salario mínimo debía, “[...] satisfacer las necesidades normales de la vida del obrero, su educación y sus placeres honestos, considerándolo como jefe de familia”, Frank Tannenbaum, *op. cit.*, p.74.

<sup>36</sup> Barry Carr, *op. cit.*, p. 76.

<sup>37</sup> El 31 de julio, día en que estalló la huelga, los diarios no circularon por ausencia de energía eléctrica, por lo que tenemos noticias de lo que sucedió a partir de 1º de agosto.

<sup>38</sup> *El Pueblo*, 1º de agosto de 1916, p. 2.

incluido el trabajador Ernesto Velasco quien fue acusado de ser el responsable de desconectar las plantas eléctricas, atravesó un proceso judicial bastante largo e incluso estuvo a punto de perder la vida; cerró el “Salón Star”, centro de reunión de los huelguistas, y colocó vigilancia en las oficinas de la Casa del Obrero Mundial (COM), central obrera a la que pertenecía la FSODF. Asimismo, decretó la entrada en vigor de la Ley del 25 de enero de 1862, llamada “Ley Juárez”, en la que se declaraba la suspensión de garantías individuales; ampliándola y adecuándola a las características del conflicto. Se declaró pena de muerte a los instigadores por el delito de rebelión, por la interrupción de algunos servicios públicos y de las actividades de la fábrica de armas y cartuchos. En lo referente a la suspensión de la energía eléctrica y el servicio de transporte, la prensa publicó que a pesar de que “[...] todas las fábricas y talleres del Distrito Federal suspendieron sus labores desde ayer, esto ha sido como consecuencia de la falta de fuerza motriz, pues únicamente las plantas de Necaxa, las de Indianilla y San Lázaro, paralizaron sus trabajos.”<sup>39</sup> Además, señaló que fue temporal.

Momentos antes de la una de la tarde, y debido a las medidas tomadas por el Gobierno, con la cooperación de numerosos empleados públicos y miembros del Ejército, se reanudaron los interrumpidos servicios, recibiendo desde luego, corriente eléctrica las fábricas y talleres [...] Igualmente el tráfico de tranvías eléctricos, con alguna escasez, al principio, pero después fue normalizándose.<sup>40</sup>

El 2 de agosto de 1916 *El Nacional* anunció, en su primera plana que a “[...] las doce y media se reanudaron todos los servicios públicos, entre ellos, los tranvías eléctricos y el alumbrado.”<sup>41</sup> Pero sólo amplió la información sobre el conflicto, la actuación de las autoridades y lo que algunos obreros opinaron sobre la huelga,<sup>42</sup> y no informó sobre los problemas de desabasto de energía eléctrica en la ciudad. *El Pueblo* señaló que el tráfico de

---

<sup>39</sup> *Ibid.*

<sup>40</sup> *Ibid.*, p. 1.

<sup>41</sup> *El Nacional*, 2 de agosto de 1916, p. 1.

<sup>42</sup> Durante la suspensión de los servicios públicos, el gobernador del Distrito Federal César López de Lara, “[...] dio las instrucciones para que tropas custodiaran las Plantas de Nonoalco e Indianilla para evitar que fueran ocupadas por los huelguistas,” *ibid.*, En entrevista con algunos obreros, la prensa dio a conocer que la huelga no fue apoyada por la mayoría de ellos, por el contrario, éstos denunciaban que “[...] no podemos ir a los talleres por impedirlo el resto de nuestros compañeros”, *ibid.*, p. 2

tranvías restablecieron con cierta normalidad y que: “Ayer, a medio día, fueron reanudados los servicios públicos que se encontraban en suspenso a causa de la huelga.”<sup>43</sup>

¿Por qué es importante conocer cuántos días dejaron de circular los tranvías eléctricos? Algunos autores que han tocado el tema de la introducción del camión como transporte público, refieren que la huelga del 31 de julio fue la causa del inicio de este tipo de servicio, puesto que aquel movimiento paralizó el tranviario. Sin embargo, ambos diarios no registraron ninguna noticia sobre cómo se sustituyó; sólo señalaron que la ciudad no pasó más de dos días sin ellos, “[...] el tráfico de trenes se hizo con algunas deficiencias entre doce y dos de la tarde [del 2 de agosto] habiéndose normalizado completamente a las cuatro.”<sup>44</sup>

La huelga en el Distrito Federal significó la suspensión parcial de los servicios que requerían energía eléctrica para su funcionamiento, pero el gobierno federal se apresuró a reanudar aquel servicio principalmente para no detener las actividades en la fábrica de cartuchos; de hecho Carranza la visitó, y el miércoles 2 de agosto, “[...] aún antes de que hubiese fuerza eléctrica se reanudaron los trabajos con las plantas propias de las citadas fábricas.”<sup>45</sup> Lo que explica por qué el gobierno federal actuó rápidamente para restablecer la energía eléctrica en la ciudad; no fue la falta de ese servicio ni las molestias para la población, lo que más le preocupaba, y por lo que se tomaron las medidas necesarias, fue que la fábrica de cartuchos no continuara con la producción de pertrechos. El presidente Carranza declaró lo siguiente: “[...] es verdaderamente antipatriótico que se adopte actitud como la asumida por los obreros en momentos en que todavía hay soldados extranjeros dentro del territorio nacional.”<sup>46</sup> De esta manera esta huelga fue reprimida y debilitó al ala más radical del sindicalismo. Pero ésta no solo fracasó por la represión, también porque careció de apoyo popular, se limitó solo al área de la ciudad de México y por la falta de organización y estrategia de sus dirigentes. Además el contexto nacional en el que se realizó era precario “Con la situación económica en deterioro creciente, con hambre

---

<sup>43</sup> *El Pueblo*, 2 de agosto de 1916, p.1.

<sup>44</sup> *Ibid.*, 3 de agosto de 1916, p. 3.

<sup>45</sup> *Ibid.*, 3 de agosto de 1916, p. 3.

<sup>46</sup> *Ibid.*, 1º de agosto de 1916, p. 2. Se refería a la incursión del ejército norteamericano en territorio nacional entre marzo de 1916 y febrero de 1917 conocida como “Expedición punitiva”.



generalizada, con Pershing persiguiendo a Villa en Chihuahua y con una multitud de bandas rebeldes, semirebeldes y bandidos surcando el país, Carranza y sus seguidores no estaban dispuestos [...] a someterse a lo que consideraban demandas irracionales hechas por grupos obreros radicales e irresponsables.”<sup>47</sup>

Antes de este episodio el presidente había apoyado, aunque con ciertas restricciones, a los trabajadores pero a partir de este conflicto las crecientes diferencias ideológicas pronto lo llevaron a la hostilidad. Carranza redujo la fuerza de la COM pues “[...] suspendió la ayuda al periódico, acosó a sus organizadores y encarceló a sus miembros [...]”<sup>48</sup> Pero incluso entre los mismos sindicatos militantes de la COM existía una división pues se ponía en duda seguir por el camino del “[...] sindicalismo cooperando con los políticos nacionales o continuando [con] las tácticas idealistas del pasado.”<sup>49</sup> Poco después, la COM cerró sus puertas definitivamente y los dirigentes obreros tomaron una dirección diferente que los acercó al régimen revolucionario.

Respecto a los alcances que tuvo la huelga en materia de transporte en la ciudad, la falta de información en la prensa sobre cómo se sustituyó el servicio de transporte eléctrico nos deja más dudas que certezas; y es una interrogante por qué en la escasa bibliografía existente sobre la introducción del camión se insiste en que la huelga de 1916 provocó el nacimiento de un nuevo sistema de transporte público. En cambio, ésta significó un importante suceso en el tema de las relaciones entre el gobierno federal y el movimiento obrero, ya que lo puso en primer plano dentro del programa revolucionario, “[...] orillando al grupo dirigente a definir una política a la vez represiva y conciliadora. Carranza había contestado con una violencia que fue más allá de toda expectativa pero al mismo tiempo Obregón había buscado una alternativa práctica de acercamiento.”<sup>50</sup> Más tarde esto significó que una nueva generación de líderes obreros, menos radicales, observaron que negociar con el gobierno tenía ventajas para gozar de su protección. Ya como presidente

---

<sup>47</sup> Charles Cumberland, *op. cit.*, p. 244.

<sup>48</sup> Richard Douglas W., *La lucha nacionalista de Venustiano Carranza*, México, Fondo de Cultura Económica, 1986, p. 183.

<sup>49</sup> *Ibid.*, p. 186.

<sup>50</sup> Pablo González Casanova, *La clase obrera en la historia de México en el primer gobierno constitucional (1917-1920)*, México, Siglo XXI, Universidad Nacional Autónoma de México, 1980, (núm. 6), p. 24.

electo<sup>51</sup>, Carranza “[...] sabía bien que la organización nacional surgiría en cualquier modo y a fin de protegerse contra el poder de tal entidad independiente, decidió ayudar en el desarrollo de una criatura que él pudiera controlar [...]”<sup>52</sup>; por lo que en 1918 él mismo impulsó la creación de la Confederación Regional Obrera Mexicana (CROM).

En cuanto al transporte público de pasajeros durante los días de la huelga no tenemos elementos para asegurar que existió un cambio sustancial en el servicio ni sobre la participación de los choferes en este conflicto, por ejemplo, la de los conductores de autos de alquiler. A pesar de que el movimiento obrero se debilitó después de esa huelga, la creación de la CROM significó la primera organización obrera con carácter nacional que más tarde se fortaleció y creció considerablemente ya que en ella se reunieron distintas federaciones nacionales integradas, a su vez, por sindicatos ya existentes y otros que se fueron creando y que poco a poco fue controlando. Al igual que otros grupos obreros, los choferes, se integrarán en organizaciones sindicales aglutinadas en esta central.

## 2.4 Los pioneros

En lo concerniente al transporte de pasajeros, el 4 de octubre de 1916 Manuel Méndez<sup>53</sup> envió un documento al gobernador del Distrito Federal, general César López de Lara, en el que argumentó que debido al crecimiento de la población y por tanto, el aumento del tráfico en las principales avenidas y colonias de la ciudad “[...] y deseando atender a remedio de esta necesidad en las mejores condiciones posibles de comodidad y baratura para el público, he proyectado establecer un servicio de automóviles de alquiler, y otro de ómnibus automóviles debiendo recorrer el último los circuitos que determina el anexo que tengo el honor de adjuntar y que indica las calles que recorrerán los vehículos mencionados en

---

<sup>51</sup> El 11 de marzo, se celebraron elecciones nacionales para elegir a los miembros del Congreso y al presidente de la República; Venustiano Carranza fue electo para ocupar este cargo.

<sup>52</sup> Charles Cumberland, *op. cit.*, p. 350.

<sup>53</sup> A menos que se indique lo contrario, acerca de las personas que enviaron solicitud al gobierno del Distrito Federal desconocemos algún dato más allá del que se encuentra en los expedientes (nombre completo y algunas veces dirección), fueron ciudadanos que no tuvieron alguna participación relevante en otro aspecto.

segundo término.”<sup>54</sup> En esta solicitud se pedía el uso exclusivo de las calles por las que transitarían los ómnibus que pondría en servicio. También establecía el precio del pasaje de \$0.20 centavos oro nacional, o su equivalente en papel moneda en circulación, y conservar los mismos privilegios que se otorgaran a otros sistemas de transporte para pasajeros que se establecieran en el futuro.

Las autoridades del gobierno del Distrito Federal citaron a Manuel Méndez a fin de presentar su documento para “[...] su estudio y aprobación [...] al cual se sujetará el servicio de automóviles y ómnibus que desea establecer, en el concepto de que por ningún motivo podrá ser exclusiva la concesión<sup>55</sup> que llegue a otorgársele.”<sup>56</sup> Un mes más tarde, encontramos otra petición con características parecidas.

Fernando A. Castillo, quien a nombre de “Castillo Hermanos”, envió una solicitud para “[...] establecer un servicio de automóviles para pasajeros en esta ciudad que hagan el recorrido a los distintos puntos a que actualmente corren los tranvías eléctricos, tanto urbanos como suburbanos [...]”<sup>57</sup> Como en la petición anterior, las autoridades solicitaron su presencia para el estudio del caso; sin embargo, el 11 de enero de 1917 el jefe del Departamento de tránsito<sup>58</sup> pidió al secretario general del gobierno del Distrito Federal que el solicitante se acreditara como sociedad mercantil. El 1° de febrero de 1917 aquel funcionario contestó que “[...] no ha sido presentada la escritura de que se trata, habiendo ya sido pedida a los interesados verbalmente.”<sup>59</sup> Probablemente los hermanos Castillo abandonaron el negocio y el dictamen nunca se dio.

En noviembre de 1916, Francisco Artigas y Aureliano Mendivil enviaron un documento al gobernador del Distrito Federal en el que le informaron que habían

---

<sup>54</sup> *AHDF*, Fondo: Ayuntamiento, Sección: Gobierno del Distrito: Vehículos, Automóviles, vol. 1880, exp. 9835 f. 1, Manuel Méndez al gobernador del Distrito Federal, 4 de octubre de 1916.

<sup>55</sup> Este tipo de solicitudes trataban de imitar la misma figura jurídica para el servicio de transporte que la compañía de tranvías poseía, pues ésta tenía la concesión para la explotación y uso exclusivo de las vías que cruzaban la capital en varias direcciones.

<sup>56</sup> *AHDF*, Fondo: Ayuntamiento, Sección: Gobierno del Distrito: Vehículos, Automóviles, vol. 1880, exp. 9835, f.4, El Secretario general del gobierno del Distrito Federal a Manuel Méndez, 11 de noviembre de 1916.

<sup>57</sup> *Ibid.*, exp. 9893, f. 1, Fernando A. Castillo al gobernador del Distrito Federal, 31 de octubre de 1916.

<sup>58</sup> El Reglamento de tránsito de 1915, vigente en 1916, no contemplaba la existencia de alguna oficina o departamento destinado a la organización del tránsito. Desconocemos las funciones y a que órgano de gobierno pertenecía esta oficina.

<sup>59</sup> *AHDF*, Fondo: Ayuntamiento, Sección: Gobierno del Distrito: Vehículos, Automóviles, vol. 1880, exp. 9893, f. 6.

organizado una empresa que llamaron Compañía Mexicana de Automóviles Urbanos S. A., con el fin de establecer un servicio de automóviles; habían solicitado el permiso desde el mes de febrero de ese año, pero la respuesta no fue conveniente a sus intereses porque “[...] la referida concesión no da protección ninguna a la compañía, en el sentido de impedir que por los circuitos concedidos, se establezcan servicios análogos [...]”.<sup>60</sup> Las autoridades citaron a los señores con el mismo propósito que a Manuel Méndez y desconocemos la respuesta que obtuvieron.

En cambio, Martín Gómez quería “[...] poner en circulación y al servicio de pasajeros, entre las colonias de San Rafael, Santa María y Anexas, un automóvil de su propiedad, marca ‘Mors’ número 624137<sup>61</sup>, de cuatro cilindros, doce asientos y 28 HP<sup>62</sup> [...]”.<sup>63</sup> A diferencia de las otras peticiones, la respuesta de las autoridades fue que “[...] el automóvil a que se refiere la presente está en condiciones para el servicio que solicita, siendo exactos los datos que asienta.”<sup>64</sup>

En el mismo mes Agustín Olaez escribió a las autoridades capitalinas:

[...] habiendo tenido al servicio público en el sitio de la Av. Juárez, el automóvil de su propiedad marca ‘Buick’ de cinco asientos y deseando hoy se le conceda el permiso para que haga el servicio de pasajeros entre el zócalo y la colonia Santa María con la misma placa [...] y que se sujetará a cobrar por persona en cada viaje el precio estipulado por ese Gobierno [...].<sup>65</sup>

La respuesta fue la siguiente: “[...] el C. Gobernador tuvo a bien conceder a usted el permiso para que el automóvil marca Buick [...] pase a hacer el servicio de pasajeros entre el zócalo y la colonia Santa María con la misma placa, siempre que cobre 10 centavos oro nacional por persona en cada viaje.”<sup>66</sup> Asimismo, Javier Muñoz–Ledo solicitó permiso para

---

<sup>60</sup> *Ibid.*, exp. 9853, f. 1, Francisco Artigas y Aurelio Mendívil al gobernador del Distrito Federal, 2 de noviembre de 1916.

<sup>61</sup> Este número corresponde al de la inscripción del vehículo ante las autoridades capitalinas, tal como lo establecía el Reglamento de tránsito de 1915.

<sup>62</sup> Caballos de fuerza.

<sup>63</sup> *AHDF*, Fondo: Ayuntamiento, Sección: Gobierno del Distrito, Vehículos, Automóviles, vol. 1879, exp. 9812, f. 1, Martín Gómez al gobernador del Distrito Federal, 31 de octubre de 1916.

<sup>64</sup> *Ibid.*, El inspector de automóviles al secretario de gobierno, 1° de noviembre de 1916.

<sup>65</sup> *Ibid.*, vol.1880, exp. 9916, f. 1, A. Olaez al gobernador del Distrito Federal, 10 de noviembre de 1916.

<sup>66</sup> *Ibid.*, f. 2, El inspector de automóviles a A. Olaez, 17 de noviembre de 1916.

[...] poner al servicio público un coche ómnibus, para doce pasajeros, que hará el recorrido entre la colonia Roma y el Zócalo, por las calles siguientes: sale del zócalo, por las calles del 5 mayo, da vuelta por el costado del Teatro Nacional, Av. Juárez, Paseo de la Reforma, Avenida Insurgentes, calle de Niza, y Avenida Orizaba, hasta la plazoleta del mismo nombre, haciendo el regreso por las mismas calles. El precio de un pasaje será de \$0.50 oro nacional, contándose como tal recorrido entre uno y otro punto terminal.<sup>67</sup>

Esta solicitud también fue otorgado el “[...] permiso para poner en servicio público como de segunda clase un coche ómnibus para doce pasajeros, que hará el recorrido entre la colonia Roma y el Zócalo, siempre que cobre 50 centavos oro nacional por persona en cada viaje, cuyo número de placa será el 740.”<sup>68</sup> En todas se especificó un derrotero, ruta o circuito, así como una cuota por persona al destino establecido con antelación. Las tres últimas peticiones fueron aprobadas sin ninguna condicionante. A diferencia de los primeros solicitantes, éstos eran particulares y los otros, sociedades mercantiles o que pretendían formarlas.

De esta manera advertimos que la ausencia del servicio tranviario por la falta de suministro eléctrico, a causa de la huelga del 31 de julio de 1916, no marcó un cambio sustancial en el sistema de transporte público en la ciudad de México, pero no descartamos que 1916 fuera el año del inicio de un servicio de transporte distinto. Todas las solicitudes reúnen características que después del proyecto de 1908 no se habían presentado. Por lo que es posible que ese año comenzaron a circular autos, algunos tal vez de alquiler, que cobraban cierto costo, previamente establecido, para llevar a pasajeros a un destino común; pero no podemos definir el día exacto.

En el periodo en que algunos solicitantes obtuvieron el permiso correspondiente para establecer un servicio de transporte público distinto al de alquiler, las dificultades económicas y políticas que atravesaba la capital eran diversas. En primer lugar, la escasez de comida y, en consecuencia, el aumento desmesurado de precios<sup>69</sup>, los panteones eran insuficientes; la vivienda era un problema que la ciudad arrastraba desde el Porfiriato y que se agudizó con la llegada de un número considerable de personas del resto del país; el tema

---

<sup>67</sup> *Ibid.*, exp. 9915, f. 1, Javier Muñoz-Ledo al gobernador del Distrito Federal, 13 de noviembre de 1916.

<sup>68</sup> *Ibid.*, f. 4, El secretario general del Distrito Federal a Javier Muñoz-Ledo, 17 de noviembre de 1916.

<sup>69</sup> “Una feroz fiebre de lucro adviértese en las casas comerciales y mercados”, *El Demócrata*, 14 de noviembre de 1917, p.1.

de la salud también estaba descuidado. Inflación y escasez fueron características de este periodo “[...] Las cosechas no eran suficientes, el sistema de transporte estaba parcialmente destruido y las fluctuaciones de la moneda eran un obstáculo más [...] después de 1915 la tendencia fue negativa, porque la producción y el suministro de alimento no cubrían la demanda, los precios se dispararon y el hambre rondaba el país.”<sup>70</sup> Después de cinco años de lucha armada, la economía estaba desecha.

También encontramos que se produjeron “[...] importantes movimientos de población de localidades rurales y urbanas hacia aquellas ciudades que ofrecían mayores condiciones de seguridad, como el caso de la ciudad de México.”<sup>71</sup> La movilidad de la población aceleró el crecimiento de la capital y, por ende, nuevos asentamientos se localizaron dentro del Distrito Federal. En medio de la penuria, la ciudad de México atrajo a quienes buscaban mayor seguridad, sus habitantes fueron testigos de que el ambiente ciudadano se transformó con la llegada de nuevos pobladores

[...] Por las consecuencias de las continuas sediciones ahora ha llegado más gente del interior [*sic*] de la República. Unos vienen a probar fortuna, otros sencillamente a refugiarse de la inseguridad en sus entidades. Una afluencia numerosa es la que sigue a los políticos o militares oriundos de otras partes y que traen entusiastas caudas humanas poseyendo empleos y gajes importantes. Se han formado innumerables grupos de familias y paisanajes. Se agrupan en colonias providencialistas mientras se van incorporando a nuestros modos de vida y se funden con el resto de los capitalinos.<sup>72</sup>

La expansión urbana siguió el patrón trazado desde la segunda mitad del siglo XIX: en el sur poniente se localizaban los sectores medios y altos mientras que al norte y oriente se concentraron principalmente los sectores obreros. Estos nuevos asentamientos, se caracterizaron por la ausencia de servicios urbanos, como pavimentación, alumbrado e higiene; y existían sitios con la ausencia de cualquier servicio urbano

Los locales donde duermen los infortunados, son zahúrdas donde se contagian los cuerpos. La barriada de La Bolsa, tiene fama de sucia, de

---

<sup>70</sup> Alan, Knight, *op. cit.*, pp. 975-976.

<sup>71</sup> María Soledad Cruz Rodríguez, *Crecimiento urbano y procesos sociales en el Distrito Federal (1920-1928)*, México, Universidad Autónoma Metropolitana, 1994, p.62.

<sup>72</sup> Salvador Rivero y Martínez, *Entropía. Calor humano de una ciudad, México 1920-1930*, México, Joaquín Porrúa, 1982, t. I, p. 46.

insegura, de temible. Pero hay en México otro sitio que rivaliza [...] Es el barrio de La Candelaria de los Patos [...] hombres de aspecto patibulario, mujeres desgredadas, niños desarropados, calles inmundas de fango. [...] No había rincón que no estuviera invadido de materia en perfecto estado de corrupción [...].<sup>73</sup>

Aunque para el establecimiento de nuevas colonias existía un reglamento, decretado en 1903 y aún vigente en 1917 en el que se delineaban los elementos indispensables para la construcción de los fraccionamientos, éste no tuvo un efecto favorable para controlar la expansión urbana. “De 1910 a 1920 se crearon 15 colonias de acuerdo con información notarial y permisos obtenidos. En pleno movimiento revolucionario la capital del país incrementó su número de colonias [...]”<sup>74</sup> La distribución de la población más o menos dibujaba el siguiente panorama: “[...] en el sur y poniente de la ciudad vivían los sectores medios y altos, mientras que en el norte y oriente se extendían los sectores proletarios.”<sup>75</sup> Al concluir la etapa armada de la Revolución, el país iba más allá de levantar lo caído, “[...] la sociedad emergente asociaba esa reconstrucción con sus deseos de superar la situación anterior, es decir, mejorar su forma de vida [...]”<sup>76</sup> La vida cotidiana de la ciudad se recuperó paulatinamente, ya que los problemas económicos a nivel nacional también se hacían sentir en la capital.

Como encargado del poder ejecutivo federal, Venustiano Carranza, pretendió responder a las necesidades de la población urbana con una serie de decretos que impulsaron obras públicas en la capital, como la pavimentación y reparación de calles, el embellecimiento de la Plaza de la Constitución, campañas de higiene y decoración de avenidas.<sup>77</sup> A pesar de estos esfuerzos, la preocupación central de la población era la falta de alimentos. A finales de 1917, la prensa informó que: “Es cada vez más alarmante, en México, la escasez de trigo. A esto y a la codicia de los vendedores se debe la carestía de

---

<sup>73</sup> *El Demócrata*, 6 de julio de 1917, p. 1.

<sup>74</sup> Jiménez Muñoz, Jorge, *op. cit.*, p.155.

<sup>75</sup> Gerardo Sánchez, *Planificación y urbanismo de la revolución. Los sustentos de una nueva modernidad en la ciudad de México, 1917-19140*, México, Universidad Autónoma Metropolitana, Asamblea Legislativa del Distrito Federal II Legislatura, 2002, p. 76.

<sup>76</sup> *Ibid.*, p. 31.

<sup>77</sup> Por ejemplo, el municipio anunció reparaciones y obras de pavimentación en las calles y avenidas de la ciudad, “Actívanse las obras de pavimentación de las Avenidas”, *El Demócrata*, 11 de mayo de 1917, p. 1; “Mañana comienza a embellecerse la Plaza de la Constitución”, *ibid.*, 19 de agosto de 1917, p.1

pan, que con frecuencia es de mala calidad y ocasiona graves perturbaciones a quien lo consume.”<sup>78</sup> Estos problemas se debían a que los productos no llegaban con regularidad a la ciudad por la inestabilidad que aún prevalecía el país, “[...] la mayoría de los estados daban cuenta de escasez de alimentos, altos precios, desempleo, epidemias y malestar económico general”.<sup>79</sup> Producto de la desnutrición, suciedad y mugre, “El jefe político de Tepic informó que, [...] se había descuidado la higiene y salubridad públicas. Las calles de Aguascalientes [...] no se limpiaron durante ocho meses en 1915, tampoco se pavimentaron y la iluminación fue deficiente, los mendigos vagaban y los policías eran incapaces de controlar la situación.”<sup>80</sup> Esto se reproducía en zonas urbanas y rurales; el campo también sufrió una sequía que mermó la cosecha de alimentos.

En cuanto a la administración pública de la ciudad de México, el nuevo orden de gobierno estableció cambios en su estructura. El 13 de abril de 1917, Venustiano Carranza expidió la Ley de Organización del Distrito y Territorios Federales.<sup>81</sup> En ella se estableció el marco jurídico al que estarían sujetos los ayuntamientos del Distrito Federal. Los concejales o regidores, durarían dos años y serían designados por elección popular directa; “Todos los años, en la primera sesión de enero, cada ayuntamiento nombrará entre sus miembros un Presidente y un Vicepresidente, que durarán en su cargo hasta el día último de diciembre del mismo año, no pudiendo ser reelectos concluido su periodo”<sup>82</sup>, la renovación de sus miembros se haría por mitad cada año. En cuanto al gobierno del Distrito Federal, en mayo de 1917 ya como presidente de la República, Carranza designó como gobernador al general César López de Lara, cargo que desempeñaba desde el 2 de agosto de 1915.

En materia de transporte público, Moisés De la Peña señala que “[...] fue a fines de 1917 cuando el gobierno del Distrito Federal adoptó el sistema de asignar los permisos a líneas y rutas determinadas no por propia iniciativa, sino reconociendo situaciones de

---

<sup>78</sup> *Ibid.*, 30 de noviembre de 1917, p. 1.

<sup>79</sup> Charles Cumberland, *op. cit.*, p. 295.

<sup>80</sup> Alan Knight, *op. cit.*, p. 981.

<sup>81</sup> *Ley de Organización del Distrito y Territorios Federales*, en <http://www.juridicas.unam.mx/publica/librev/rev/rap/cont/61/pr/pr20.pdf> Consultado el 31 de marzo de 2009.

<sup>82</sup> *Ibid.*, p. 259.



hecho [...].”<sup>83</sup> Sin embargo, sabemos que fue a partir de octubre de 1916 cuando algunos ciudadanos solicitaron a las autoridades del Distrito Federal, permiso para brindar un servicio de transporte con características distintas a las del automóvil de alquiler, pero sin asignar nombre a ningún derrotero en particular.

Aunque existían lineamientos para el tráfico vehicular, el contexto del Distrito Federal permitió que, en el tema de tránsito, la aplicación fuera relajada. El reglamento vigente era el que se expidió en noviembre de 1915, cuyos elementos ya fueron descritos y que no contemplaba otro servicio distinto al de alquiler. En febrero de 1917 se anunció que: “A efecto de normalizar de una manera conveniente a los chauffeurs y reglamentar este servicio, se estudia actualmente en la Inspección de Coches [...] las bases que en lo sucesivo deben de regir.”<sup>84</sup> Pero en mayo de ese año aún se hablaba de la necesidad de un nuevo código: “Creemos que dicho proyecto será [...] aceptado por quien corresponde, toda vez que llena las más insignificantes necesidades para el mejoramiento del tráfico.”<sup>85</sup> Aunque la prensa señaló que había sido terminado, no fue promulgado en 1917; tal vez por darle prioridad a la reorganización política y administrativa del Distrito Federal.

A pesar de contar con una reglamentación vigente, algunos automovilistas hacían caso omiso de éste, en consecuencia, el exceso de velocidad era una constante en las calles. En febrero de 1917, la prensa anunció que: “Las disposiciones de las autoridades encaminadas a reglamentar la velocidad [...] resulta letra muerta, pues diariamente se registran dos o más casos de atropellados por estos vehículos [...]”<sup>86</sup> *El Demócrata*, denunció la muerte de uno de sus empleados por un auto en la avenida Chapultepec: “Después el conductor imprimió mayor velocidad y huyó [...] pedimos mayor energía para reprimir estos diarios atentados. Se requiere una larga prisión y un castigo que, por lo ejemplar, haga que los choferes dejen de ser la constante amenaza para los vecinos de esta ciudad.”<sup>87</sup> Por estas denuncias públicas, las autoridades pretendieron poner alto a los conductores que infringían constantemente el límite de velocidad que el reglamento vigente

---

<sup>83</sup> Moisés de la Peña, *op. cit.*, p. 16.

<sup>84</sup> *El Nacional*, 9 de febrero de 1917, p. 4.

<sup>85</sup> *Ibid.*, 8 de mayo de 1917, p. 5.

<sup>86</sup> *Ibid.*, 10 de febrero de 1917, p. 1.

<sup>87</sup> *El Demócrata*, 13 de mayo de 1917, p. 1.

establecía en 10 km. por hora en calles de mayor tráfico, y 40 en avenidas y calles secundarias. En los meses siguientes, los diarios dieron cuenta de las medidas que se tomaron para contrarrestar los excesos de velocidad. En mayo de 1917, las autoridades iniciaron una campaña en la que publicaron en la prensa las sanciones que recibieron los automovilistas que cometieron algún tipo de infracción o las acciones que emprendieron para evitar las violaciones al reglamento. Tal fue la persistencia en la campaña, que las autoridades capitalinas no dejaron “títere con cabeza.”<sup>88</sup>

En materia administrativa, también se propusieron organizar el parque vehicular que circulaba por el Distrito Federal. Ese mismo mes se llevó a cabo un operativo para detectar a los autos que no llevaban placa que los identificara. Pero los esfuerzos no resultaron eficientes a largo plazo. En septiembre, *El Nacional* denunció, nuevamente, el exceso de velocidad con la que algunos conductores manejaban sus autos; el reportero de aquella nota puntualizó: “Me parece oportuno que la autoridad refresque la memoria de estos locos furiosos, con fuertes multas, al igual que, con tan buenos resultados, se hizo meses atrás [...]”<sup>89</sup> Con todo, no fue sino hasta mayo de 1918 cuando se publicó un nuevo reglamento.

Las autoridades capitalinas se encontraron frente al problema, no menor, de la organización del tránsito vehicular; aun así, a lo largo de 1917, no se aprobó un nuevo reglamento, y el que estaba en vigor no era acatado como se debía; aunque se presentaron proyectos éstos no prosperaron. Éste era el panorama sobre los concesionarios, las autoridades, los pasajeros y la reglamentación del tránsito cuando el “camión” comenzó a circular entre finales de 1916 y principios de 1917.

---

<sup>88</sup> “No podrán llevar las máquinas con excesiva velocidad, ni transitar sin placas por las calles”, *ibid.*, 14 de mayo de 1917, p.3; “[...] ha ordenado que en cada una de las libretas de licencia de los mismo chauffeurs se incluya el reglamento. De esta manera no se alegará desconocimiento de las disposiciones gubernativas”, *ibid.*, 17 de mayo de 1917, p.1; “Damos la lista [...] que fueron multados ayer con \$100 cada uno por hacer correr los vehículos a demasiada velocidad”, *ibid.*, 18 de mayo de 1917, p.6; “¡A que ahora sí se moderan señores chauffeurs! Los gendarmes tienen actualmente orden de que detengan todos los automóviles que por las calles transitan con una velocidad exagerada”, *ibid.*, 19 de mayo de 1917, p.1.

<sup>89</sup> *El Nacional*, 29 de septiembre de 1917, p.2.

Quienes solicitaron<sup>90</sup> establecer un servicio de transporte público con características diferentes a las del auto de alquiler, enviaron su petición al gobernador del Distrito Federal (general César López de Lara). La mayoría, incluyeron su nombre completo y domicilio, por lo que podemos conocer la zona de la ciudad en la que vivían (Véase cuadros 1 y 2). Sin embargo, desconocemos su edad u ocupación. Asimismo, las autoridades no solicitaron información adicional como la obligación de contar con una licencia de manejo<sup>91</sup>, la acreditación de la propiedad de la unidad, el registro, las condiciones materiales u otros elementos contemplados en el reglamento vigente (1915).

---

<sup>90</sup> La primera solicitud fue fechada el 4 de octubre de 1916, y la última, el 13 de octubre de 1917, el total es de 112 por lo que todos los gráficos y cuadros elaborados con esa información, están basados ese número.

<sup>91</sup> El reglamento de tránsito de 1915 estableció como requisito para obtener la licencia de manejo: anexas a la solicitud dos fotografías, ser examinado, por un ingeniero o mecánico asignado por el gobierno del Distrito Federal, para comprobar que el solicitante poseía la capacidad para manejar un automóvil, para lo que era necesario tener prudencia, serenidad, sangre fría, seguridad de pulso, buena vista y pericia para, dado el caso, frenar y detener el vehículo; también se requería un certificado firmado por dos personas “caracterizadas” sobre si el solicitante había causado un accidente con un vehículo así como sobre su conducta y moral.

**Cuadro. 1 Nombres de las calles y colonias de los domicilios de los solicitantes**

	Nombre de la calle del domicilio del solicitante y número de veces que registraron la misma calle	Nombre de la calle en la actualidad <sup>92</sup> (sólo si éste cambió)	Nombre de la colonia actual donde se ubicó el domicilio <sup>93</sup>
Avenida	Veracruz (2)		Roma Norte
Calle	Cedro(2)		Santa María la Ribera
Calle	Arquitectos (2)	Miguel F. Shultz	San Rafael
	Edificio “La Mexicana”*		
Calle	Arcos de Belén		Centro
Calle	Aldama (3)		Tabacalera-Buenavista
Calle	Flores	Salvador Díaz Mirón	Santa María la Ribera
Calle	Ancha	Luis Moya	Doctores
Calle	Rosas Moreno (2)		San Rafael
Avenida	Michoacán		Hipódromo Condesa
Calle	Rayón		Centro
Calle	Alzate (2)		Santa María la Ribera
Calle	Jesús María		Centro
Calle	Fresno (3)		Santa María la Ribera
Calle	Zarco		Guerrero
Avenida	5 de mayo		Centro
Calle	Santa María la Redonda		Guerrero
Avenida	Industria	Serapio Rendón	San Rafael
Calle	Naranja (3)		San Rafael
Calle	Nuevo México	Artículo 123	Centro
Calle	de la Acequia	16 de septiembre	Centro
Calle	Donceles		Centro
Calle	Recabado	Pensador Mexicano	Guerrero
Avenida	16 de septiembre (4)		Centro
Calle	Ribera de San Cosme		San Rafael
Calle	Soledad		Centro

<sup>92</sup> Jorge González Angulo y Yolanda Terán Trillo, *Planos de la ciudad de México 1785,1853 y 1896 con un directorio de calles con nombres antiguos y modernos*, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 1976 (Colección científica. Historia núm. 50). Sólo se recurrió a este texto cuando las calles no se encontraron con el nombre que se indicó en la solicitud.

<sup>93</sup> Agustín Palacios Roji García y Joaquín Palacios Roji García, *Guía Roji ciudad de México*, México, Guía Roji S.A. de C.V, 2010, Las calles se buscaron en lo que corresponde hoy a la delegación Cuauhtémoc ya que los expedientes son de la municipalidad de la ciudad de México y sus límites eran cercanos a los de la actual delegación política y los que la Ley de Organización Política y Municipal del Distrito Federal de 1903 reconocía, porque la Ley de Organización del Distrito y Territorios Federales de 1917 estableció en el artículo 49 que: “El territorio del Distrito Federal [...], queda por ahora dividido en las municipalidades actualmente existentes.” *Ley de organización del Distrito...*, p. 258 (Véase imagen1).

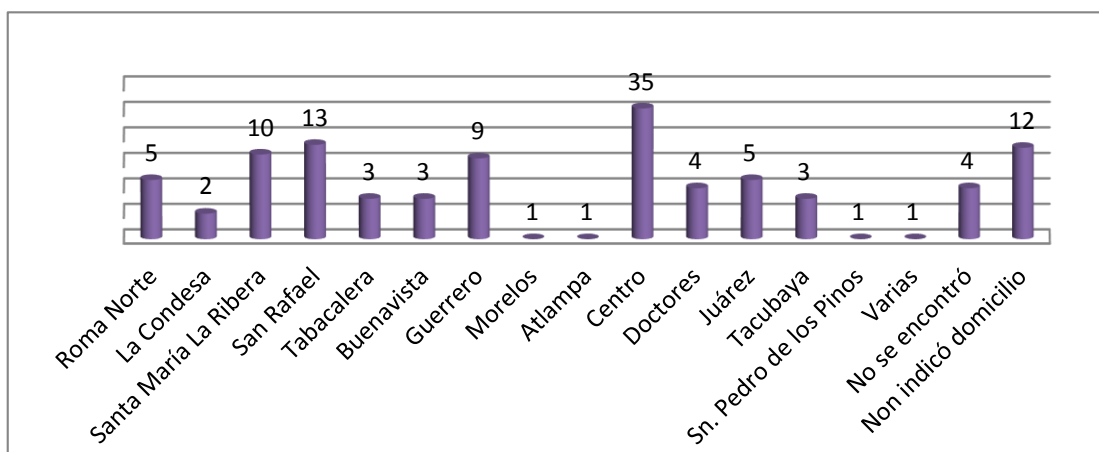
Avenida	14		San Pedro de los pinos
Calle	Hamburgo (2)		Juárez
Calle	Díaz de León		Morelos
Calle	Capuchinas		Centro
Calle	Academia		Centro
Calle	Moras	Bolivia	Centro
Calle	Vallarta*		
Calle	Privada Gardenia 6a Bucareli		Centro
Calle	Magnolia		Guerrero
Calle	M. María Contreras (2)		San Rafael
Calle	Sto. Domingo		Centro
Calle	Zacatecas		Roma Norte
Calle	Guerrero (2)		Guerrero
Calle	Juárez		Municipio de Tacubaya
Avenida	Avenida Chapultepec		Juárez
Calle	Sta. Teresa	Guatemala	Centro
Avenida	Independencia		Municipio de Tacubaya
Calle	Puente de Alvarado		Centro
Calle	Cuauhtemótzin (3)	Fray Servando Teresa de Mier	Centro
Calle	Soto		Guerrero
Calle	Sinaloa		Roma Norte
Calle	Bucareli		Centro
Calle	5 de febrero		Centro
Avenida	Hombres Ilustres	Avenida Hidalgo	Centro
Avenida	Isabel la Católica		Centro
Callejón	Bilbao* (2)		
Calle	Cocheras (2)	Colombia	Centro
Calle	Santiago		Municipio de Tacubaya
Calle	Colima		Roma
Calle	Moctezuma		Buenavista
Calle	Santa Veracruz		Guerrero
Calle	Arista		Buenavista
Calle	Leandro Valle		Centro
Calle	Estaciones	Héroes Ferrocarrileros	Buenavista
Calle	Regina		Centro
Calle	Bolívar		Centro
Calle	Versalles		Juárez
Calle	Rosa (2)	Eligio Ancona	Santa María la Ribera
Calle	Encino	Insurgentes norte o centro	Varias
Calle	Héroes		Guerrero

Avenida	Uruguay		Centro
Calle	Edison		San Rafael
Avenida	Jalapa		Roma Norte
Calle	Tacuba		Centro
Calle	Dr. José María Vertiz (3)		Doctores
Calle	Humboldt		Centro
Calle	Dinamarca		Juárez
Calle	Dr. Carmona y Valle		Doctores
Calle	Ciprés		Atlampa
Calle	Francisco Pimentel		San Rafael
Calle	Tonalá		Roma Norte
Calle	Gante		Centro
Calle	No indicaron domicilio (12)		

Cuadro elaborado con base en, *AHDF*, Fondo: Ayuntamiento, Sección: Gobierno del Distrito: Vehículos, Automóviles, vols. 1860 al 1865, 1879, 1882 y 4168, diversos expedientes. Simbología: (\*) esta calle no se encontró en la *Guía Roji* ni en el texto *Planos de la ciudad de México...*

Del cuadro anterior, pudimos obtener el siguiente gráfico que muestra las colonias (con el nombre actual) y el número de calles en cada una en donde se ubicó el domicilio de los solicitantes.

**Cuadro 2. Actuales colonias en las que se ubicaron los domicilios de los solicitantes**



Cuadro elaborado con base en la información del anterior.

El total de colonias dentro de la municipalidad de la ciudad de México fue de 12, y 4 calles no se encontraron con ese nombre u otro. El 35.7% se localizó en las colonias del norponiente de la ciudad (Atlampa, Morelos, San Rafael, Santa María La Ribera, Guerrero,

Tabacalera y Buenavista); algunas de ellas se construyeron a finales del Porfiriato. Sobre sus habitantes, por ejemplo, en Santa María “[...] se establece una población de clase media, sobre todo comerciantes y abogados, y la colonia Guerrero [...] fue creada para la clase obrera [...]”<sup>94</sup> La primera comenzó a poblarse hacia 1859, según un informe hecho por el ayuntamiento de México en 1903, y nació sin los servicios urbanos, que fueron solicitados por los habitantes poco después de establecerse en aquel lugar. La colonia Guerrero, según el mismo informe, se formó entre 1873 y 1874 y no se tuvo algún registro de sus inicios. Por último, la San Rafael, en 1906, estaba en el listado de colonias autorizadas en la municipalidad de México, pues se consignó que se construyó a partir de la venta de terrenos adquiridos a la familia Romero de Terreros por la fraccionadora “Colonia San Rafael Sociedad Particular” hacia 1890.<sup>95</sup>

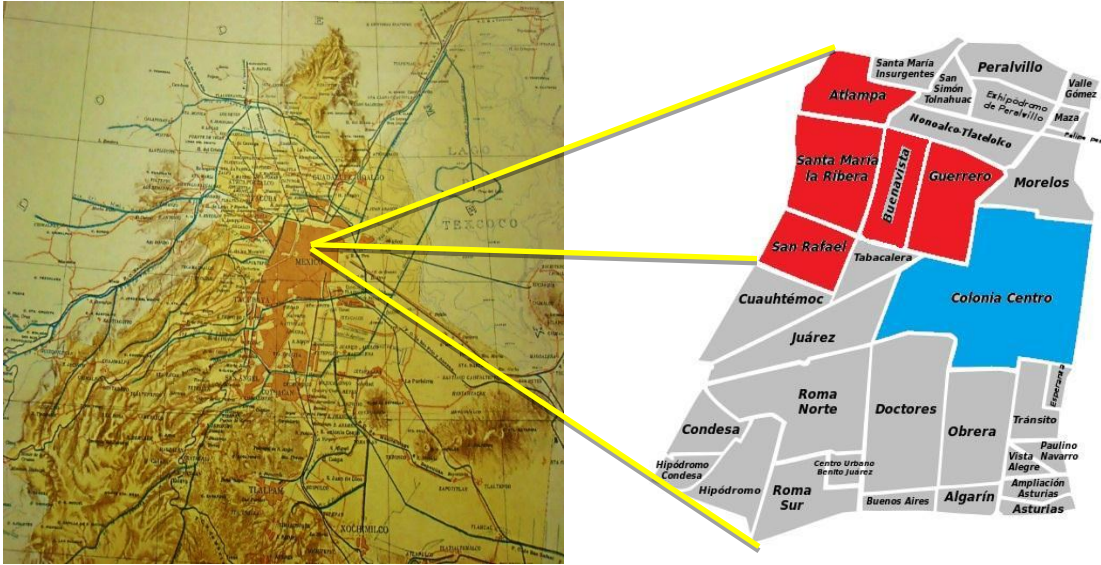
El 31.2% de las calles corresponden a la Colonia Centro en la que se ubicaban oficinas, comercios y casas para diversos grupos de población. El 6.25% corresponde a las colonias Hipódromo de la Condesa y Roma Norte, en el sur poniente de la capital, en donde vivía gente con mayor poder económico, el 4.4% se ubicó en la colonia Juárez establecida en el centro poniente de la ciudad, donde también habitaba una población que gozaba de una buena posición. En la Doctores, en el centro sur, correspondiente al 3.5% vivían obreros y trabajadores de diversos oficios. No pudimos reconocer una colonia ya que se trata de la avenida Insurgentes que atraviesa varias. El 10% no indicó su domicilio, cuatro calles no fueron localizadas con ese nombre u otro. Finalmente, un 2.6% correspondieron, a decir de los solicitantes, a la municipalidad de Tacubaya, en el poniente de la capital y un domicilio se localizó en San Pedro de los Pinos cerca de aquél municipio. (Véase imagen 2).

---

<sup>94</sup> María Dolores Morales, “La expansión de la ciudad de México...”, p.191.

<sup>95</sup> Jorge H. Jiménez Muñoz, *op. cit.*, p. 32. En el mismo texto puede encontrarse información sobre la relación entre los fraccionadores y las autoridades en cuanto a los permisos para la construcción de nuevos asentamientos. Según el autor, el informe solicitado a la municipalidad de México por la Secretaría de Hacienda en 1908 evidenció “[...] la incapacidad oficial de control administrativo y político de la expansión urbana, sino también la falta de responsabilidad de los fraccionadores.”*ibid.*, p. 45.

**Imagen 2. Colonias de las que procedían, en su mayoría, los solicitantes**

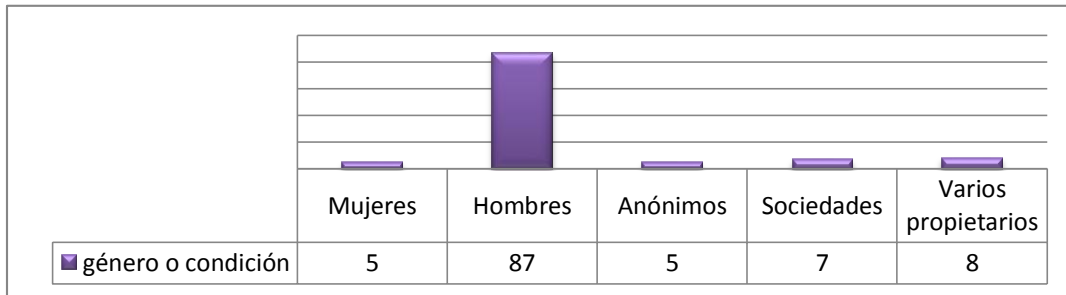


Sonia Lombardo de Ruíz, *Atlas histórico de la ciudad de México*. México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, Smurfit Cartón y papel de México S.A., Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, 1996, p.444.

[http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Colonias\\_Delegaci%C3%B3n\\_Cuauhtemoc\\_con\\_nombres.svg](http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Colonias_Delegaci%C3%B3n_Cuauhtemoc_con_nombres.svg), consultado el 2 de junio de 2013.

Por otro lado, tenemos el origen social y género de las personas que pretendían iniciar un servicio de transporte de pasajeros con características distintas al auto de alquiler. (Véase cuadro 3).

**Cuadro 3. Género o condición de las personas que enviaron solicitud**



Cuadro elaborado con base en, *AHDF*, Fondo: Ayuntamiento, Sección: Gobierno del Distrito: Vehículos, Automóviles, vols. 1860 al 1865, 1879, 1882 y 4168, diversos expedientes.



La mayoría de los solicitantes fueron varones, pero también encontramos algunas mujeres<sup>96</sup> (viudas principalmente), algunas sociedades o compañías que se formaron para establecer aquel servicio de transporte, otras no aportaron ningún dato y algunos, por tener el mismo interés, enviaron una petición conjunta. Además de su nombre y dirección, desconocemos algún dato sobresaliente sobre quienes deseaban incursionar en este oficio (hombres y mujeres) a pesar de que el gobierno del Distrito Federal otorgaba las concesiones, no se conoce ninguna legislación, excepto el reglamento de tránsito, que regulara lo relativo al transporte público; por lo que los datos que se asentaban en las solicitudes no eran uniformes. Tampoco se conoce la condición social de los solicitantes, si bien sólo podemos localizarlos dentro de la clase media por contar con suficiente poder adquisitivo para comprar un automóvil, sólo lo podemos deducir por la zona en la se localizaba el domicilio que registraron y que ya fue descrito. En el caso de las sociedades tampoco conocemos información sobre sus miembros, su capital, o negocios en los que tuvieran alguna otra participación, incluso no es posible corroborar si en realidad existieron pues en ninguna solicitud se anexó el documento de su registro ante la Secretaría de Hacienda.

En el caso de las mujeres, aunque es poca la participación de éstas en el transporte público de pasajeros, por ser un trabajo usualmente reservado para hombres hasta el día de hoy, sin duda fue una manera de establecer una fuente de ingresos para el sostenimiento familiar. Aunque en ninguna solicitud se asienta que el dueño del automóvil era quien lo manejaría, era común que dieran a trabajar su unidad a algún familiar con lo que las mujeres podían obtener alguna ganancia sin ausentarse de su hogar. La mayoría de ellas se identificaban como viudas. Por ejemplo, en junio de 1917 la señora Eloisa Carrillo Vda. de Rivera informó a las autoridades que estaba organizando una compañía denominada “Compañía Nacional de Autobuses y Camiones S.A.”<sup>97</sup> para establecer varias líneas de transporte público con camiones “acondicionados para el objeto.” Esta petición, que tal vez resultó una novedad, fue publicada en un diario: “La Sra. Eloisa Carrillo viuda de Rivera,

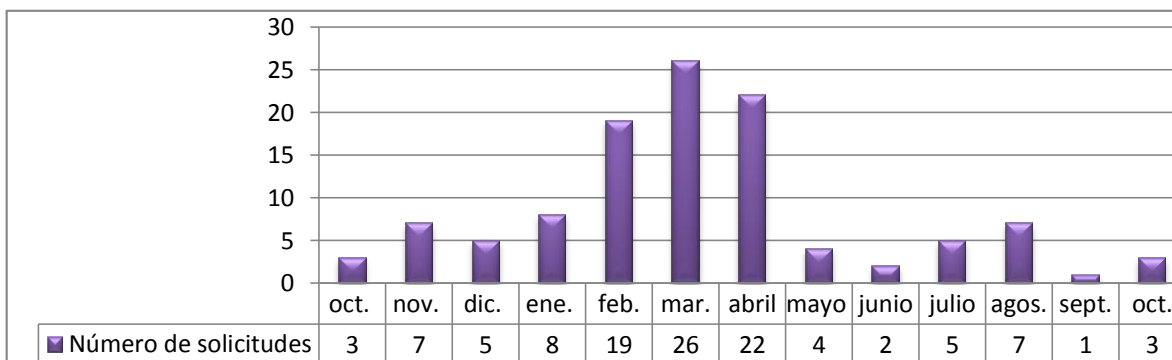
---

<sup>96</sup> Los nombres de las mujeres fueron: Margarita Valencia Vda. de A.; Guadalupe Miranda Vda. de Flores; Rosa R. de Villeila, María Rodríguez y Eloisa Carrillo Vda. de Romero, de quienes no conocemos mayores datos. Información obtenida del *AHDF*, Fondo: Ayuntamiento, Sección: Gobierno del Distrito: Vehículos, Automóviles, vols. 1860 al 1865, 1879, 1882 y 4168, diversos expedientes.

<sup>97</sup> *Ibid.*, vol. 1865, exp. 8468, Eloisa Carrillo Vda. de Rivera al gobernador del Distrito Federal, México, 26 de junio de 1917.

ha solicitado el permiso [...] para establecer una Compañía que se dedique a la explotación de varios camiones [...].”<sup>98</sup> El 29 de junio la petición fue concedida y se le solicitó que fijara el sitio y la fecha en que daría inicio el servicio. Tal vez no pocas mujeres eran dueñas de camiones de servicio público pues la prensa señalaba que “[...] hay muchas viudas, cuyo sustento y el de sus hijos, lo obtienen de sus camiones, y un día de pérdida, cuando no trabaja el coche significa privaciones y molestias [...]”.<sup>99</sup> Para las mujeres la época revolucionaria fue un momento para incursionar en otras actividades, fuera de las hogareñas, impulsadas seguramente por la necesidad, pero también dio la oportunidad de establecer algunos cambios en su condición social.<sup>100</sup> A continuación presentamos el número de solicitudes que se envió durante el periodo de octubre de 1916 hasta julio de 1917 (Véase cuadro 4).

**Cuadro 4. Solicitudes que se enviaron entre octubre de 1916 y octubre de 1917**



Cuadro elaborado con base en *AHDF*, Fondo: Ayuntamiento, Sección: Gobierno del Distrito: Vehículos, Automóviles, vols. 1860 al 1865, 1879, 1882 y 4168, diversos expedientes.

Los meses con más solicitudes fueron marzo y abril de 1917 y con menos, septiembre; no encontramos alguna información que nos indique la razón por la que se presentaron con mayor frecuencia en aquellos meses. Pocos individuos enviaron más de una solicitud para

<sup>98</sup> *El Nacional*, 28 de junio de 1917 p. 3

<sup>99</sup> *El Demócrata*, 8 de julio de 1919 p. 5

<sup>100</sup> Por ejemplo, la escritora Laura Méndez de Cuenca dentro de sus colaboraciones en el periódico *El Pueblo* durante septiembre de 1916 hablaba de que “[...] la mujer ya no debía ser una carga para los padres y el marido sino una colaboradora en la consolidación del hogar mexicano [...]”, Milada Bazant, *Laura Méndez de Cuenca mujer indómita y moderna (1853-1928) vida cotidiana y entorno*, México, Gobierno del Estado de México, El Colegio Mexiquense, 2009 (Biblioteca Mexiquense del Bicentenario. Colección Mayor), p.383.

obtener el permiso para establecer el servicio público de pasajeros. En el cuadro siguiente presentamos los nombres y el número de solicitudes que remitieron (Véase cuadro 5).

**Cuadro 5. Personas que enviaron más de una solicitud**

Nombre	Número de solicitudes
Carlos Reichert	3
Rómulo O’Farril <sup>101</sup>	2
Transportes Rápidos S. A.	2
Klein y Encinas	2
M. L. Márquez	2

Cuadro elaborado con base en *AHDF*, Fondo: Ayuntamiento, Sección: Gobierno del Distrito: Vehículos, Automóviles, vols. 1860 al 1865, 1879, 1882 y 4168, diversos expedientes.

Carlos Reichert fue quien más solicitudes presentó ante las autoridades para poner en circulación el servicio de camión en tres ocasiones; los demás propietarios lo hicieron dos veces, mientras que la mayoría sólo lo hizo una vez. Sólo una sociedad quiso incursionar en aquel servicio más de una ocasión.

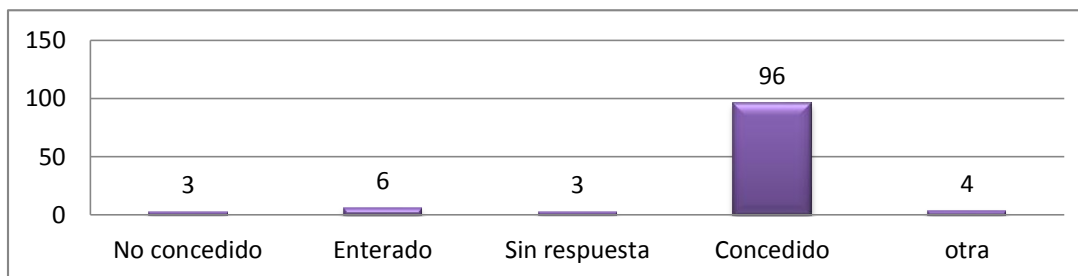
Ahora que conocemos algunas características de las personas, nos referiremos al contenido de las solicitudes. ¿Qué era lo que pedían a las autoridades? En la mayoría, 96 de 112, el solicitante se identificaba y anotaba una o más características de la unidad que poseía, y escribía que deseaba obtener el permiso a fin de “poner en circulación para dar servicio a...” y a continuación el destino o la actividad.

Cuando las solicitudes eran recibidas en las oficinas del gobierno del Distrito Federal pasaban algunos días o semanas para que recibieran una contestación favorable o negativa. Pero desconocemos si en realidad se realizaba alguna inspección a la unidad que se pretendía poner en servicio, o las condiciones que la autoridad tomaba en cuenta para emitir su resolución. En el siguiente gráfico podemos conocer el contenido de las respuestas (Véase cuadro 6).

---

<sup>101</sup> Rómulo O’Farril fue dueño de una armadora de automóviles y del diario *Novedades*, también participó en la creación de la primera televisora de México que después se fusionó con la de Emilio Azcárraga Vidaurreta para formar “Telesistema mexicano”, Joel Ruiz Sánchez, “Poder local y clientelismo político en Puebla. El caso de la familia Ávila Camacho”, en *Relaciones*, México, El Colegio de Michoacán, 2009, vol. XXX, núm. 119, p. 206.

**Cuadro 6. Respuesta de las autoridades**



Cuadro elaborado con base en *AHDF*, Fondo: Ayuntamiento, Sección: Gobierno del Distrito: Vehículos, Automóviles, vols. 1860 al 1865, 1879, 1882 y 4168, diversos expedientes.

La mayoría fueron aprobadas; sólo tres recibieron una respuesta negativa. Esto quiere decir que en un año (octubre de 1916–octubre de 1917) se concedió permiso para poner en circulación a 96 unidades en el transporte público. En términos oficiales, a finales de 1917 ya transitaban casi 100 unidades que ofrecían un servicio alternativo al tranvía eléctrico, auto de alquiler y coches o carruajes.

Ahora que conocemos el formato de las solicitudes y quienes las elaboraron, es importante señalar en qué tipo de unidad se pretendía dar el servicio. El siguiente cuadro muestra el nombre con el que los solicitantes describieron sus unidades (Véase cuadro 7)

**Cuadro 7. Nombres que designaron para describir el tipo de unidad para ofrecer el servicio**

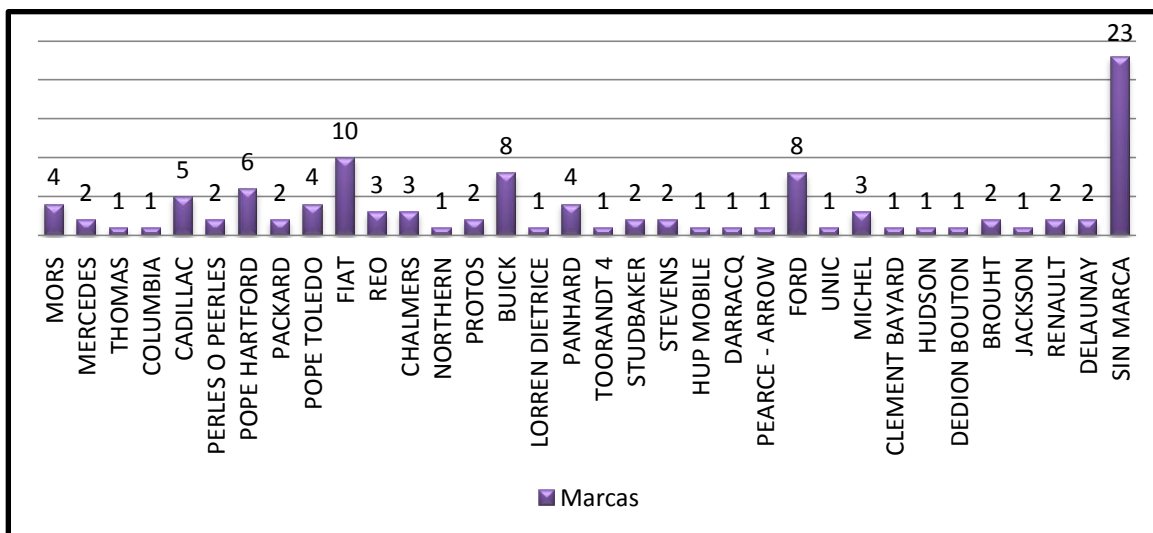
Automóvil	Ómnibus
automóvil – camión	camión-locomóvil
Camión	Autobuses
automóvil – ómnibus	auto- ómnibus
automóvil de alquiler	no indicó descripción
ómnibus-automóvil	coche-ómnibus
auto-camión	

Cuadro elaborado con base en *AHDF*, Fondo: Ayuntamiento, Sección: Gobierno del Distrito: Vehículos, Automóviles, vols. 1860 al 1865, 1879, 1882 y 4168, diversos expedientes.

Aunque en 71 solicitudes describieron su unidad como automóvil, no tenemos información para saber si la descripción, que dieron los solicitantes, coincidió con la realidad y es interesante observar algunos nombres que utilizaron, como el de “automóvil–camión” y “automóvil-ómnibus”, es posible que adoptaron ese nombre para describir a los autos que fueron modificados en su estructura para que aparentaran ser un camión u ómnibus. Sólo

11 solicitantes describieron su unidad como camión propiamente dicho, sin embargo, no podemos distinguir las características de unos y otros porque los datos que aportan son muy generales. Para conocer un poco más sobre las unidades que se pondrían a la disposición de los pasajeros es indispensable conocer algunos nombres de fabricantes de autos (Véase cuadro 8)

**Cuadro 8. Marcas de automóviles**



Cuadro elaborado con base en AHDF, Fondo: Ayuntamiento, Sección: Gobierno del Distrito: Vehículos, Automóviles, vols. 1860 al 1865, 1879, 1882 y 4168, diversos expedientes.

Las marcas corresponden a empresas que producían automóviles compactos<sup>102</sup>, aunque los solicitantes utilizaron distintos nombres para, posiblemente, describir los autos modificados y diferenciarlos de los de alquiler. En cuanto al costo, en anuncios de la prensa un coche Overland con alumbrado y arranque eléctrico tenía un costo de 3 150 pesos oro nacional.<sup>103</sup> Por su parte un auto modelo “Hudson super six” se promocionaba como “[...] la palabra mágica, 88% de eficiencia contra todos los motores de automóviles conocidos. Lujosa carrocería para siete pasajeros. Pídanos demostración Cía. Automotriz Mexicana S.A.”<sup>104</sup>,

<sup>102</sup> Sabemos que, por lo menos los coches de las siguientes marcas eran vendidos en México: “La compañía mexicana de vehículos eléctricos, establecida desde 1900, es agente exclusivo para la República Mexicana de las afamadas marcas “Mercedes”, alemana, “Panhard”, francesa; “Bayard-Clement”, francesa; “Pope Toledo” (se construyó entre 1903-1909), “Pope Hartford” (se construyó entre 1903-1914) “Rambler” y “Cadillac”, americanas. Mientras que el Garage Internacional [...] era representante único de los acreditados automóviles “Mors”, “Renault” [...], Fanny del Río, *op. cit.*, p. 43.

<sup>103</sup> *El Pueblo*, 1º de septiembre de 1916.

<sup>104</sup> *El Nacional*, 19 de agosto de 1916.

pero no se publicó el costo. En 1917, otro auto también de la marca Overland se anunció con un precio de 3 700 pesos oro nacional<sup>105</sup>, también de venta en la Cía. Automotriz Mexicana.

La mayor parte de las unidades de los solicitantes eran de la marca FIAT, una empresa italiana que aún hoy día fabrica autos; al igual que la Buick estadounidense, que fue la segunda marca más mencionada en las solicitudes, y que se caracteriza por fabricar autos de lujo para un sector limitado de compradores. Por su parte, la también estadounidense Pope-Hartford<sup>106</sup> subsistió hasta 1914 al igual que la Pope Toledo. Ambas eran propiedad de Albert Augustos Pope, quien era un militar que participó en la Guerra Civil de Estados Unidos. En 1896 comenzó a construir automóviles. Sin embargo, después de su muerte en 1909, la empresa cerró en 1915 debido a la disminución de las ventas por el estallido de la Primera Guerra Mundial. Por otro lado, la marca Cadillac, también estadounidense, cuyos autos se fabricaban en la ciudad de Detroit, Michigan desde 1903 también es una marca reconocida por fabricar autos lujosos y la primera en introducir, en 1915, un motor V8, lo que equivalía a mayor potencia en el motor. La marca Mors, de origen francés produjo autos entre 1897 y 1919; otro fabricante francés fue Panhard<sup>107</sup> que en 1888 construía motores de gasolina, y en 1891 comenzó a producir automóviles hasta 1967 cuando fue absorbida por la marca Citroën. En ninguna solicitud se indicó el año de fabricación de los automóviles, pero las siguientes imágenes son de autos construidos por algunas marcas que se mencionaron en las solicitudes, entre 1912 y 1917 (Véase imágenes 3-7).

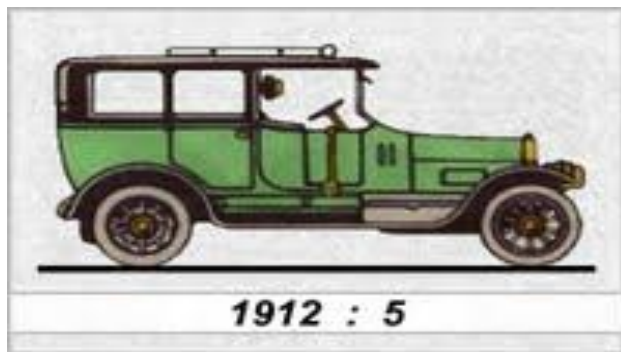
---

<sup>105</sup> *El Pueblo*, 20 de abril de 1917.

<sup>106</sup> <http://www.autopasion18.com/HISTORIA-POPE-HARTFORD.htm>, Consultado el 7 de marzo de 2012.

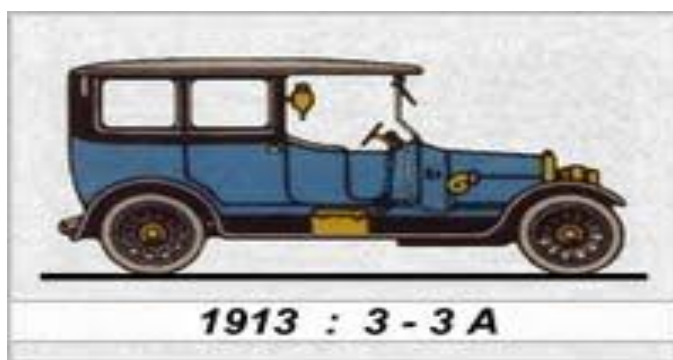
<sup>107</sup> <http://www.autopasion18.com/HISTORIA-PANHARD-LEVASSOR.htm>, Consultado el 7 de marzo de 2012.

**Imagen 3. Modelo 5 marca FIAT, 1912**



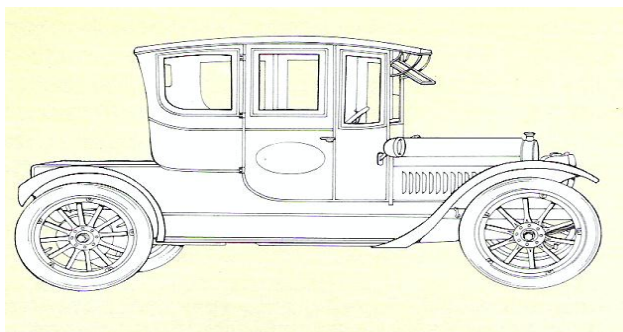
**Fuente:** <https://sites.google.com/site/thyrencars/home/homepage/tutte-le-fiat/tutte-le-fiat-2>, consultado el 18 de octubre de 2012

**Imagen 4. Modelo 3-3 A marca FIAT, 1913**



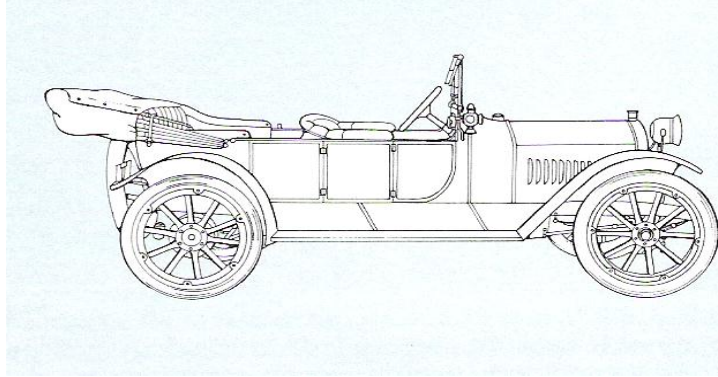
**Fuente:** <https://sites.google.com/site/thyrencars/home/homepage/tutte-le-fiat/tutte-le-fiat-2>, consultado el 6 de marzo de 2012

**Imagen 5. Cupé Cadillac, 1913.**



James Smith, *Coches antiguos*, Barcelona, Ultramar editores, s.a., p. 108.

**Imagen 6. Turismo Hopmobile “32”, 1914**



Fuente: James Smith, *op. cit.*, p.117

**Imagen 7. Buick 45, 1917**



Fuente: <http://www.prewarbuick.com/gallery/1912-1923-PreWar-Buick-Gallery>, consultado el 7 de marzo de 2012

La mayoría de automóviles era de dos a cuatro asientos, cuatro cilindros, con una carrocería que no pesaba más de una tonelada y no rebasaban los 70km por hora. Pocas solicitudes incluyeron la descripción detallada de la unidad que deseaban poner en servicio, aunque tenemos el caso de Manuel Aurrecochea quien dijo ser dueño de:

“[...] un Auto-ómnibus, marca FIAT, sistema de cadenas, motor cuatro cilindros y fuerza de 20 HP, y con capacidad para quince pasajeros [...] la longitud de los asientos es por un lado de tres metros ocho centímetro y, por el otro, de dos metros cuarenta y seis centímetros, el ancho interior entre



asiento y asiento es de un metro con cincuenta y tres centímetros [...] y el chasis de cuatro ruedas con radio de 37 centímetros, con llantas, de pesar el coche he calculado su peso de vacío en unos 800kg, y con los pasajeros calculo que será de un peso aproximado de 1900 kg.<sup>108</sup>

No indicó donde lo adquirió y cuánto pagó por él; pero es de notar que las características que describió coinciden con las de un automóvil como los fabricados entonces: un motor de cuatro cilindros, que generaban 20HP con una carrocería de menos de una tonelada; además, la unidad descrita tenía rines de apenas 13 pulgadas, que eran las que utilizaban los autos compactos. Pero sobre todo, la descripción que hizo del interior nos dibuja los asientos dispuestos a ambos lados de la carrocería tal vez con dos “bancas” largas una frente a la otra que dejan un espacio entre los dos asientos para localizar un lugar disponible y descender de la unidad, como los que hoy día tienen algunas camionetas que se usan en el transporte público. Es posible que lo que el solicitante describió como un auto-ómnibus, fuera, precisamente un automóvil “convertido” en ómnibus en donde podían viajar más de 10 pasajeros, en lugar de cuatro o cinco como lo hacían en los autos de alquiler. Es por ello, que no podemos identificar con exactitud qué tipo de unidades utilizaron en esta primera etapa del servicio de camiones.

Algunas personas informaron a las autoridades que habían modificado su auto aumentándole asientos o que cambiaron la carrocería para que ésta fuera “adecuada” para ese servicio, pero no aportaron mayor información como en el ejemplo anterior. Otros más, sólo observaron que dieron de baja el servicio de alquiler para comenzar a circular con el “sistema de camiones”, sin indicar alguna alteración en las características de la unidad. En el siguiente cuadro se presentan los tipos de modificaciones que se realizaron a los autos descritos en las solicitudes (Véase cuadro 9).

---

<sup>108</sup> *AHDF*, Fondo Ayuntamiento, Sección: Gobierno del Distrito: Vehículos, Automóviles, vol. 1863, exp. 8120, f. 1, Manuel Arrecochea al gobernador del Distrito Federal, 17 de abril del 1917.

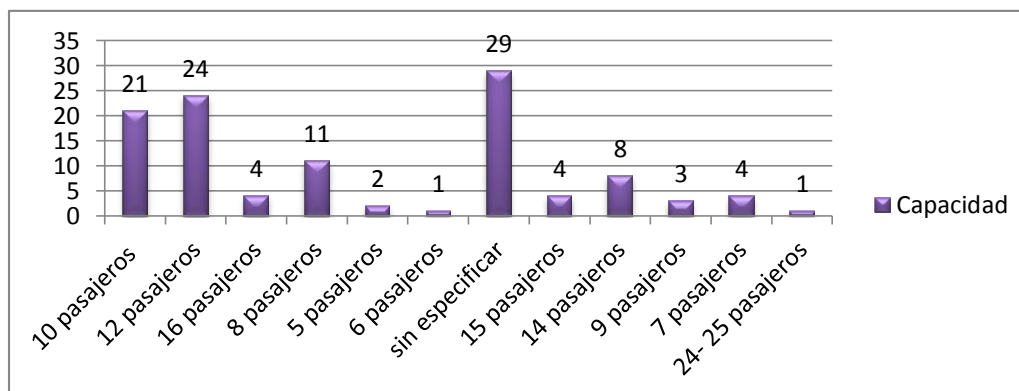
**Cuadro 9. Tipo de modificaciones a los vehículos**

Tipo de modificación	Número de unidades	Tipo de modificación	Número de unidades
Aumentó dos asientos	2	Transformó en ómnibus un automóvil de su propiedad	3
Cambió la carrocería a camión	2	Tiene una carrocería de camión	1
Cuenta con una carrocería apropiada	2	Tiene una carrocería de ómnibus	1
Es un automóvil con carrocería ómnibus	1	Le ha adaptado una carrocería propia para el servicio de pasajeros	2
A arreglado un camión	1	Tiene un automóvil de su propiedad para ponerlo en circulación como ómnibus	1
Era de 5 asientos y ahora como un camión de 12 asientos	1	Un automóvil forma camión	2
Carrocería especial	1	A su automóvil de 5 asientos le ha cambiado la carrocería por una de 10 asientos	2
No mencionó alguna modificación en la unidad	90		

Cuadro elaborado con base en *AHDF*, Fondo: Ayuntamiento, Sección: Gobierno del Distrito: Vehículos, Automóviles, vols. 1860 al 1865, 1879, 1882 y 4168, diversos expedientes

Algunas solicitudes registraron el número de pasajeros que la unidad podía transportar o adujeron que tenían suficiente capacidad. Aunque la mayoría fueron automóviles compactos, a continuación se presenta un gráfico con la cantidad de pasajeros que, a decir de sus propietarios, podían transportar (Véase cuadro 10).

**Cuadro 10. Capacidad de la unidad**



Información obtenida del AHDF, Fondo: Ayuntamiento, Sección: Gobierno del Distrito: Vehículos, Automóviles, vols. 1860 al 1865, 1879, 1882 y 4168, diversos expedientes.

En las solicitudes se apuntó que la mayoría era para transportar 12 pasajeros pero en ningún caso tenemos la imagen de aquellos autos, por lo que resulta difícil creer, tomando como ejemplo las imágenes anteriores (Véanse imágenes 3-7) que, sin ninguna alteración, un automóvil tuviera la capacidad para transportar a 12 pasajeros en un sólo viaje. Las modificaciones entonces iban más allá de incorporar asientos, eran una verdadera “cirugía mayor” que consistía en modificar su estructura en su totalidad. Quitar los asientos que traía de fábrica, sustituirlos por bancas y colocar un armazón sobre el chasis para aumentar el espacio interior del vehículo formando así algo parecido a un “vagón”. Sin embargo, según las solicitudes, de 112 sólo 22 dueños modificaron su unidad; lo que significaría que la mayoría no incluyó un descripción real del auto, pues se declaró que, por lo menos 24 unidades podían transportar 12 pasajeros, 21 a 10, 11 a 8, 4 a 16, 4 a 15 y 8 a 14 viajeros, lo que representaba que por lo menos el 60% de los autos tenían mayor capacidad que un auto compacto que sólo podía transportar de cuatro a cinco personas. Por ello es difícil confiar en que la descripción fuera apegada a la realidad.

Ahora bien, es necesario saber hacia qué colonias o zonas pretendían establecer el servicio. Para ello se realizó el siguiente cuadro que indica el destino o la información que ofrecieron los solicitantes dentro de este rubro, así como el número de veces que se registró el mismo destino. (Véase cuadro 11).

**Cuadro 11. Rutas que solicitaban para explotar**

RUTAS	Número de solicitudes que pidieron el mismo recorrido	RUTAS	Número de solicitudes que pidieron el mismo recorrido
Circuitos (con anexos que describen cada ruta)	3	Servicio de alquiler	2
Distintos puntos que actualmente corren los tranvías eléctricos	1	Uso público	1
Un circuito	1	Servicio de alquiler	2
San Rafael, Santa María y anexas	1	Col. Santa María, San Rafael, Roma o alguna otra-Plaza de la constitución	1
Zócalo-Santa María La Ribera	10	Colonias adyacentes a esta ciudad	1
No indicó ruta	5	Colonias de esta ciudad	5
Roma-Zócalo	1	Viajes directos a las diversas poblaciones de los alrededores	1
Zócalo-San Rafael	5	Tacubaya, Tacuba, Guadalupe-Hidalgo, Santa María, Guerrero	1
<b>Zócalo-diversas colonias</b>	<b>30</b>	Zócalo-Santa María, San Rafael, Juárez y Roma	2
5 de mayo, H. Ilustres a la Col. Guerrero o Santa María	1	Servicio de las colonias	5
En la col. Santa María	2	Plaza de la Constitución lado poniente-a las colonias	1
Zócalo-Col. Guerrero	1	Alquilar el automóvil	1
Servicio público	7	Plaza de armas-colonias adyacentes	1
Servicio de pasajeros	3	Coches de alquiler ambulantes	1
Plaza de la constitución-Tacubaya o Chapultepec	1	Av. 5 de mayo-colonias y viceversa	1
Av. 5 de mayo-Col. Santa María o San Rafael	1	A Santa María-Col. Juárez y Roma	1
Alquiler por horas	1	Zócalo-Sta. María y San Rafael	1
Terrenos de aviación y condesa	1	Servicio de carreras a las colonias de la ciudad	1
Camión de ruta	3	Servicio de horas más servicio por carreras en colonias	2
Plaza de la constitución-hipódromo de la condesa	1	Plaza de armas a las colonias Juárez y Roma	1
Mismo recorrido de tranvías Roma y Jalapa	1		

Información obtenida del AHDF, Fondo: Ayuntamiento, Sección: Gobierno del Distrito: Vehículos, Automóviles, vols. 1860 al 1865, 1879, 1882 y 4168, diversos expedientes.

Los lugares con mayor solicitud para establecer rutas fueron las colonias: Santa María La Ribera con 20 menciones en los recorridos, y San Rafael con 11, que coinciden con la zona de residencia de la mayoría de los solicitantes; es decir, que los habitantes de la región norponiente del Distrito Federal fueron los primeros en emplear el sistema de camiones. Ambos derroteros fueron acompañados por distintos destinos, por lo que no se puede señalar un recorrido fijo. En menor medida, las colonias Juárez, Roma y Guerrero fueron otras que se solicitaron como rutas, con 3, 6 y 3 menciones cada una, y en varias ocasiones solamente colocaron las frases: “diversas colonias”, “a las colonias” o “servicio de las colonias” de la ciudad. El lugar de partida con mayor número de menciones fue el Zócalo, 47 veces, y sus diversos nombres: Plaza de la Constitución (4 ocasiones), Plaza de Armas (2 registros) y Centro de la capital (1 mención). Otro dato interesante es que varios no registraron él o los puntos de la ciudad a los que se dirigirían, sino la actividad que deseaban desarrollar: “servicio de pasajeros”, “servicio público” o “servicio de alquiler”. En pocos casos, los solicitantes precisaron los circuitos que deseaban recorrer con sus vehículos e incluyeron detalles del servicio que pretendían ofrecer a la población.

El primero de ellos fue Manuel M. Méndez quién solicitó permiso para establecer un servicio de transporte con varios circuitos que nombró de la siguiente manera: Col. Juárez (dos rutas), Col. Roma (tres recorridos), Col. Santa María (dos derroteros), Col. Guerrero, San Miguel, Estanco de Mujeres y Col. San Rafael (dos circuitos).<sup>109</sup> Posteriormente, J. Bauster solicitó al gobierno del Distrito el permiso para poner en servicio un “automóvil–camión” cuyo recorrido sería el siguiente: “[...] partiendo del 5 de mayo, hombres ilustres a la colonia de Guerrero, y en ocasiones a la colonia de Santa María de la Rivera, según lo requiera el servicio.”<sup>110</sup> Las autoridades otorgaron el permiso, aunque el derrotero propuesto por el propio solicitante podía cambiar “sobre la marcha”.

El tercer caso fue el de Julio J. Torroelia y Aurelio Bueno Urquidi quienes, en marzo de 1917 solicitaron autorización para poner en circulación un servicio de autobuses de dos pisos con capacidad hasta para 25 pasajeros. Los recorridos que pretendían explotar

---

<sup>109</sup> *Ibid.*, vol. 1880, exp. 9835 f. 1, Manuel Méndez al gobernador del Distrito Federal, 4 de octubre de 1916; Véase Apéndice 4, *Solicitud de Manuel M. Méndez para establecer un servicio de transporte público (1916)*.

<sup>110</sup> *Ibid.*, vol. 1882, exp. 10143, f. 1, J. Bauster al gobernador del Distrito Federal, 9 de enero de 1917.

eran: Tacubaya, Tacuba, Guadalupe–Hidalgo, Roma, Santa María y Guerrero, y pedían que la concesión se prolongara por veinte años. La solicitud incluyó los trayectos para cada una de las rutas; por ejemplo la que propusieron para el servicio a las colonias Juárez y Roma fue el siguiente:

[...] tendrán el mismo derrotero [Plaza de la Constitución seguirán por las Avenidas Madero, Juárez, Paseo de la Reforma] hasta llegar al Monumento a Colón en el Paseo, allí darán vuelta a Versalles, siguiendo por las de Marsella, Niza, Orizaba, Durango, Pachuca, Montes de Oca, Calzada de Tacubaya y calles de Juárez y Morelos hasta llegar al costado sur de la Alameda, regresando por el mismo camino [...].<sup>111</sup>

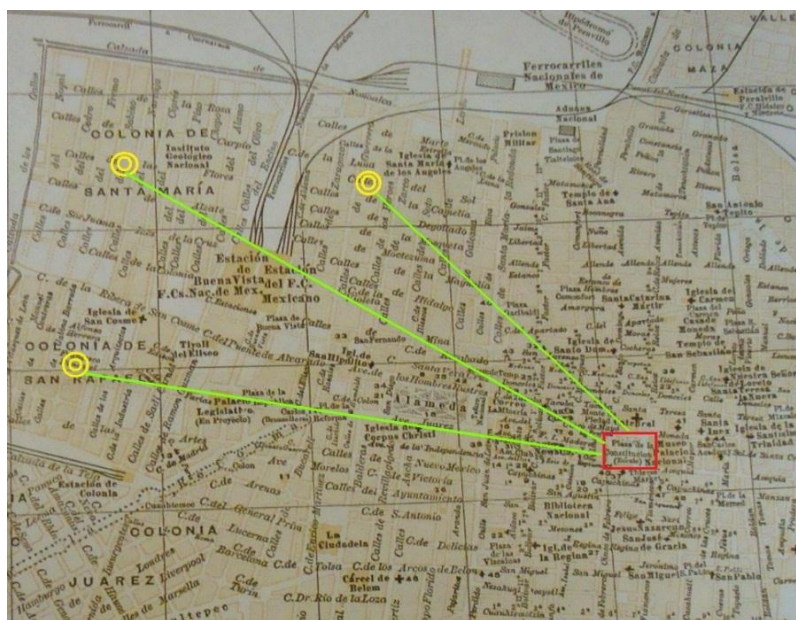
También adjuntaron “lineamientos”, elaborados por ellos mismos, a los que se sujetarían; en ellos establecieron las rutas, trayectos y “reglas”, tales como el número de unidades que pondrían en circulación, los horarios de servicio, alterar las rutas de acuerdo a las “necesidades” del tráfico, el costo (10 centavos oro nacional), lugares de ascenso y descenso de pasaje, así como prohibir que dentro de la unidad se fumara, tirara basura o escupiera. Pero el reglamento iba más allá e impedía el acceso al camión a personas en estado de ebriedad o “notorio desaseo”, tampoco se podía viajar con bultos “estorbosos”, animales y “materias pestilentes”; se reservaban el derecho de bajar a las personas “escandalosas” que “alteren el orden” o “molesten a los pasajeros”; todo esto sin detallarlo o justificarlo. Finalmente, estas reglas las aceptarían los pasajeros con el “sólo hecho de subir al autobús”. El permiso fue otorgado, pero el 14 de abril, todavía se encontraban en trámites para la organización de una sociedad mercantil que los representara. Con todo, las autoridades capitalinas aceptaron las propuestas de los particulares para establecer un servicio a todas luces beneficioso sólo para los solicitantes, lo que evidencia la falta de lineamientos sobre el tema de las concesiones para el transporte público. Las ventajas para los interesados eran evidentes ya que, a diferencia de otros solicitantes a quienes no se les mencionaba el periodo de validez del permiso, con esa aprobación se les concedía explotar ese servicio por veinte años.

---

<sup>111</sup> *Ibid.*, vol. 1862, exp. 7996, f.1, Julio J. Torroelia y Aurelio Bueno Urquidi al gobernador del Distrito Federal, 8 de marzo de 1917 (Véase Apéndice 4 *Solicitud de Julio J. Torroelia y Aurelio Bueno Urquidi para establecer un servicio de transporte público (1917)*).

Por otro lado, tenemos la solicitud de J. Jesús Navarro, quien quería establecer el servicio de transporte de pasajeros a las colonias Santa María o San Rafael “[...] recorriendo el itinerario acostumbrado y sujetándose a la tarifa vigente [...]”<sup>112</sup> Es probable que en el primer trimestre de 1917, la ruta que se usaba para llegar a las colonias mencionadas ya era de dominio y uso cotidiano por lo que el solicitante no creyó necesario registrarlo. La mayoría de los peticionarios no indicaba el recorrido, y en menor medida sólo mencionaban el sitio de partida y el destino sin dar más detalles; en esta primera etapa las rutas fueron establecidas por la cotidianeidad y no de manera oficial u organizada, lo que dio a los choferes libertad para recorrer la ruta como “el servicio lo requería”. Por ello no fue posible ubicar la ruta que seguirían<sup>113</sup>. (Véase imagen 8).

**Imagen 8. Algunas colonias a las que los solicitantes ofrecían dar servicio de transporte**



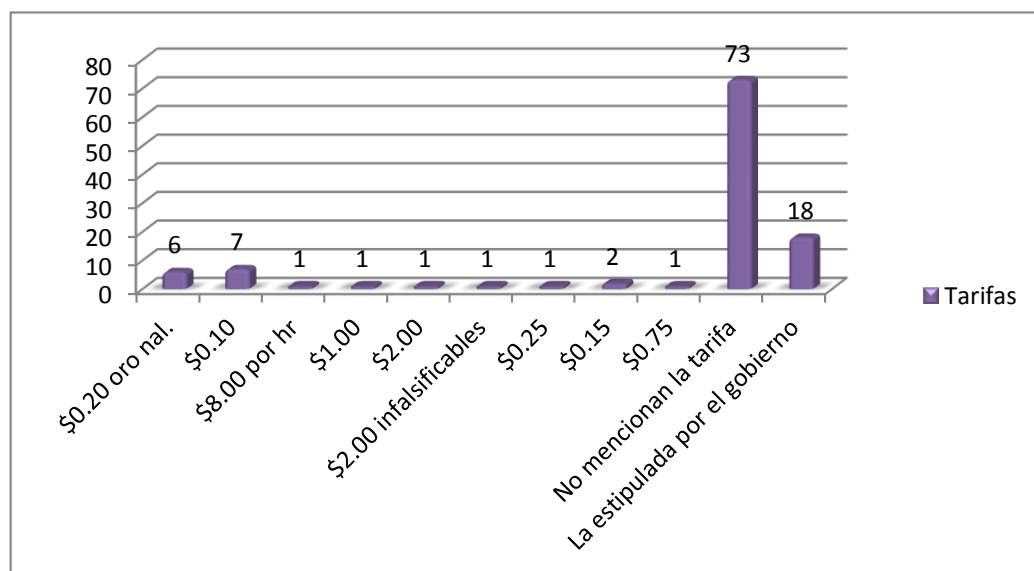
Fuente: Sonia Lombardo de Ruíz, *op. cit.*, p.444.

<sup>112</sup> *Ibid.*, vol. 1864, exp. 8259, f. 1, J. Jesús Navarro al gobernador del Distrito Federal, 26 de abril de 1917.

<sup>113</sup> Varios autores comparten la información acerca de que el tranvía eléctrico ofrecía servicio hacia estas colonias, principalmente a la de Santa María; “Otras rutas comunicaban con la entonces Villas de Guadalupe, Tacubaya- Arbol Bendito [...] Santa María, Castañeda, Granaditas, Colonia, San Rafael, Penitenciaría y Peñón [...]” Héctor Manuel Romero, *Historia del transporte...*, p. 86; “[...] en las líneas de México a Tacubaya, y a la Villa de Guadalupe, Tlalpan, Santa María la Ribera, Colonia Santiago, Don Toribio y San Cosme [...]” Joel Álvarez de la Borda, *Cien años de transporte...*,p. 24; además de que la mayoría de los solicitantes vivían en esa zona desconocemos otras razones por las que los choferes de los camiones comenzaron a hacer recorridos hacia esos lugares.

Ahora, es necesario saber si existía una cuota establecida por las autoridades para el costo del pasaje, o también era propuesta por los propios solicitantes (Véase cuadro 12).

**Cuadro 12. Tarifas propuestas en las solicitudes**



Cuadro elaborado con base en AHDF, Fondo: Ayuntamiento, Sección: Gobierno del Distrito: Vehículos, Automóviles, vols. 1860 al 1865, 1879, 1882 y 4168, diversos expedientes.

La mayoría no la mencionaron y otros adujeron que se sujetarían a lo estipulado por el gobierno. A finales de 1916, algunos propietarios de automóviles que daban el servicio de transporte entre el Zócalo y La Alameda de Santa María pidieron aumentar la tarifa: “[...] de 20 centavos oro nacional por persona y viaje [...] en vista de la considerable alza de precios que ha sufrido en general todo y a la enorme baja que ha dado el papel moneda.”<sup>114</sup> La respuesta de las autoridades fue que se les permitía cobrar 10 centavos oro nacional, por persona en cada viaje<sup>115</sup>; esta cuota se estableció como precio oficial y se publicó en el *Diario Oficial*, y en los periódicos de circulación regular: *El Pueblo*, *El Demócrata*, *El Universal* y *El Nacional*, aunque no conocemos hasta cuando permaneció vigente.

<sup>114</sup> AHDF, Fondo Ayuntamiento, Sección: Gobierno del Distrito: Vehículos, Automóviles, vol. 1879, exp. 9833 f. 1, varios propietarios de automóviles al gobernador del Distrito Federal, 14 de noviembre de 1916.

<sup>115</sup> *Ibid.*, f. 3.



En otros casos, demandaban que se les permitiera cobrar el monto que ellos proponían. Por ejemplo, Ernesto S. Rojas, quien solicitó el permiso para establecer un servicio “[...] entre la Plaza de la Constitución y Tacubaya o Chapultepec cobrando a razón de \$0.20 veinte centavos por persona.”<sup>116</sup> Se autorizó la tarifa propuesta, probablemente por la distancia entre el Zócalo y aquellos lugares que se encuentran fuera de la municipalidad de la ciudad de México. Carlos Reitchert solicitó un aumento de pasaje para que su automóvil “[...] en los días que juzgue oportunos pueda hacer viajes directos fuera de las colonias a diversas poblaciones de los alrededores, cobrando por persona el pasaje a razón de \$.025 centavos.”<sup>117</sup> En esta ocasión la respuesta del gobierno fue positiva pero con ciertas limitantes: “Se concede siempre y cuando el carro ostente la placa que indique el destino del viaje y en parte visible la cuota para pasaje absteniéndose a aceptar mayor número de personas de las que quepan en los asientos.”<sup>118</sup> El propio Carlos Reitchert pretendía cobrar ocho pesos por hora, ya que su automóvil tenía capacidad para 14 personas y se debían que considerar “[...] las ventajas que reporta al público así como los gastos que origina el mayor desgaste de las llantas y de la maquinaria del automóvil.”<sup>119</sup> Sin embargo, consideraron que su unidad “[...] propiamente es camión y puede dedicarlo a cobro de \$0.10 por persona”<sup>120</sup>, que era el precio establecido puesto que, ocho pesos era un precio sumamente elevado, no se podía considerar un camión sino un auto de alquiler, y uno muy lujoso.

Sin embargo, el caso de Manuel Aurrecoechea es particular, pues solicitó permiso para poner en circulación un auto-ómnibus para 15 pasajeros que procuraría “[...] que reúna las siguientes condiciones: elegancia, confort y esmerado servicio [...]”<sup>121</sup> También incluyó las características del motor de la unidad así como la ruta que pretendía recorrer, principalmente las colonias Roma y Juárez, por lo que solicitó “[...] que pueda cobrar por

---

<sup>116</sup> *Ibid.*, vol. 1860, exp. 7672, f. 1, Ernesto S. Rojas al gobernador del Distrito Federal, 17 de febrero de 1917.

<sup>117</sup> *Ibid.*, exp. 7710, f.1, Carlos Reitchert al gobernador del Distrito Federal, 2 de marzo de 1917.

<sup>118</sup> *Ibid.*

<sup>119</sup> *Ibid.*, vol. 1861, exp. 7889, f.1, Carlos Reitchert al gobernador del Distrito Federal, 15 de marzo de 1917.

<sup>120</sup> *Ibid.*, f. 4.

<sup>121</sup> *Ibid.* vol. 1863, exp. 8120, f. 1, Manuel Aurrecoechea al gobernador del Distrito Federal, 14 de abril de 1917.

cada pasaje eventual la cantidad de veinte centavos, y en las tarjetas económicas<sup>122</sup> cinco pesos por cada una de ellas, para que por este sistema les resulte a los que las tomen un pasaje de diez centavos, por cada recorrido [...].”<sup>123</sup> La respuesta de las autoridades fue que en el tema del pasaje, “El precio de \$0.20 que desea cobrar por persona, no es de concedérsele por reunir las mismas condiciones que otros, pero sí por el recorrido que se propone hacer, es de concedérsele que cobre \$0.15 por persona en cada viaje.”<sup>124</sup> La razón era que, como el propio solicitante había señalado, la ruta que pretendía explotar era una zona de “[...] las más aristocráticas y ricas de la ciudad.”<sup>125</sup> Aunque ya existía una cuota establecida, se hizo una excepción con el único argumento de que era un área de habitantes de un elevado nivel económico.

Por último, tenemos una vez más a Carlos Reitchert quien pidió aumentar a 15 centavos el costo del pasaje que cobraba a los usuarios que trasladaba a las colonias Juárez y Roma, “[...] atendiendo a que es mayor el recorrido y haber ya automóviles que hacen el servicio de pasajeros en esas condiciones.”<sup>126</sup> Las autoridades no negaron el aumento aclarándole que se sujetara a ese precio pues tal vez era de su conocimiento que el señor Manuel Aurrecochea cobraba esa tarifa para circular por la misma zona.

Las solicitudes aportan una amplia información sobre los primeros momentos del servicio de camiones en la ciudad de México; en principio, los peticionarios fueron principalmente particulares que deseaban poner en circulación una unidad de la que eran dueños o que tenían a su disposición; la mayoría eran hombres aunque también encontramos a cuatro mujeres y algunas compañías. En las solicitudes registraron su domicilio, que en la mayor parte fueron localizadas en colonias de la parte norponiente de la capital, donde vivían principalmente obreros y comerciantes.

---

<sup>122</sup> No se dan más detalles acerca del funcionamiento de esas “tarjetas”, pero quizá se refería a un sistema similar al de las “planillas” que consiste en adquirirla con antelación por un costo determinado con la posibilidad de viajar un número de veces igualmente preestablecido. Por lo que se indica en la solicitud, con esa tarjeta se podrían hacer hasta 50 viajes por el precio de \$0.10 cada uno.

<sup>123</sup> *AHDF*, Fondo Ayuntamiento, Sección Gobierno del Distrito: Vehículos, Automóviles, vol. 1863, exp. 8120, f. 2, Manuel Aurrecochea al gobernador del Distrito Federal, 14 de abril de 1917.

<sup>124</sup> *Ibid.*

<sup>125</sup> *Ibid.*

<sup>126</sup> *Ibid.*, vol.1865, exp. 8437, f. 1, Carlos Reitcher al gobernador del Distrito Federal, 25 de mayo de 1917.

Sobre el tipo de unidad que pretendían poner en servicio sabemos que algunos fueron automóviles que sometieron a un proceso de modificación, especialmente en la carrocería y en el número de asientos. En su mayoría eran autos con capacidad para 10 y 12 pasajeros. A estas unidades de transporte les llamaron: automóvil-camión, automóvil-ómnibus o, simplemente, automóvil o camión; de ahí que nos resulte confuso identificar las características físicas de cada uno para delimitarlas, pero también se proyectó el uso de camiones con elementos que los caracterizan. Las marcas que identifican a cada unidad son diversas y algunas ya no se fabrican por lo que no contamos con imágenes suficientes que nos ilustren sobre su aspecto real. Las rutas que querían beneficiar con su servicio, no eran tan variadas, quienes señalaron su derrotero, harían recorridos a las colonias del norponiente de la capital: Santa María La Ribera y San Rafael; las mismas de donde provenía la mayoría de los solicitantes.

Finalmente, sobre el costo por pasaje, sabemos que fue impuesto por el gobierno y no sufrió modificaciones desde que se implantó a finales de 1916 hasta el segundo semestre de 1917, y sólo en algunos casos específicos se le permitió cobrar más aunque los argumentos fueron diversos.

Estas solicitudes, para poder iniciar el servicio de lo que ahora conocemos como transporte público concesionado<sup>127</sup> fueron todas las que se localizaron en fuentes oficiales y corresponden al periodo de octubre de 1916 a octubre de 1917. Con base en aquellos documentos, 96 personas obtuvieron, a partir de ese momento, permiso para poner en circulación sus automóviles con un nuevo sistema que consistía en transportar un considerable número de pasajeros (según la capacidad de la unidad) a un destino determinado, con ascensos y descensos en el recorrido, y cobrar por persona una tarifa preestablecida en cada viaje. Aunque algunos autores, que examinamos oportunamente, destacaron la huelga del 31 de julio de 1916 como el inicio de este servicio, en los

---

<sup>127</sup> En el Distrito Federal “[...] el transporte concesionado está compuesto por transporte colectivo (autobuses y microbuses) e individual (taxis). Son los autobuses y microbuses los que acaparan el mayor número de viajes que se realizan en el DF. El transporte concesionado colectivo de pasajeros atiende a casi el 60% de la demanda, transportando por día hábil a más de 12 millones de pasajeros. Opera en 106 rutas de transporte y 1 mil 163 recorridos. Existen 28 mil 508 concesionarios individuales y 10 empresas de transporte”, en [http://www.setravi.df.gob.mx/wb/stv/cinco\\_siglos\\_de\\_transporte\\_en\\_la\\_ciudad\\_de\\_mexico/\\_rid/71?page=5](http://www.setravi.df.gob.mx/wb/stv/cinco_siglos_de_transporte_en_la_ciudad_de_mexico/_rid/71?page=5) Consultado el 7 de marzo de 2012.

documentos oficiales en ningún momento se menciona aquella fecha como coyuntural en el transporte público capitalino. La prensa tampoco registró ningún cambio por lo menos hasta concluir el año de 1916. La primera nota que localizamos en un periódico sobre los camiones propiamente dichos, fue publicada en marzo de 1917; ocho meses después de la huelga y tres desde las primeras solicitudes:

Se han dirigido a nosotros pidiendo que llamemos la atención y de la autoridad respectiva, sobre que muchas personas que manejan automóviles imprima a éstos una gran velocidad hasta en las calles de mayor tránsito. Los expresados señores nos exponen, además, que igual cosa sucede con los camiones de pasajeros que hacen viajes entre Santa María la Ribera y Colonia Roma. Como esto representa una infracción a los reglamentos respectivos es seguro que el Gobierno del Distrito ordene lo que sea más conveniente a fin de evitar las desgracias personales que puedan ocurrir [...].<sup>128</sup>

Aunque el tema principal es la velocidad con la que circulaban, con lo que incumplían el reglamento de tránsito vehicular vigente (1915), encontramos en esta nota que el camión no representa un sistema novedoso, sino cotidiano. Lo que nos retrata que, lejos de que el camión tuviera una ceremonia de bienvenida como el tranvía en 1900, su introducción fue intempestiva. En otro reportaje publicado el 14 de mayo de 1917 se abordó el tema del desuso de las carretas y de la desaparición del oficio de cocheros para dejar su lugar a otros vehículos que cubrían las necesidades de la “moderna vida”, el reportero describió que en tanto se disponía a entrevistar al cochero “[...] Vigorosamente salvamos el ataque de un ‘destroyer’ (un camión Santa María) [...]”<sup>129</sup>, y que para entonces, estaban registrados “[...] 60 camiones poco más o menos que cruzan diariamente la ciudad.”<sup>130</sup> Aunque el reportero no lo indica, es posible que, haya acudido a las oficinas del ayuntamiento para conocer esa información, ya que a decir de los datos que aquí se han descrito, entre enero y abril de 1917 se presentaron 75 solicitudes de las cuales fueron concedidas 69; lo que se acerca a la cifra que el reportero manejó en esta nota. Además, él mismo anotó que existían 583 automóviles de alquiler y que la cifra de autos particulares que había en circulación, era “aunque parezca exagerada”, como lo expresó, de cuatro mil. Sin embargo, es difícil saber

---

<sup>128</sup> *El Demócrata*, 7 de marzo de 1917, p. 7.

<sup>129</sup> *El Pueblo*, 14 de mayo de 1917, p. 8.

<sup>130</sup> *Ibid.*

si estos números correspondieron con la realidad, pues además de las solicitudes y lo que apuntó la prensa, no encontramos otras fuentes que aporten esa información.

## 2.5 Autoridades y reglamentación

Las solicitudes que presentaron al gobierno capitalino, entre octubre de 1916 y octubre de 1917, sólo representan una parte del incipiente inicio del transporte público concesionado en la ciudad de México. Por ello es necesario continuar construyendo un panorama más amplio sobre el servicio que prestaba este sistema.

El 2 de diciembre de 1917 se efectuaron las primeras elecciones municipales<sup>131</sup> en el Distrito Federal, después de la promulgación de la Constitución en febrero de ese año. Al concluir los comicios, el 1º de enero de 1918 se instaló el ayuntamiento con el empresario Carlos B. Zetina como presidente municipal de la ciudad de México; el presidente Carranza designó como gobernador del Distrito Federal al general Alfredo Breceda, quien tomó posesión el 22 de enero de 1918 aunque, en agosto, fue sustituido por el también general Arnulfo González. Las fricciones entre los servidores públicos del ayuntamiento capitalino, en ese año, devinieron en una ruptura entre el Partido Nacional Cooperatista y el Partido Liberal Nacionalista, que lanzaron en conjunto a los candidatos que habían triunfado para ocupar el ayuntamiento de la ciudad de México.

---

<sup>131</sup> En esos comicios, el Partido Liberal Constitucionalista (PLC) presentó su lista de candidatos a regidores encabezada por el general Daniel Ríos Zertuche. Por su parte, los Partidos Nacional Cooperatista (PNC) y Liberal Nacionalista (PLN) lanzaron en conjunto una planilla de candidatos encabezada por el empresario Carlos B. Zetina. El PLC “[...] fue creado a finales de 1916 por militares y civiles encabezados por los generales Pablo González, Benjamín Hill y Álvaro Obregón. En 1922 [...] el PLC perdió prácticamente todo el poder político que había logrado acumular [...] su lugar fue ocupado por el Partido Nacional Cooperatista (PNC) constituido en 1917 por sectores medios profesionales, algunos ferrocarrileros y tranviarios, y periodistas, todos ellos encabezados por Jorge Prieto Laurens. El tiempo de existencia del cooperatista fue más corto, pues para finales de 1923 su vida política había concluido al quedar sepultado junto con la derrota de la rebelión en apoyo de Adolfo de la Huerta. En 1919 Luis N. Morones organizó el PLM Partido Laborista Mexicano brazo político de la CROM [Confederación Regional Obrera Mexicana]; su época de mayor esplendor fue de 1924 hasta antes del asesinato del presidente electo, general Álvaro Obregón en julio de 1928; a partir de entonces el partido vivió el desmoronamiento político junto con la CROM, y una de sus últimas actividades públicas fue brindar su apoyo a la candidatura presidencial del general Juan Andrew Almazán en 1940”, Georgette José Valenzuela, “Partidos Políticos”, Javier Torres y Gloria Villegas Moreno (coords.), *Diccionario de la Revolución Mexicana*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 2010, p. 687.

En materia administrativa, en la sesión del cabildo<sup>132</sup> del ayuntamiento de la ciudad de México que se realizó el 5 de febrero de 1918, un ciudadano de apellido López de Lara (homónimo del general César López de Lara quien fue gobernador del Distrito Federal entre agosto de 1915 y enero de 1918), pidió permiso para poner anuncios publicitarios<sup>133</sup> en las calles de Santa María y Orizaba, pero el cabildo señaló que el problema de colocarlos era que “[...] ahí convergen todos los camiones que van a la Colonia Roma; en estos fundamos para no acceder a lo solicitado [...]”<sup>134</sup> Antes de esta referencia, en las sesiones de cabildo, no hay información, sobre el inicio del servicio de camiones.

La segunda vez que se mencionaron fue en la sesión del 23 de febrero, cuando la Compañía de Tranvías S. A. remitió una queja, ante aquel órgano de gobierno, sobre el deterioro que los camiones provocaban en sus vías de las calles de Puente de Alvarado por lo que pidieron que las arreglaran. Cuando se discutió, el regidor Vidales intervino para puntualizar que, si en 1912 el derrotero original del tranvía era por la calle de Mina ésta tenía que ser parte del actual, pero era inconveniente utilizarla para la circulación de los servicios de transporte porque “[...] se encuentra en condiciones desastrosas, y necesariamente todos los camiones, así como los pasajeros, tendrían que cumplir [utilizándola]. Una de las ventajas por las que el público hace uso de los camiones, es indefectiblemente la rapidez y enseguida la comodidad. De manera que, mandando los automóviles a la calle de Mina, seguramente no llenarían estas ventajas.”<sup>135</sup> La última parte

---

<sup>132</sup> Los regidores del ayuntamiento que inició sus funciones el 1º de enero de 1918 fueron: Manuel de Anda, Alfonso Herrera, Miguel Gómez Noriega, Luis Coyula (Editorialista de “El Universal”), Francisco Araujo, J. Villanueva Garza (general), Agustín García Figueroa, Jorge Prieto Laurens (estudiante de leyes), Ignacio Galindo, Fernando Saldaña Galván (estudiante de leyes), José María de la Garza, Higinio Pérez, Manuel Borrego Balboa (ferrocarrilero), Gilberto de la Fuente, Agustín Vidales, Ramón N. Zalce, Juan Ortíz, Darío Rubio, Miguel Torner (estudiante de leyes), Marcelo Dávalos, Rosendo Amor, Rafael Torres (tranviario), Ramón Riveroll (redactor del “Excelsior”) y Luis Gutiérrez; Juan Hoffman Calo, *Crónica política del ayuntamiento de la ciudad de México (1917-1928)*, México, Gobierno de la Ciudad de México, 2000, p. 33; Jorge Prieto Laurens, *cincuenta años de política mexicana*, México, Editora mexicana de periódicos, libros y revistas, 1968, p. 55. Algunos de ellos participaron en la discusión de los asuntos del transporte.

<sup>133</sup> El solicitante no describió con detalle las características de los anuncios que pretendía colocar en aquellas calles.

<sup>134</sup> *Boletín Municipal...*, 12 de febrero de 1918, núm. 3, t. III p. 166.

<sup>135</sup> *Ibid.*, México, 12 de marzo de 1918, núm. 5, t. III, p. 228. Una nota periodística destacaba que los camiones “[...] caminan a una velocidad, nunca menor de 30 km. por hora dada la distancia que recorren y el tiempo empleado en el recorrido.” *El Nacional*, 27 de abril de 1918.

de la argumentación de aquel servidor público destacó las ventajas que el camión ofrecía aunque no refiere mayor información acerca del servicio que prestaban.

A principios de 1918 no existía algún reglamento<sup>136</sup> o código que delinea el funcionamiento del servicio de camiones a pesar de que, desde finales de 1917, el gobierno del Distrito Federal comenzó a otorgar permisos para que los propietarios de automóviles o camiones explotaran algunas rutas.

En la misma sesión de cabildo (23 de febrero de 1918) se escucharon amplios argumentos sobre la petición de Adolfo Cienfuegos, quien solicitó cobrar \$0.75 por viaje hacia el Rastro<sup>137</sup> para llevar hasta cuatro pasajeros. Esta petición fue motivo de reflexión por parte del cabildo sobre el servicio de transporte público. En primer lugar, el regidor Riverol cuestionó el costo del servicio de camiones: “¿No hay tarifa especial para cada línea? ¿Se pueden aprobar tarifas diferenciales? ¿Entonces, si el propietario de un camión quiere poner veinte centavos? (Voces: no puede).”<sup>138</sup> Aunque se reconoció, que existían “líneas” o rutas y una tarifa oficial, otro regidor, Ramón N. Zalce, observó que en la solicitud se describía, “[...] un coche particular para el servicio de pasajeros, en el que pueden ocuparse uno, lo mismo que cuatro asientos, y el viaje del coche se paga \$0.75 centavos no es un servicio de ruta,”<sup>139</sup> pero era diferente al camión de pasajeros.

A principios de 1918 los regidores del ayuntamiento de la ciudad de México tenían bien identificados dos tipos de transporte público con el automóvil como instrumento: el de alquiler y el camión; entonces la solicitud representaba apenas la posibilidad de la combinación de ambos sistemas: un automóvil (sólo sabemos la capacidad, desconocemos otras características) que cobraría una tarifa, establecida de antemano, para conducir a uno o varios pasajeros a un destino común, en este caso, el Rastro de la ciudad. El asunto del que se trataba no era de menor relevancia, ya que desde finales de 1917 este sistema era similar al propuesto por diversos ciudadanos al gobierno del Distrito Federal, y algunos ya

---

<sup>136</sup> Un nuevo reglamento de tránsito se expidió el 2 de mayo de 1918, el vigente era el de 1915.

<sup>137</sup> El rastro se encontraba entre las avenidas que hoy se llaman Canal del norte e Ing. Eduardo Molina, al norte de la ciudad.

<sup>138</sup> *Boletín municipal...*, México, 12 de marzo de 1918, núm. 5, t. III, p. 230. El precio del pasaje establecido en 1917 era de 10 centavos.

<sup>139</sup> *Ibid.*

trabajaban de esa manera; sin embargo, el cabildo municipal apenas comenzó la discusión sobre este servicio.

El regidor De la Garza puso en discusión lo referente a las tarifas y a las características del servicio de camiones:

De la Garza: Yo pregunto al Señor Zalce, si en los autos que corren para Guerrero, se paga por persona o por todo el pasaje.

Zalce: En los de alquiler, por todo el pasaje.

De la Garza: Pero en los que corren para Guerrero, ¿No cobran diez centavos por cada persona?

Zalce: Cuando son camiones, no en los que son autos de alquiler [...]

Presidente [Carlos B. Zetina]: Actualmente hay coches que están corriendo a Peralvillo y el Rastro cobrando diez centavos por persona: pero como aquí es la cuota máxima, el público sabrá si lo ocupa o no.

Zalce: No es servicio de camiones, el servicio de que se trata, es un solo coche, que lo mismo puede llevar uno, que cuatro pasajeros, valiendo setenta y cinco centavos, aquel que quiera ir con comodidad suficiente, puede pagar yendo él sólo, mientras que en camión, éste tiene forzosamente que detenerse para que monte cualquier pasajero que lo detenga, y entonces, quiera o no, tiene que ir acompañado. La tarifa que se está cobrando al Rastro, es de doce centavos en camión, pero en este coche, que no puede llamarse ómnibus, se cobra algo más, sin tener obligación de tomar otros pasajeros. Por esa razón, son tres centavos [*sic*] de diferencia.<sup>140</sup>

Lo que se discutió fueron los contrastes entre un auto de alquiler y un camión. Por un lado, se reconoció la existencia de los camiones que hacían viajes a ciertas colonias de la ciudad de México, que cobraban 10 centavos por persona (lo que coincide con la tarifa y los derroteros que se manejan en las solicitudes), podía detenerse en cualquier punto para realizar descensos y ascensos de pasaje hasta llegar a su destino y llevar un número impreciso de pasajeros. Por otro lado, se destacan algunas características del funcionamiento del auto de alquiler: que cobraba una tarifa por viaje, no importaba si llevaba la cantidad de pasajeros para los que tenía capacidad o menos, y que los conducía directamente al sitio acordado. En este caso, el cabildo se encontró frente a un sistema que combinaba ambos servicios. Físicamente no se trataba de un camión, posiblemente no sufrió modificaciones como en otros casos, tampoco era un auto de alquiler, porque no cobraba lo mismo que éstos (1.50 pesos por viaje), sino la mitad de ese costo por pasajero,

---

<sup>140</sup> *Ibid.*



y no estaba claro si podía hacer paradas intermedias hasta llegar a su destino o no, y sólo podían viajar hasta cuatro pasajeros.

Las autoridades municipales se cuestionaban sobre el tipo de servicio de transporte que existía en la ciudad de México. El regidor De la Garza continuó su argumentación sobre la tarifa que proponía el solicitante, dijo que no era posible que se le concediera cobrar 75 centavos porque los camiones que se dirigían a la colonia Guerrero les solicitarían lo mismo, por lo que se debía pensar en fijar una cuota similar a la de éstos, ya que la población que habitaba por la zona del Rastro era “[...] gente pobre, humilde, a la que tratamos de beneficiar.”<sup>141</sup> Por lo tanto, no se debía aceptar la petición de Cienfuegos.

Al continuar con los argumentos respecto a las tarifas, el regidor Torner observó que si era aprobada la solicitud, el coche de pasajeros le haría la competencia a los automóviles de alquiler puesto que éstos cobraban 1.50 pesos por viaje, y éste que no era un ómnibus, sino se consideraba como de alquiler, sería elegido por los pasajeros por tener la cuota más baja que otros y viajarían de la misma manera que en auto. El tema que se discutió principalmente fue sobre la tarifa, pero también se tomaban en cuenta las características físicas del auto y se insistió en que no se trataba de un camión pues no competía con éstos sino con los de alquiler.

Pero lejos de aclarar el asunto, el cabildo fue más allá ya que el regidor Balboa apuntó que no era pertinente que se otorgara el permiso pues, “[...] hay actualmente el servicio de autos que son camiones, de aquí a las colonias de Guerrero y Santa María, resulta que después ellos vendrían a pedir esa misma concesión para cobrar, y nosotros no tendríamos razón para negarla.”<sup>142</sup> En un momento de la discusión se propuso que la votación quedara pendiente cuando estuviera listo el Reglamento de Tránsito, en el que se trabajaba; sin embargo, el debate continuó.

El siguiente argumento fue sobre el tema de los impuestos y se planteó la pregunta sobre qué vehículo pagaba mayor contribución<sup>143</sup>: un automóvil o un camión. De la Garza

---

<sup>141</sup> *Ibid.*, p. 231.

<sup>142</sup> *Ibid.*

<sup>143</sup> El artículo 9º del Reglamento de tránsito de 1915 sólo señalaba que, “La persona que obtenga licencia para la circulación de un automóvil, la presentará a la oficina Recaudadora respectiva, para los efectos que determinan las leyes de la materia”, *AHDF*, Fondo: Ayuntamiento, Sección: Gobierno del Distrito: vehículos,

respondió que el segundo pagaba más por el número de personas que cabían en él. El regidor Riverol precisó que: “[...] todos los autos, aun cuando no estén en forma de camiones, los que llevan pasajeros para Guerrero y demás rumbos, pagan como camiones.”<sup>144</sup> Y concluyó que no podían conceder tarifas especiales pero era bueno “dejar hacer la competencia”.

Para el regidor Vidales, la solicitud podía ser concedida ya que “[...] desde el momento en que habiendo trenes y camiones, el público se encuentra en la circunstancia de elegir lo que mejor le plazca [...]”<sup>145</sup> Éste consideraba que los habitantes de la ciudad tenían la posibilidad de ocupar el sistema que más le conviniera con lo que se hacía un bien al público y al propietario. Sin embargo, De la Garza argumentó que esto no era posible ya que en poco tiempo otros coches de alquiler: “[...] tendrían los mismos derechos de hacer el servicio de camiones, pagando una cuota insignificante sin estar en las mismas condiciones.”<sup>146</sup> Esto se contraponía con lo que sus propios compañeros habían expresado, es decir, la existencia de autos que de hecho realizaban la función de camiones, y que hacían el servicio como éstos con rutas establecidas, como la de Santa María. Después de otras intervenciones se solicitó que ya se pasara a votación el asunto, con lo que llegó la última intervención a cargo de Zalce, quien estableció que:

Se tiene la preocupación de que porque en los camiones que van a Guerrero se pagan diez centavos, tiene que pagarse lo mismo en un coche que no es camión; no hay razón de ser para esto. Los camiones tienen una ruta fija que seguir, y tienen un precio fijo que cobrar, mientras que los otros [...] son autos que se pagan por hora, por tiempo fijo, y en este caso la solicitud se refiere exclusivamente a que se le pueda dar licencia para admitir pasajeros, pagando en esa forma.<sup>147</sup>

La evaluación de la solicitud llegó a su fin con una deficiente definición sobre las características de dos servicios de transporte en la ciudad de México, el auto de alquiler y el camión. Nada se menciona sobre el tranvía eléctrico, porque su funcionamiento estaba bien

---

automóviles, vol. 1859, exp. 7467, f. 4, pero desconocemos alguna información adicional sobre las recaudaciones en materia vehicular.

<sup>144</sup> *Boletín municipal...*, México, 12 de marzo de 1918, núm. 5, t. III, p. 232.

<sup>145</sup> *Ibid.*

<sup>146</sup> *Ibid.*

<sup>147</sup> *Ibid.*

delimitado. Al realizarse la votación, la solicitud fue negada, (no se conoce por cuantos votos), y se indicó que se le informara a Cienfuegos que: “[...] habríamos aprobado lo que él solicita, si no hubiera puesto el precio.”<sup>148</sup>

¿Qué nos deja esta discusión del cabildo municipal? En primer lugar, es una muestra del escaso conocimiento que sobre el tema del transporte público tenían las autoridades locales (ayuntamiento de la ciudad de México), la falta de coordinación con el gobierno del Distrito, ya que no se le mencionó en ningún momento a pesar de que este órgano otorgaba los permisos para brindar este servicio; así como la ausencia de una solución efectiva y alguna medida en caso de que problemas similares se volvieran a presentar.

La solicitud presentada por Cienfuegos evidenció lo que las autoridades capitalinas conocían o desconocían en materia de transporte público. Si bien estaba en marcha la elaboración de un nuevo reglamento de tránsito y era una oportunidad para reflexionar sobre tan importante tema, los regidores no pudieron enfrentar el problema que se les presentó; decidieron no comprometerse, rechazar la petición del solicitante, e incluso se sugirió discutirlo en una “mejor ocasión”.

Con todo, esta discusión nos ayuda a reforzar el panorama que construimos sobre el servicio del camión en su primera etapa. Es posible que efectivamente existieran autos que, con y sin modificaciones, circulaban prestando un servicio diferente al del auto de alquiler. Esto fue reconocido en algunas intervenciones de los regidores al señalar que existía un “servicio de autos que son camiones”. Aun así, ellos mismos no tenían claras las diferencias entre un tipo de transporte y otro; cada quien entendía algo distinto según se fue desarrollando la discusión. A veces se hicieron notar las características del servicio del auto de alquiler y en otras ocasiones se confundieron entre éstos y los camiones que, en apariencia, eran automóviles. La posición de las autoridades del ayuntamiento fue reconocer que existía una tarifa oficial para el servicio de camiones y que aprobar la solicitud de Cienfuegos, abría la posibilidad de que otros choferes también quisieran cobrar el mismo precio, con lo que se afectaría a la población de escasos recursos que identificaron como la que ocupaba el servicio de camión.

---

<sup>148</sup> *Ibid.*, p. 233.

La discusión del cabildo no llevó a ninguna conclusión importante, lo anterior estaba relacionado con las diferencias políticas que meses después de la instalación del primer ayuntamiento el 1º de enero de 1918, iniciaron entre los funcionarios militantes del Partido Nacional Cooperatista (PNC) y del Liberal Nacionalista (PLN). De hecho en los primeros días de marzo, cuando se desarrolló aquella discusión, el presidente municipal renunció: En marzo el presidente municipal renunció: “Como resultado de la borrascosa sesión de ayer, [...] presentó su renuncia el presidente Zetina [...] Los dos grupos antagonistas, no pudiéndose poner de acuerdo sobre una iniciativa referente a multas por falta de asistencia, dieron lugar a la desintegración de quórum.”<sup>149</sup> Zetina fue sustituido por el licenciado José María de la Garza. Estas desavenencias, seguramente desviaron la atención en la toma de decisiones de temas importantes para la capital del país como el transporte público.

Meses después, en mayo de 1918 Venustiano Carranza, según las facultades y obligaciones que le confería el artículo 89 de la constitución de 1917 en su carácter de presidente de la República, expidió un nuevo Reglamento de Tránsito para el Distrito Federal,<sup>150</sup> en el que se incluyeron nuevos elementos. En primer lugar, se conceptualizaron términos que se usaban sobre el tránsito vehicular:

[...] para los efectos de este reglamento se entiende por VEHÍCULO: Todo aparato dedicado al transporte de personas o cargas. CARRUAJE: Todo vehículo provisto de ruedas. CONDUCTOR: Toda persona que guía; Motoristas, Carreros, Ciclistas, Chauffeurs, Automovilistas y Jinetes. CALLE: La parte de la vía pública dedicada al tráfico de vehículos, de una defensa de la acera a la otra. ACERA O BANQUETA: La parte más alta sobre el nivel de la calle, que corre a los lados de ésta. DEFENSA: El borde exterior de las aceras o banquetas que marca el límite entre estas y la calle.<sup>151</sup>

También se incluyeron las características de los diversos medios que se usaban para transportarse, por ejemplo, los ómnibus eran: “Los vehículos para más de seis personas que, recorriendo itinerario fijo toman y dejan pasajeros en su tránsito.”<sup>152</sup> No obstante, no se

---

<sup>149</sup> *El Nacional*, 9 de marzo de 1918, p. 1.

<sup>150</sup> *Diario oficial*, 2 de mayo de 1918, Véase Apéndice 6, *Reglamento de Tráfico para el Distrito Federal (1918)*.

<sup>151</sup> *Ibid.*, p. 14.

<sup>152</sup> *Ibid.*

menciona la manera en la que se debía organizar ese tipo de transporte: los permisos, rutas o cuotas que se fijarían. Se legisló sobre las características de las partes de los autos como llantas, faros y tipo de materiales con los que debían ser fabricados; se limitó, por ejemplo que se usaran cadenas en las ruedas, y que nadie circulara con frenos distintos a los que colocara el fabricante, con el fin de no dañar el pavimento.

Otro rubro que se integró al Reglamento fueron las reglas para facilitar el tráfico, en los artículos 131 al 163, acompañados por diagramas que mostraban la forma correcta e incorrecta de dar vuelta a la izquierda, a la derecha y en “U”. En otro capítulo se establecieron las reglas que los peatones debían seguir al transitar por las calles: cruzar en la esquina, caminar sobre las banquetas del lado derecho, no obstruir el paso de otras personas, etc. Los artículos 174 al 178 se referían a los que aprendían y enseñaban a conducir cualquier clase de vehículo; otros eran sobre los sitios y unidades de carga, las penas por no acatar el reglamento, y sobre las autoridades a cargo de supervisar el funcionamiento del tránsito.

Este lenguaje representó una novedad, dado que en los anteriores reglamentos no se reconocían con claridad estos conceptos. Éste fue publicado por partes o entregas en el *Diario Oficial* durante la primera semana de mayo de 1918. Se anunció que “[...] quedará lista la edición especial que se mandó hacer del Reglamento de Tráfico aprobado por el presidente de la República y el cual tienen obligación de conocerlo y conservar un ejemplar todos los choferes [...] debiendo ser severamente castigado el conductor que no conozca el Reglamento.”<sup>153</sup> Aunque fue publicado desde inicios de mayo, *El Nacional* informó que entraría en vigor hasta el 15 de junio<sup>154</sup>, y durante algún tiempo fue noticia recurrente en los diarios respecto a su aplicación y efectividad.

Este Reglamento contenía más de 190 artículos, cinco veces más que los de 1903 y 1915; estaba dividido en ocho capítulos que establecían artículos para cada eje temático relativo al transporte: a la inscripción del vehículo y la licencia de manejo, sentido de circulación de las calles y avenidas, agentes de tránsito y vehículos particulares y de alquiler, pero no se tomó en cuenta la organización del transporte en camiones. Era, sin

---

<sup>153</sup> *El Nacional*, 30 de mayo de 1918, p. 1.

<sup>154</sup> *Ibid.*, 10 de junio de 1918, p. 1.

duda, más complejo que los anteriores lo que resultó una desventaja, ya que era demasiado exigente y alejado de la realidad. Por ejemplo, para obtener una licencia para ser chofer de auto de alquiler, se debía presentar un examen ante un jurado al que se demostraría tener las habilidades necesarias para conducir cualquier vehículo, saber repararlo en caso necesario, conocer las calles de la ciudad y lugares de interés como teatros, museos, hoteles y parques.

Los conductores debían usar camisa y corbata, estacionar sus vehículos unos de tras de otros en calles menores de nueve metros, pero en plazas o calles más anchas, lado a lado a una distancia no menor a 50 cm. Además, no quedó claro que autoridad iba a estar a cargo de lo relativo al tránsito y a la expedición de permisos de circulación y licencias, puesto que por un lado el artículo 195 sancionó que: “Para hacer cumplir debidamente el presente reglamento, deberá existir dependientemente del gobierno del Distrito Federal, una oficina de Tráfico [...],”<sup>155</sup> pero para la obtención del permiso de circulación, el dueño debía inscribir su auto “[...] en la sección de tráfico del ayuntamiento del municipio donde esté radicado su propietario [...]”<sup>156</sup> Es posible comprender que estos lineamientos resultaron demasiado complejos y contradictorios para llevarse a la práctica. El 22 de junio de 1918 se informó que los infractores del reglamento quedarían a disposición del presidente municipal de la ciudad y que las multas ingresarían a las cajas de aquel órgano de gobierno;<sup>157</sup> y apenas en septiembre, casi cinco meses después de su publicación, el ayuntamiento lanzó una convocatoria a los fotógrafos de la ciudad a fin de concursar para suministrar los retratos de las licencias de los choferes.<sup>158</sup>

En 1918, la capital se encontraba en una etapa complicada<sup>159</sup>, los problemas que se presentaban a diario no podían ser resueltos por completo. A pesar de que el presidente

---

<sup>155</sup> *Diario Oficial*, 7 de mayo de 1918, p. 62.

<sup>156</sup> *Ibid.*, 2 de mayo de 1918, p. 21.

<sup>157</sup> *El Nacional*, 22 de junio de 1918, p. 1.

<sup>158</sup> *Ibid.*, 28 de septiembre de 1918, p. 1.

<sup>159</sup> “Siguen cometiéndose crímenes tenebrosos en la fatídica colonia llamada Santa Julia. Mientras una banda de forajidos, asesinan a palos y machetazos a un gendarme, otra, no menos numerosa y disfrazada con uniformes policíacos, desvalijaba a los transeúntes [...]”, *ibid.*, 10 de marzo de 1918, p.1; También se daba cuenta de los “Frecuentes asaltos en la calzadas del Distrito”, *ibid.*, 20 de diciembre de 1918, p.1; A principios del siguiente año, estos problemas crecían por lo que se consideraba “[...] insuficiente ya la policía para el servicio. El aumento de población hace necesaria la creación de mayor número de plazas”, *El Pueblo*, 20 de marzo de 1919, p.5.

Carranza trató de reconfigurar la política nacional, las alianzas entre los diferentes grupos revolucionarios se fracturaban rápidamente.

Esto se reflejó en materia administrativa, pues como los ayuntamientos sólo eran elegidos por un año, sólo se prestaba atención a lo “urgente”. Además, al finalizar 1918, un complicado proceso electoral empeoró la situación del municipio de la capital de la República. En enero de 1919 la junta computadora que contabilizó los votos de la elección, dio el triunfo al PLN frente al PNC cuyos miembros, al conocer el fallo, quisieron tomar por la fuerza el control del ayuntamiento. Entre tanto se hizo un recuento de votos, el gobernador del Distrito Federal, el general Arnulfo González, tuvo que hacerse cargo del despacho de los asuntos municipales por unos días. Finalmente, el también general Rafael Cepeda candidato del PNC, fue electo presidente municipal, pero presentó su renuncia el 28 de abril para reincorporarse al Senado, y fue sustituido por el ingeniero Lorenzo Hernández. En el gobierno del Distrito ocurrió algo similar: el gobernador, Arnulfo González, renunció apenas el 17 de enero de 1919, y el presidente Carranza nombró al también general Alfredo Breceda, quien en marzo presentó su renuncia y fue sustituido temporalmente por el licenciado Benito Flores quien hizo lo propio; y finalmente, el licenciado Manuel Rueda Magro se hizo cargo de aquel órgano de gobierno en julio de ese año. Las relaciones entre el ayuntamiento de la ciudad de México y el gobierno del Distrito fueron conflictivas puesto que ambos órganos representaban a fuerzas políticas opuestas, el Nacional Cooperatista representaban a las clases medias e intelectuales que criticaban al gobierno carrancista, en tanto quienes ocuparon la gubernatura del Distrito Federal eran personas cercanas al presidente Carranza.

En 1918 y 1919 los ayuntamientos del Distrito Federal tuvieron que hacer frente a las diversas responsabilidades que la reciente expedida Ley de Organización del Distrito y Territorios Federales les había otorgado. Entre las actividades designadas se encontraban: dar permisos para el uso particular de las calles, tener al corriente el catastro, abrir y conservar los caminos vecinales del municipio, mantener las escuelas primarias, la seguridad pública, perseguir los juegos prohibidos, etc. Los municipios tenían muchas obligaciones y pretender dar solución a todos estos asuntos era un verdadero reto dado el

corto tiempo de su gestión, y sus recursos limitados porque estaban bajo la autoridad del gobierno federal.

En mayo de 1919 el presidente Carranza al abrir las sesiones extraordinarias del Congreso habló de la necesidad de que la ciudad de México fuera “una excepción dentro de la regla del Municipio Libre”, entre sus argumentos se encontraban “[...] la irremediable penuria del municipio, cuyas deudas crecen cada día, sin que existan esperanzas lógicas de que mejoren sus finanzas [y] la reciente elección de munícipes, que salvó los límites expresos en la Ley, bifurcándose en dos juntas computadoras, con grave desorientación de la voluntad popular [...]”<sup>160</sup> El triunfo del PNC en las elecciones del ayuntamiento de la ciudad de México de diciembre de 1918, después del complicado proceso electoral, fue también un golpe para el gobierno carrancista, pues perdió el control de todos los ayuntamientos del Distrito Federal; aunque continuó conservando el del gobierno. A pesar de que la propuesta fue aprobada por la Cámara de Senadores, al pasar a la de Diputados no tuvo la misma suerte ya que el PLC, que tenía la mayoría en la cámara baja, mostraba su política opositora ante el Ejecutivo Federal.<sup>161</sup>

El gobierno de la ciudad de México, por su parte, se encontraba prácticamente en bancarrota y los conflictos políticos afectaban inevitablemente su administración. Un obstáculo que se presentó fue que las atribuciones del gobierno del Distrito Federal y las de los ayuntamientos no estaban bien delimitadas, a lo que se sumaba que la relación entre éstos se encontraba dañada por diferencias partidistas.<sup>162</sup>

Respecto al tema del tránsito en la capital, con el creciente número de autos en las calles de la ciudad de México, la aplicación del reglamento, sin duda, debía merecer especial atención por parte de las autoridades, pero sólo aplicaron “duras” medidas para resolver el problema inmediato. En abril de 1919, algunos choferes de camiones se quejaron por:

---

<sup>160</sup> *Diario de los debates de la Cámara de Diputados*, 1º de mayo de 1919, en <http://cronica.diputados.gob.mx/> Consultado el 19 de octubre de 2012.

<sup>161</sup> “Esta fue la legislatura con la que Carranza tuvo que lidiar [...] fue un Congreso al que muchas veces trató de cercar y enredar, pero que no aprendió a manejar nunca”, Charles Cumberland, *op. cit.*, p. 338.

<sup>162</sup> Entre mayo de 1917 y mayo de 1920 los gobernadores del Distrito Federal fueron personas cercanas al presidente Carranza, mientras que en ese mismo periodo los presidentes municipales de la ciudad provenían de partidos políticos opuestos al ejecutivo Federal como el Partido Cooperatista y el Partido Liberal Constitucionalista.



[...] la forma absolutamente ilegal y torpe en que se les aplica las multas por infracciones al reglamento. Según parece, los inspectores de tráfico [...] imponen multas sin ton ni son, y valiéndose de las listas que obran en su poder. Hoy por ejemplo, le toca [...] al camión 224, mañana al 225, y así sucesivamente. [...] uno de tantos inspectores multó a un camión que hacía 8 días se encontraba reparado en un garage [*sic*]. El propietario ha puesto el grito en el cielo, y quizá allí lo oigan, [pues] lo que es en el Ayuntamiento...ya puede perder las esperanzas.<sup>163</sup>

La inconformidad de los choferes llegó al gobernador del Distrito Federal:

[...] El Sindicato de Chauffeurs,<sup>164</sup> desde el año pasado, ha hecho gestiones cerca del C. Gobernador del Distrito Federal para que derogue el Reglamento de Tráfico, que fue puesto en vigor por el regidor Zalce. Una de las múltiples razones que adujeron para desecharle, es que la persona que lo hizo no tenía conocimientos ningunos sobre la materia [...] consistía en 196 artículos y los más de ellos están en contraposición entre sí. En el que ellos presentaron están estipuladas perfectamente las obligaciones que a tal respecto incumben tanto a los conductores de autos, como a conductores de transporte [...] El Sr. Inspector General de Policía ha estado teniendo entrevistas con el Sr. Isauro Tornel, Secretario del Sindicato [...].<sup>165</sup>

Después de las quejas que presentaron los trabajadores del volante por la aplicación sesgada del reglamento y la corrupción con la que se hacía, y aunque se estableció que el gobierno del Distrito Federal sería el encargado de vigilar su cumplimiento, las autoridades municipales endurecieron las inspecciones y las reinscripciones a los camiones. En junio de 1919 se convocó a los propietarios a someter sus unidades a una revisión en la que:

[...] una comisión de peritos estuvo examinando detenidamente los vehículos y fueron desechados todos cuyos muelles o dirección no se encontraban en buen estado. El ayuntamiento estaba siendo defraudado por los propietarios pues los poseedores de dos o más coches, a fin de no pagar

---

<sup>163</sup> *El Demócrata*, 13 de abril de 1919, p. 5.

<sup>164</sup> Los choferes se organizaron en sindicatos, alianzas o sindicatos, como el que aquí se refiere. Fue hasta 1923 cuando varios se unieron para formar la Alianza de Camioneros de México que fue la más importante por lo menos hasta 1960, Michael Lettieri, “Los tentáculos del Pulpo: La Alianza de Camioneros, burócratas, y la formación de la política de transporte 1934-1958”, en *XIII reunión de historiadores de México, Estados Unidos y Canadá. México y sus revoluciones*, Querétaro, México, octubre de 2010, en <http://13mexuacan.colmex.mx/Ponencias%20PDF/Michael%20Lettieri.pdf>, Consultado el 3 de septiembre de 2012.

<sup>165</sup> *El Pueblo*, 1º de mayo de 1919, p. 7.

más que una sola contribución, cambiaban las placas al coche que usaban [...] las placas fueron fijadas por medio de sellos de plomo [...].<sup>166</sup>

Estas revisiones acrecentaron las molestias de los choferes de camiones por el abuso que los encargados aplicaban. Por ejemplo, sobre el requisito de colocar un sello de plomo en la placa, los choferes presentaron sus inconformidades:

Nos refieren que el Ayuntamiento ha ordenado se pasen unas revistas bimestrales, con objetivo de saber qué camiones se encuentran en buen estado lo absurdo es que se haya encomendado a gente inculta que sin ton ni son recogen las placas, no devolviéndolas hasta que el camión ha sido reparado y la mayor parte [...] la reparación es insignificante. Otra de las quejas es acerca de un inepto [...] ex chauffeur que acostumbra tener detenidos frente a su oficina, desde las 8 de la mañana hasta las 8 de la noche, a los camiones, con objeto de darles un sello de plomo, por el que cobra \$2.00 y a veces tienen que trascurrir varios días para lograr conseguir el sello [...] la mayor parte de los propietarios de camiones es gente que sólo vive del producto que saca de la explotación de éstos hay muchas viudas, cuyo sustento y el de sus hijos, lo obtienen de sus camiones, y un día de pérdida, cuando no trabaja el coche significa privaciones y molestias para el propietario [...].<sup>167</sup>

Todas estas medidas llegaron cuando el servicio de camiones era una realidad desde hacía tiempo, y aunque en 1918 se expidió una norma con cambios significativos, ésta era poco práctica para el tránsito de vehículos en la ciudad. De igual manera, a pesar que las autoridades ejercieron “mano dura” en lo referente a los trámites administrativos para los choferes de camiones, éstos se prestaban a actos de corrupción, mientras que los representantes del gobierno seguían sumergidos en disputas políticas, pues aún en octubre de ese año la prensa señaló que “Continúa el lío en el Palacio Municipal. El cese de los empleados sigue dando lugar a escenas desagradables. Sólo lo de urgencia es despachado en la Secretaría del Ayuntamiento.”<sup>168</sup>

---

<sup>166</sup> *El Demócrata*, 5 de junio de 1919, p. 6.

<sup>167</sup> *Ibid.*, 8 de julio de 1919, p.5.

<sup>168</sup> *El Heraldo de México*, 3 de octubre de 1919, p. 1.

## 2.6 Lo que se veía en las calles: el servicio de camiones

En tanto se definió el servicio de camiones, cada chofer elegía la ruta que mejor ganancia le reportaba y formaron su propia clientela dentro de una zona en particular. Aunque De la Peña señala que en 1917 se organizó la primera ruta llamada “Santa María Mixcalco”, en documentos oficiales y en la prensa no encontramos alguna información sobre ella. La introducción de este sistema fue de forma paulatina, lo mismo ocurrió con la creación de líneas o rutas, Martín Ramos refiere que en 1918 “[...] se formaron otras seis rutas: Peralvillo–Belén, Guerrero–San Lázaro, Martínez de la Torre, Villa Madero, Villa Guadalupe y México–Tacubaya.”<sup>169</sup>

Con las características que fueran, lo cierto es que el nacimiento de este servicio fue una fuente de sustento y/o un negocio, pues algunos dueños de las unidades ofrecieron una actividad lucrativa a muchas personas que rápidamente aprendieron el oficio de chofer de camiones. Cada conductor era responsable de su unidad y, por lo tanto, de las ganancias que obtuviera en cada viaje; para lograrlo debía hacer cuantos fueran posibles y trasladar a la mayor cantidad de pasajeros durante el recorrido. Para ello, los conductores recurrieron a la velocidad para “ganarle el pasaje” a otra unidad con la que competían, lo que provocó que los camiones protagonizaran varios accidentes<sup>170</sup> en las calles. La imprudencia de los choferes era una acusación constante por parte de los periódicos que registraban noticias sobre choques. En marzo de 1919, un automóvil particular chocó contra un camión de pasajeros de la línea de Tacubaya, que fue lanzado a una considerable distancia, según la crónica periodística:

[...] El auto iba a gran velocidad, pues se calcula que marchaba a 50 km. /hr. En sentido contrario venía el camión, con tres o cuatro pasajeros (esto no se sabe a punto fijo), y lo manejaba el chofer Alberto N. Montes y su ayudante

---

<sup>169</sup> Martín Ramos García, *op. cit.*, p. 137.

<sup>170</sup> “Tranvía, camión y coche en un grave choque. El único responsable de este accidente es el chauffeur por haber atravesado su coche al tiempo de pasar el tren”, *El Nacional*, 20 de junio de 1918, p.1; “Un camión (naturalmente) chocó con un tranvía y el chauffeur fue el único que resultó herido. El camión regresaba, afortunadamente, vacío, cuando ocurrió el accidente”; *ibid.*, 25 de junio de 1918, p. 1, “Con la vertiginosa rapidez que llevan los chauffeurs, los famosos “fordcitos” llevaba el suyo [...] el conductor de dicho vehículo se llevó de encuentro el carro lechero”, *El Pueblo*, 30 de noviembre de 1918, p. 6; “Poseído de vértigo fatal un camión se volcó”, *ibid.*, 8 de mayo de 1919, p. 10; “Serie no interrumpida de atropellamientos por automóviles. Causados por autos y camiones”, *El Demócrata*, 28 de abril de 1919, p.5.

Manuel Bori. La policía acudió al lugar de los acontecimientos, y se encontró con la novedad de que todos los pasajeros habían huido no obstante que resultaron con lesiones. Todos resultaron golpeados y lesionados, inclusive el chofer y el ayudante de éste último, que contaba como con diez años de edad, resultó muerto [...] Los responsables de la autoridad lograron detener al mayor Benzozar, responsable del accidente, y al chofer del camión [...].<sup>171</sup>

El chofer del auto particular, según la crónica, pertenecía al cuerpo militar y era quien conducía a exceso de velocidad (en las calles del centro de la ciudad el Reglamento de 1918 estableció en el artículo 156 que la máxima era en 20km.) sobre el Paseo de la Reforma, a la altura de la columna de la Independencia. Aunque ambos conductores fueron detenidos, es de notar que los pasajeros huyeron del lugar.

Como apuntamos, las rutas que siguieron los camiones no estuvieron delineadas por leyes o reglamentos; con todo su uso era cotidiano; en abril de 1919 existió la necesidad de modificar algunos trayectos de las líneas y las autoridades anunciaron: “Nuevas rutas de camiones desde el día 10 del presente. La inspección de tráfico ha cambiado los itinerarios, para descongestionar las calles de Tacuba y Monte de Piedad.”<sup>172</sup> Las líneas que modificaron su derrotero fueron: Santa María, Roma, San Rafael, Guerrero, Peralvillo–Belén, Tacuba y Tacubaya. Al parecer estos cambios no fueron notificados a los choferes y policías de tránsito; un primer grupo acudió a un diario capitalino en el que expresaron su inconformidad: “[...] Ninguno de nosotros ni los gendarmes conocemos los nuevos derroteros, y con esto hemos sufrido los mayores contratiempos que se pueda imaginar y el público ha protestado.”<sup>173</sup>

En mayo de 1919 los choferes tuvieron una participación importante en las calles de la ciudad de México, ya que el día 6 la falta de energía eléctrica dejó en la oscuridad a la capital del país desde un día anterior, justamente durante las celebraciones del aniversario de la “Batalla de Puebla” del 5 de mayo. La planta eléctrica de Necaxa sufrió un desperfecto a causa de una tormenta, lo que ocasionó la paralización de algunos servicios públicos. A diferencia de julio de 1916, los motivos por los que la ciudad se vio afectada

---

<sup>171</sup> *El Pueblo*, 7 de marzo de 1919, p. 1.

<sup>172</sup> *El Demócrata*, 4 de abril de 1919, p. 1.

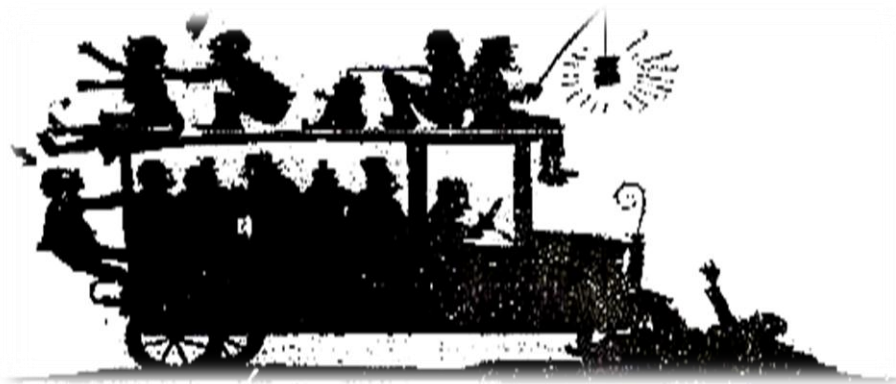
<sup>173</sup> *Ibid.*, 14 de abril de 1919, p. 5.

fueron naturales; sin embargo, en esta ocasión quedó registrado que los choferes de los camiones tomaron ventaja de ese evento:

Naturalmente que los ‘camiones’, sonrieron plácidamente ante el acontecimiento [...] Era de esperarse que esos antiestéticos, sucios, incómodos y peligrosos vehículos, abarrotados todos los pasajeros, de todos los pelos y tamaños en la calidad de sardinas, unos contra y sobre de otros, dando el espectáculo más triste que pueda verse. -No hay cambio, decían tranquilamente los mozalbetes disfrazados de ‘tramps’<sup>174</sup>, que generalmente son cobradores a bordo de esos inmundos carrmatos movidos por los gases de la esencia mineral. Y el pasajero o dejaba el sitio... o dejaba íntegro el ‘tostón’<sup>175</sup> en la bolsa mugrosa del ayudante... Porque sobran pasajeros y faltaban camiones.<sup>176</sup>

Esta nota fue ilustrada con la siguiente imagen, donde se observa un camión repleto de pasajeros. (Véase imagen 9).

#### Imagen 9. “Los camiones hacen su ‘agosto”, 1919



Fuente: *El Demócrata*, 6 de mayo de 1919, p. 1

Otro diario también dio cuenta de esa situación: “Los camiones hicieron su ‘agosto’ no yéndoles a la zaga los coches de sitio y los autos de alquiler. En efecto, a la hora de la interrupción, los camiones eran ‘carros completos’ y los coches verdaderas ‘piñas

<sup>174</sup> Proviene de la palabra en inglés *tramp*, que significa: vagabundo, *Diccionario Macmillan Castillo español-inglés inglés-español*, México, Macmillan Publishers, 2007, p. 691.

<sup>175</sup> “tostón, (Antes, ‘testón’; por la cabeza grabada en ella) 1. Moneda portuguesa de plata equivalente a cien reis 2. Moneda mejicana de plata, de cincuenta centavos 3. (ant.; Méjico, Nueva Granada) *Real de a cuarto*”, María Moliner, *Diccionario de uso del español*, Madrid, Gredos, 1990, t. II., p. 1350.

<sup>176</sup> *El Demócrata*, 6 de mayo de 1919, p. 1.

humanas’, en gracia a la aglomeración de ‘carga’ que contenían.”<sup>177</sup> Estas imágenes fueron vistas durante la tarde y parte de la noche, dado que la energía eléctrica se restableció hasta la madrugada.

Ese mismo mes los maestros de la capital, convocaron a huelga por la falta de pago de salarios.<sup>178</sup> Las adhesiones a este conflicto no se hicieron esperar, de todas partes llegaron “auxilios para los educadores” y algunos sindicatos obreros realizaron propaganda a favor de la huelga como los tranviarios, panaderos, obreros de los periódicos, un grupo de choferes y algunos sindicatos de la propia CROM

[...] choferes huelguistas se dedicaron a detener cuanto camión estaba en servicio, con objeto de que sus conductores secundaran la huelga, y cuando encontraban resistencia usaban la violencia y la amenaza. En Peralvillo, tres camiones fueron volcados [...] A la salida de la colonia Santa Julia, un camión de la línea de Tacuba que conducía pasajeros fue detenido [...] a la fuerza intentaban hacer bajar al pasaje, amenazando con destruir las llantas del coche. Otro camión, el marcado con el número 2302, manejado por los hermanos Eduardo y Manuel N., dependientes del Sr. José Ortega, propietario del auto, se unieron a los huelguistas y como el Sr. Ortega les ordenara continuar trabajando, estos inmediatamente volcaron el camión [...].<sup>179</sup>

Aunque camiones y tranvías no ofrecieran un servicio regular, como apunta Rosendo Salazar: “Los choferes flaquearon, así como también otros gremios, y el cuerpo docente [...] quedó injusta y cruelmente abandonado.”<sup>180</sup> El 21 de mayo de 1919, la huelga de maestros se levantó, después de que el gobierno carrancista llegó a un acuerdo con los profesores quienes “[...] reanudarían sus labores; los maestros cuya hoja de servicios estuviese limpia serían contratados de nuevo, y aquellos con algunos puntos oscuros recibirían sus sueldos, pero quedarían en receso hasta que una Comisión de Instrucción Público dictaminara si debían separarse o no de sus planteles”<sup>181</sup>, y a pesar de que el

---

<sup>177</sup> *El Pueblo*, 6 de mayo de 1919, p. 1.

<sup>178</sup> Como lo señalaba la Ley de Organización del Distrito y Territorios Federales (13 de abril de 1917) en el artículo 32, “La instrucción pública primaria estará [...] a cargo exclusivo de los ayuntamientos [...]” *Ley de Organización...*, p. 256; y en artículo 78 establecía que el gobierno del Distrito Federal “[...] tendrá a su cargo la Escuela Nacional Preparatoria, el Internado Nacional, las escuelas normales y las de enseñanza técnica que el ejecutivo de la federación le haya pasado [...]”, *ibid*, p. 261.

<sup>179</sup> *El Demócrata*, 15 de mayo de 1919, p. 1.

<sup>180</sup> Rosendo Salazar, *Las pugnas de la gleba*, México, Comisión Nacional Editorial, 1972, p. 260.

<sup>181</sup> Mílada Bazant, *op. cit.*, p. 415.

ejecutivo federal logró controlarla tras fuertes presiones, la realidad era que el gobierno carrancista se debilitaba y fragmentaba rápidamente.

En tanto, el camión adquirió sin duda presencia desde que comenzó a ponerse en circulación, y si bien la comodidad no era un elemento característico, su uso era considerado entre la población capitalina y era una opción no despreciable. Sin embargo, éste no contaba con los mejores elementos de confort y seguridad, por el contrario, tal como se leía en los diarios, no era el mejor.

La incomodidad que representaban los improvisados camiones y la cantidad de accidentes en los que se involucraban hizo que, las autoridades municipales aplicaran lineamientos para que sólo circularan camiones con los elementos indispensables para brindar un servicio público eficiente; en mayo de 1919, como se venía haciendo tiempo atrás, solicitaron la presencia de los choferes y sus camiones para una inspección;

[...] se pretende desechar a todos los coches de *tourismo* que hayan sido adaptados como camiones, pues las máquinas de esos vehículos están construidas para desarrollar grandes velocidades y se pretende evitar que los camiones de pasajeros corran locamente por las calles, con grave peligro de los transeúntes y de los viajeros.<sup>182</sup>

Este tipo de inspecciones intentaron terminar con aquellos camiones que no contaban con higiene y seguridad. Las conclusiones sobre la revisión de éstos arrojaron que muchos de ellos,

[...] tenían en malas condiciones la maquinaria y a ello se debían los frecuentes choques que eran el pan nuestro de cada día. En otros vehículos los muelles no producían ningún efecto, pues debido a la enorme sobrecarga que se imponía a los coches, que sólo estaban contruidos para cargar cuatro personas, la caja descansaba directamente sobre los ejes, y naturalmente, se va atentando contra la comodidad de los viajeros [...].<sup>183</sup>

Uno de los elementos distintivos de los camiones, sin duda, era la inseguridad con que viajaban los pasajeros, ya que eran automóviles que no recibían los adecuados servicios de mantenimiento y, por supuesto, eran adaptados para admitir más pasajeros. A pesar de esto, las líneas de camiones crecieron; en junio de 1919 se anunció que:

---

<sup>182</sup> *El Demócrata*, 29 de mayo de 1919, p. 7.

<sup>183</sup> *Ibid.*, 15 de junio de 1919, p. 7.

[...] la Inspección General de Policía, ha autorizado a los propietarios de camiones, para establecer una nueva línea [...] que se denominarán ‘Camiones vía 16 de septiembre’. [...] partirán de la esquina de Acequia y Correo Mayor hasta las trancas de Guerrero, pasando por las calles de 16 de septiembre en su viaje de ida, y de regreso por el derrotero acostumbrado.<sup>184</sup>

Este aumento en las líneas de camiones no estuvo en concordancia con la mejora del servicio que prestaban, pues los accidentes continuaron, y en la práctica, los esfuerzos por dotar a la población de un sistema seguro y eficaz se quedaron en eso. También en junio de 1919 en la esquina de la avenida 16 de septiembre y la calle de Motolinia, en el centro de la ciudad de México, sucedió un accidente entre un camión que se dirigía a Tacuba y otro, tal vez de la misma ruta:

[...] manejado por Pedro Camarillo y llevando a bordo a la propietaria, Señora Elena López, que al mismo tiempo es la encargada de vender los pasajes [...] Detrás de este auto, a gran velocidad, marchaba otro camión, el número 2226, guiado por Carlos del Valle, quien quiso adelantarse al otro sin fijarse en el peligro que corrían los pasajeros [...] fue a dar contra el primero, al que arrojó contra la banqueta, lanzando del carruaje a la Sra. López que fue a romperse los huesos contra la pared [...].<sup>185</sup>

La férrea competencia por ganar pasaje que ejercían habitualmente los choferes, a pesar de las quejas sobre los malos conductores de las líneas de camiones eran una constante. Las autoridades poco podían hacer por mejorar las unidades que se utilizaban para aquel transporte, ya que no tenían la capacidad económica para hacerlo; por lo que pretendieron instar a los propietarios a mejorar sus vehículos. El ayuntamiento lanzó un proyecto para que sustituyeran sus camiones por “[...] un modelo semejante a los ómnibus automóviles que se usan en las principales ciudades de Europa y Estados Unidos. Al efecto, el ayuntamiento va a importar un ejemplar que servirá de modelo y se les concederá exención de impuestos municipales.”<sup>186</sup> La idea era atractiva para que en pocos años la ciudad contara con un servicio de camiones digno de compararse con otras ciudades importantes del mundo; el deseo de la municipalidad era que, una vez que se adoptara un solo tipo de camión, los propietarios se animaran a comprarlo. No obstante, este proyecto no llegó a

---

<sup>184</sup> *Ibid.*, 8 de junio de 1919, p. 5.

<sup>185</sup> *Ibid.*, 14 de junio de 1919, p. 8.

<sup>186</sup> *Ibid.*, 22 de junio de 1919, p. 3.



buen término por las dificultades económicas del país y los conflictos políticos dentro del municipio de México.

Después de una de las inspecciones que realizaron las autoridades locales, retiraron varios camiones, pero muchos otros, a pesar de ser “[...] modelos de fealdad e incómodos, el Ayuntamiento no quiso desecharlos, atendiendo a que el capital invertido en camiones [...] pertenece a trescientos o cuatrocientos propietarios, y por lo tanto, sirven para sustentar, por lo menos, a otras tantas familias.”<sup>187</sup> El gobierno municipal pretendió mejorar el servicio alentando a los choferes a arreglar sus unidades, pero sólo resultaron ser trámites burocráticos que se prestaban a actos de corrupción y no eran disposiciones con objetivos prácticos, necesarios o como medidas de prevención. Se terminó por permitir las anomalías, ya que no se contaba con la capacidad de invertir de manera material ni técnica en el transporte público por lo que fueron constantes los desencuentros entre las autoridades y los choferes sin ningún beneficio para el usuario. A inicios de 1919 la prensa publicó una lista con el número de vehículos que transitaban en la ciudad de México, éstos sumaban un total de 11 449 unidades sin contar tranvías. (Véase cuadro 13).

**Cuadro13. Número de unidades que transitaban en la ciudad en 1919**

Tipo de unidad	número	Tipo de unidad	número
Automóviles particulares	1774	Automóviles de alquiler	1176
Automóviles taxímetros	94	<b>Camiones</b>	<b>824</b>
Camiones de gobierno	172	Camiones de carga	106
Motocicletas	151	Bicicletas	2533
Carros de cuatro ruedas con muelles	2063	Carros de cuatro ruedas sin muelles	459
Carros con dos ruedas con muelles	291	Carros de mano	1552
Coches de alquiler	254	<b>TOTAL</b>	<b>11449</b>

Datos obtenidos de *EL Pueblo*, 6 de febrero de 1919, p.1.

<sup>187</sup> *Ibid.*

Según este registro, los camiones que en 1917 no llegaban a un centenar, en dos años se multiplicaron en más de 350 unidades por año. Los autos de alquiler superaban, en poco, a los camiones, que era el servicio de transporte público con menos antigüedad. Con todo, estas cifras deben tomarse con precaución ya que el diario no dio cuenta de donde extrajo estos datos; de la misma manera que los que se publicaron en 1917.

En cuanto a las organizaciones sindicales que para entonces grupos de obreros, como los choferes comenzaron a formar, como señalamos, Carranza nunca estuvo cómodo con el creciente movimiento obrero y “[...] no logró colocar a sus agentes en la dirección de sindicatos, [lo que] pronto le hizo perder el ya escaso apoyo de que gozaba en el movimiento organizado”<sup>188</sup>; además el fracaso de la huelga de 1916 hizo que los líderes<sup>189</sup> se replantearan el rumbo y declinaran a favor de los “sonorenses” con Obregón a la cabeza, lo que significó la entrada de la CROM al escenario político pues se acusó a Carranza de “no representar los intereses del pueblo mexicano” y de ser un obstáculo.<sup>190</sup> Desde junio de 1919 los sindicatos y otros grupos de organizaciones obreras comenzaron a apoyar la candidatura del general Álvaro Obregón pues parecía tener mayor simpatía para los intereses de la CROM y “[...] se decidió solicitarle confirmación por escrito de su promesa de respetar ciertos principios esenciales, tales como el derecho a huelga. Este fue pues, el origen del pacto de agosto [...]”<sup>191</sup>

Dentro de este contexto en el que los grupos obreros, aglutinados en la CROM, buscaban abrirse espacios con el grupo político que mejor convenía dentro del clima electoral para la sucesión presidencial de 1920; en julio de 1919 los trabajadores del volante

---

<sup>188</sup> Barry Carr, *op. cit.*, p. 138.

<sup>189</sup> “El ‘Grupo Acción’ como se denominaba este pequeño grupo de líderes sindicales [...] se había formado en el año de 1915, por elementos afiliados a la COM a la cabeza de este grupo figuraba Luis N. Morones líder electricista del Distrito Federal [...] este grupo constituyó más de diez años la corriente predominante dentro de la organización cromista [...]” Rocío Guadarrama, *op. cit.*, pp. 50, 52.

<sup>190</sup> Desde 1919 el país enfrentó una intensa campaña electoral por la sucesión presidencial. Los candidatos fueron los generales Pablo González y Álvaro Obregón e Ignacio Bonillas, este último civil. Obregón, ya distanciado de Carranza, encontró gran apoyo de grupos revolucionarios militares y civiles; sin embargo, el ejecutivo federal apoyó abiertamente la postulación de Bonillas. La rebelión sonorensis contra el presidente Carranza comenzó el 11 de abril de 1920; para el día 15 ya era respaldada por el gobernador de Zacatecas, el general Enrique Estrada y por el de Michoacán, el general e ingeniero Pascual Ortíz Rubio. Al paso de los días se fueron adhiriendo jefes militares y otros gobernadores. A principios de mayo, Carranza preparó su salida hacia el puerto de Veracruz, donde establecería su gobierno, pero su derrota política y militar culminó con su asesinato el 21 de mayo de 1920.

<sup>191</sup> Barry Carr, *op. cit.*, p. 143.

protagonizaron un conflicto con las autoridades locales. El día 10 de ese mes, los choferes realizaron una manifestación en el centro de la ciudad; algunos representantes de la Unión de Propietarios de Automóviles y Camiones de Alquiler de la ciudad de México se reunieron con el gobernador del Distrito Federal, Manuel Rueda Magro, a fin de encontrar una solución al problema de la reinscripción de unidades, un trámite del ayuntamiento que se requería para que los camiones pudieran circular. Al concluir la entrevista, los choferes se retiraron con la promesa del gobernador de intervenir a su favor. Los empleados del ayuntamiento advirtieron que algunos vehículos de quienes participaron en esa manifestación no estaban reinscritos. En consecuencia, se armó un zafarrancho “[...] en el que menudearon los golpes, los propietarios alegaban que el Gobernador acababa de acordar la supresión de la reinscripción y por lo tanto se negaban a entregar sus carruajes [y] tuvo que intervenir la policía.”<sup>192</sup> La Unión de Propietarios convocó a una junta para el día siguiente a fin de continuar con el asunto pero no conocemos la resolución del conflicto.

Mientras tanto la cúpula de la CROM fue más allá en la búsqueda de obtener una participación dentro de la clase política de tal suerte que en agosto de 1919 Obregón pactó con el comité central de aquella central obrera a fin de que el gobierno reconociera “[...] la autoridad legal para tratar directamente [...] todos los asuntos que afectaran a los sindicatos, adquiriendo así la CROM el derecho exclusivo de representar al movimiento obrero”.<sup>193</sup> De esta manera se convirtió en una organización intermediaria del gobierno ante los conflictos obrero-patronales. El pacto de agosto también señaló la creación del Partido Laborista Mexicano que se creó en diciembre de ese año para poner fin “[...] al periodo en que el movimiento obrero confiaba en los que llamaba ‘políticos profesionales’<sup>194</sup>, sin embargo; lanzó la candidatura presidencial de Obregón y entre 1920 y 1928 su propósito fue “mantener a los trabajadores mexicanos fieles a los presidentes Obregón y Calles.”<sup>195</sup> Con todo, durante la gira electoral para la presidencia en 1920 el candidato sonoreense tuvo cuidado en no comprometerse con un programa específico para los trabajadores, y en

---

<sup>192</sup> *El Demócrata*, 11 de julio de 1919, p. 6.

<sup>193</sup> Barry Carr, *op. cit.*, p. 144

<sup>194</sup> *Ibid.*

<sup>195</sup> *Ibid.*

reiteradas ocasiones declaró que “[...] era necesario establecer un justo equilibrio entre las clases sociales.”<sup>196</sup>

Ante este panorama los choferes encontraron un campo fértil para desarrollar su actividad como les convenía y las incomodidades en el servicio continuaron, pero también delinearón las características de este tipo de transporte, que lamentablemente aún subsiste.

[...] [algunas] quejas que se han recibido de personas que ocupan los desvencijados y sucios camiones para ir a determinada parte, a lo mejor, por un simple capricho de los choferes, el vehículo cambia de rumbo pese a las protestas de los pasajeros, que se ven obligados a bajarse, para no entender [sic] en discusiones enojosas.<sup>197</sup>

Si bien era evidente la incapacidad de las autoridades<sup>198</sup> para poner en orden el servicio de camiones y la de los propietarios para mejorar sus unidades, reiteradas ocasiones se pretendió cambiar esta situación. En agosto de 1919 una “importantísima compañía francesa” solicitó permiso a las autoridades del ayuntamiento para poner en circulación

[...] vehículos absolutamente cómodos, elegantes y perfectamente acondicionados para el transporte de pasajeros [...] Los antiestéticos y desvencijados camiones están pues, amenazados de muerte, pues la competencia contra ellos será tremenda, ya que no hay punto de

---

<sup>196</sup> *Ibid*, p. 147.

<sup>197</sup> *El Demócrata*, 16 de agosto de 1919, p. 8.

<sup>198</sup> Las elecciones municipales de diciembre de 1919 padecieron de los mismos problemas que las dos predecesoras, y aún más, porque se dieron en el marco de la sucesión presidencial, el Partido Nacional Cooperatista (apoyado por una parte de ese partido, entre quienes se encontraban Luis Coyula, Lorenzo Hernández, y el periodista Jorge Carregha) apoyaba la candidatura del general Jacinto B. Treviño, el Partido Liberal Constitucionalista (PLC) otra parte del PNC (con el respaldo del licenciado Jorge Prieto Laurens y Herminio Pérez A) la del licenciado Rafael Zubarán Capmany, y el Partido Liberal Democrático, junto con otras agrupaciones, registraron una planilla más encabezada por el ingeniero Vito Alessio Robles. Después de una serie de denuncias judiciales y declaraciones triunfalistas de unos y otros partidos, el general Jacinto B. Treviño fue declarado triunfador de las elecciones entre una serie de descalificaciones e intentos para impedirlo; el 1° de enero de 1920 el doctor Luis Coyula (que representaba a una facción del PNC), fue electo presidente municipal, cargo para el que el general Treviño no pudo ser considerado pues no tenía los años de vecindad en la ciudad que la ley solicitaba. En marzo, el doctor Coyula falleció y fue sustituido por el regidor Fernando Saldaña Galván, quien a pocos días de asumir el cargo “[...] fue acusado por algunos regidores de representar intereses ajenos al ayuntamiento y de limitar sus funciones. Grupos gonzalistas, católicos e independientes hicieron frente común [...] y demandaron públicamente la renuncia de presidente municipal”, Juan Hoffmann Calo, *op. cit.*, p. 52. Sin embargo, Saldaña Galván, quien era cercano al presidente de la República (Venustiano Carranza), rechazó su posible destitución como edil. De esta manera, la escisión partidista dentro del ayuntamiento no permitió ningún avance sustancial en la administración pública de la capital del país.

comparación entre un ómnibus construido *ad hoc* y un incómodo y sucio camión.<sup>199</sup>

Pero si bien los “antiestéticos” camiones estuvieron amenazados de muerte, la sentencia nunca fue ejecutada, por el contrario, a inicios de 1920 nuevas rutas surgieron con las mismas características de los que ya circulaban por las calles capitalinas: “Un grupo numeroso de propietarios de camiones, acordó establecer una nueva línea que lleve por nombre ‘Santa María–Colonia [...]’.”<sup>200</sup> En febrero de 1920 se dio otro intento por mejorar las características del servicio, pues el ayuntamiento aprobó “[...] un proyecto que fue sometido a su consideración por los señores Sicilia [regidor], a efecto de implantar un sistema para expender en los camiones, boletos por planillas<sup>201</sup> [que] habrán de contener seis boletos que importarán ¢50 [y] sean válidos en todos los camiones de las diferentes líneas de la ciudad [...]’.”<sup>202</sup> Como los anteriores, este proyecto pasó de largo. Mientras las propuestas para mejorar el servicio de camiones continuaron por parte de algunos particulares, en marzo de ese año se denunció que los choferes lucraban con la falta de moneda fraccionaria:

[...] Abusando de la falta de cambio completan el vuelto con planillas de ¢10 de las que vende la Cía., de Tranvías, que el público en su mayoría acepta, los chauffeurs y cobradores de los camiones compran fuertes cantidades de planillas recibiendo 12 por \$1 [...] el público debe darse cuenta de este abuso y como está prohibida la circulación de planillas, vales, etc., como metálico, debe protestar y no recibirlas como dinero efectivo.<sup>203</sup>

Con todo, las propuestas de particulares por mejorar el transporte público no dejaban de prometer un cambio de 180 grados; en julio de 1920 hubo otro intento pero más que una solución para el transporte público, fue una solicitud para establecer un servicio exclusivo:

[...] pedía, a cambio de dar un magnífico servicio de autocamiones gigantescos para 50 o 60 asientos, decorados, elegantes, etc., que suprimieran los otros camiones actualmente en servicio; que el gobierno

---

<sup>199</sup> *El Demócrata*, 30 de agosto de 1919, p. 2.

<sup>200</sup> *Ibid.*, 1° de febrero de 1920, p. 6.

<sup>201</sup> Las planillas pueden contener varios boletos que equivalen a igual número de viajes; éstas eran adquiridas, en ocasiones, a un precio menor al del costo por viaje.

<sup>202</sup> *El Demócrata*, 1° de febrero de 1920, p. 8.

<sup>203</sup> *Ibid.*, 15 de marzo de 1920, p. 12.

cobrara una determinada cantidad de dinero por impuesto, sin importar que aumentara el número de sus camiones así como de pasaje, pedían tantas cosas que hizo que la solicitud fuera descabellada [...].<sup>204</sup>

Las autoridades no concedieron el permiso, pues la consideraron ridícula por las condiciones que exigía para poner en marcha el servicio, y si bien todas las propuestas de ese tipo nunca se llevaron a efecto, tampoco se corrigió lo que ya se llevaba a la práctica.

Al igual que los abusos por el pago del pasaje y la velocidad con que los conducían, otra característica del servicio era la conducta de los trabajadores del volante:

Los choferes de camiones son los más atrevidos, ¿Sabe Ud., por qué? Sencillamente porque los coches no son suyos. Se los dan en arrendamiento y tienen que sacar para vivir. De ahí que procuren hacer el mayor número de viajes, y para ello sueltan la cuarta velocidad a los coches que no tienen más que tres y van convirtiendo en autódromos las calles de la ciudad [...] desvían violentamente la rueda de la dirección y despanzurran tranquilamente a un transeúnte [...].<sup>205</sup>

En la cuestión de choques, era conocido que los choferes huían del lugar sin hacerse responsables; por ejemplo, en un accidente en la calzada Tlaxpana entre un camión y un tranvía, el conductor del primero “[...] sufrió una profunda desgarradura de la pierna izquierda, pero así y todo, pudo escapar [...]”.<sup>206</sup> Por ello, se pretendió castigar a los infractores del exceso de velocidad que establecía el reglamento de 1918 y que representaba una molestia para la ciudadanía.

[...] firmada por más de doscientas personas fue enviado ayer al Ayuntamiento un memorial pidiendo que, se acuerde que en todos los camiones, y en lugar más visible, se coloquen unos avisos indicando a los pasajeros que tienen la obligación de entregar a la policía a los chauffeurs que lleven sus coches con excesiva velocidad, o que atropellen a alguna persona. Igualmente se pide que los policías del tráfico impidan a los camiones acercarse demasiado a las vías de los tranvías en las esquinas, para evitar que al bajar los pasajeros de los tranvías sean atropellados por los camiones. Por último, se pide que se facilite la manera de que los peatones tomen los tranvías, pues ahora los chauffeurs se acercan demasiado a los trenes, cuando ven que un pasajero los va a ocupar.<sup>207</sup>

---

<sup>204</sup> *Ibid.*, 28 de julio de 1920, p. 8.

<sup>205</sup> *El Heraldo de México*, 1° de septiembre de 1920, p. 9.

<sup>206</sup> *El Demócrata*, 21 de septiembre de 1920, p. 1.

<sup>207</sup> *El Demócrata*, 11 de diciembre de 1920, p. 5.

Además de la falta seguridad para manejar y hacer maniobras de ascenso y descenso de pasaje, los choferes fueron señalados por su desconocimiento de mecánica. A decir de la prensa, la existencia de varios camiones descompuestos en la vía pública se debía a que: “[...] su chofer, no sabe ni donde está el carburador, y si el desperfecto es debido a una desconexión de un cable [...]”.<sup>208</sup> Por lo que se exigió a las autoridades que tomaran alguna medida “[...] para seleccionar a los conductores de vehículos, desde el primer ‘camionero’ hasta el último motorista [...]”.<sup>209</sup> No obstante, no era posible hacer una elección de los choferes puesto que se autorizaban a los representantes de la unidad que enviaban la solicitud y en realidad no conocían si eran ellos quienes la operaban pues eso correspondía a los que otorgaban las licencias de conducir.

Con el paso del tiempo, alrededor de los choferes se construyó un estereotipo de individuos de apariencia desordenada; “[...] que llenos de aceite, de lodo y de otras cosas más están al cuidado de los coches de alquiler y de los camiones [...]”.<sup>210</sup> Como consecuencia de su falta de pericia en el volante, la prensa también los catalogaba como delincuentes raptos: “[...] hay choferes que constituyen una verdadera plaga social pues no conformes con atropellar transeúntes, robar pasajeros y asesinar mujeres, se ha despertado en ellos la furia del rapto [...] no sabemos qué influencia ejercen en el ánimo de ciertas muchachas esos desvencijados ‘fotingos’<sup>211</sup>, que son el cebo que usan los choferes para conquistarlas”<sup>212</sup>, e insistía en sus conductas morales:

Sería bueno que las autoridades a quienes corresponda, pusieran coto a la horrible labor destructiva que llevan a cabo individuos que, ayunos de conocimiento para manejar vehículos, y más, que de conocimiento, de la más rudimentaria idea de moral, gozan del triste privilegio de pasear triunfalmente, escudados por la lenidad de quienes deben corregir estos males.<sup>213</sup>

---

<sup>208</sup> *El Heraldo de México*, 14 de diciembre de 1920, p. 7.

<sup>209</sup> *Ibid.*

<sup>210</sup> *El Demócrata*, 18 de febrero de 1921, p. 5.

<sup>211</sup> Se refiere a los autos marca Ford que, se supone eran los más usados en el transporte público.

<sup>212</sup> *El Demócrata*, 2 de julio de 1921, p. 6.

<sup>213</sup> *Ibid.*, 12 de julio de 1921, p. 7.

La conducta de los choferes se reducía, y en realidad aquél era el objetivo fundamental, a: “[...] hacer el mayor número de viajes y obtener mayores utilidades.”<sup>214</sup> Las incomodidades que los pasajeros experimentaban en los camiones finalmente se convirtieron en una cotidianidad en el servicio; de tal suerte el chofer, los pasajeros y el camión constituyeron una fórmula indisoluble que se volvió parte de la ciudad (Véase imágenes 10 y 11)

**Imagen 10. “Transportes de pasajeros circulan por una avenida” ca1920.**



Fuente: Archivo Casasola, Sistema Nacional de Fototecas, Fototeca Nacional

---

<sup>214</sup> *Ibid.*, 1º de septiembre de 1921, p.1.



### Imagen 11. “Lo que se veía en las calles de México”, 1921



Fuente: *El Demócrata*, 16 de febrero de 1921, p. 3

Ante ese contexto, las quejas sobre la mala organización del tránsito en la ciudad continuaron: “Los vigilantes de tráfico son seres inconsistentes, que sólo emplean el escaso cacumen<sup>215</sup> que tienen, en ver la manera de estorbar más la libre circulación, aun cuando las disposiciones sean buenas, sólo sirven para molestar a los transeúntes [...]”<sup>216</sup> Las autoridades continuaron con el “estudio” de un nuevo reglamento que llevaba casi dos años en preparación. Esta vez el ayuntamiento aceptó la colaboración del “Auto-Club”, de algunos periódicos y de particulares, para la redacción del nuevo código. “Definitivamente se aceptará la mayoría de las ideas expuestas por la prensa por las sociedades deportivas y las sugerencias del público”<sup>217</sup>, y se ofrecieron soluciones como la de J. Borneo quien

<sup>215</sup> “cacumen (ant.) Altura (fig. e inf.) Inteligencia perspicacia”, María Moliner, *op. cit.*, t. II, p. 449.

<sup>216</sup> *El Demócrata*, 6 de febrero de 1921, p.8.

<sup>217</sup> *Ibid.*, 18 de abril de 1921, p.1. En septiembre de 1920 se envió un proyecto al presidente municipal de la ciudad de México para hacer modificaciones en el reglamento de tránsito, *El Heraldo de México*, 30 de septiembre de 1920, p.10; en 1921 se anunciaron severas medidas para evitar las infracciones al reglamento de tránsito, esas acciones eran básicamente sobre el aumento de precio en las multas, también se habló sobre un nuevo estatuto que “El señor Carrasco, a su vez, redacta urgente y cauteloso [...] incluyendo a los peatones en su conducta en la calle”, Salvador Rivero, *op. cit.*, p.152, pero no conocemos que ninguno de estos proyectos haya concluido con la expedición de un nuevo reglamento, por lo menos hasta 1928.

inventó un aparato que podía ser instalado en los vehículos para avisar, mediante una campana eléctrica, “[...] el momento en que el coche toma una velocidad mayor de 20 km. [...] lo que permite tanto al inspector de vehículos, como al mismo pasajero, comprender que se está infringiendo los reglamentos [...]”<sup>218</sup> El inventor se dirigió al ayuntamiento para proponer que se adoptara en los vehículos, como medida para controlar el exceso de velocidad, pero no fue sino una sugerencia más.

Con todo, el problema del tránsito era evidente, mientras que las autoridades se ponían de acuerdo para proponer lineamientos para la circulación, fuera del palacio municipal, la ciudad de México no podía frenar su vida cotidiana, como tampoco lo podían hacer los ya miles de vehículos particulares y públicos que recorrían sus calles.

En cuanto a los derroteros o líneas de camiones, la creación de nuevas rutas y la prolongación de otras fue una constante; esto fue reflejo de la expansión urbana que la ciudad experimentó. Entre 1921 y 1926 la ciudad de México enfrentó la construcción de nuevos asentamientos, pues a decir de un diario, la ciudad de México contaba con 90 000 habitantes a finales de 1921.<sup>219</sup> Si en el Porfiriato se tomó como referencia la arquitectura francesa, después del periodo revolucionario, el nuevo modelo fue el vecino del norte, Estados Unidos. Fue en la novedosa colonia Chapultepec Heights (hoy Lomas de Chapultepec) donde se inició un nuevo modelo habitacional que recibió el nombre de “colonial californiano”. Este proyecto nació en 1921: “[...] el fraccionamiento fue promovido por la Mexican International Trust que vendió los terrenos, siempre mayores de mil metros cuadrados, a tres pesos oro el metro, con un pago inicial del 20% y el resto en 60 mensualidades sin intereses.”<sup>220</sup> Comprar un lote en este fraccionamiento era una buena inversión por su localización y por la calidad de los servicios con los que contaba. Este nuevo fraccionamiento fue uno de los proyectos más exitosos en lo que se refiere a vivienda para las familias acomodadas.

---

<sup>218</sup> *El Demócrata*, 21 de julio de 1921, p. 1.

<sup>219</sup> *Ibid.*, 18 de diciembre de 1921, p. 1.

<sup>220</sup> Armando Cisneros Sosa, *La ciudad que construimos. Registro de la expansión de la Ciudad de México 1920–1976*, México, Universidad Autónoma Metropolitana, 1993, p. 18.

Por su parte, el presidente Álvaro Obregón<sup>221</sup> impulsó la creación de colonias para trabajadores. A principios de 1922 anunció que: “Se fundarán colonias obreras [...] se escogerán zonas del Distrito Federal, lo más alejadas posible de los centros de vicios, aunque próximas a las estaciones tranviarias, para su fácil comunicación, y en estas zonas se edificarán habitaciones que reúnan las condiciones de comodidad e higiene cuyo costo será verdaderamente insignificante [...]”.<sup>222</sup> En diciembre de 1922 se dio a conocer un documento en el que se establecía que por medio de la Dirección de Edificios y Monumentos, se “[...] efectuará un proyecto para la formación de una colonia para obreros y empleados en los terrenos conocidos con el nombre de ‘Ex Hipódromo de Peralvillo [...]’”.<sup>223</sup> También se crearon las colonias Chopo, Eduardo de la Cueva, Daniel Garza (localizada en la hoy delegación Miguel Hidalgo), La Paz, Balbuena (ambas en la Venustiano Carranza) y San Simón Tolnáhuac (en la Cuauhtémoc), entre otras.<sup>224</sup> Lo cierto fue que los nuevos fraccionamientos que se construyeron se trazaron tomando como patrón las calles contiguas, pero no se consideraba la introducción de servicios. Las personas que formaban nuevas colonias a partir de terrenos fraccionados obtenían los lotes a bajo costo y con facilidades de pago, pero en ellas predominaba la ausencia de condiciones urbanas. La preocupación del gobierno federal por el problema de la vivienda era evidente, pero insuficiente. Los fraccionadores que vendían terrenos para establecer viviendas, incumplían constantemente con la introducción de servicios básicos. Esto era reflejo de la existencia de “[...] normas sumamente relajadas en torno a los requerimientos para la creación de nuevas colonias [...]” La urbanización de la ciudad desde el porfiriato se había llevado a cabo a

---

<sup>221</sup> El general Obregón tomó posesión como presidente de la República el 1º de diciembre de 1920 después de ganar las elecciones presidenciales del 5 de septiembre.

<sup>222</sup> *El Demócrata*, 4 de enero de 1922, p. 7.

<sup>223</sup> *Archivos Plutarco Elías Calles y Fernando Torreblanca [APECyFT]*, Fondo Álvaro Obregón, serie 040100, expediente 188, legajo 1, foja 2. En marzo de 1923, la Dirección de Edificios y Monumentos envió un informe al Presidente Obregón con los lineamientos generales para la construcción de la misma. En él se detalló la ubicación de la colonia, el trazo de las calles, el tipo de casas, la anchura de las calles, y los espacios comunes con los que contaría: un centro cívico, un kiosco y un campo deportivo, así como los edificios públicos, escuelas, edificios de gobierno y de servicios.

<sup>224</sup> Véase Apéndice 6, *Listado de colonias registradas por el ayuntamiento de la ciudad de México 1908–1922*.

partir de contratos o convenios entre los fraccionadores y el ayuntamiento.”<sup>225</sup> Este último sólo las reconocía cuando tuvieran los servicios adecuados, y para ello, podían pasar años.

Aunque el presidente Obregón dictó algunos estatutos que intentaban poner en orden la expansión urbana, como el reglamento de construcciones de la ciudad de México de 1920, en el que se establecía, que además de la celebración de un contrato entre los fraccionadores y el ayuntamiento, éste se comprometía a pagar las obras de urbanización emprendidas por los inversionistas, entre otras reglas,

[...] esta ley no consiguió someter cabalmente a los empresarios y fue desbordada, manteniéndose la falta de servicios urbanos en muchas de las nuevas colonias. Las luchas entre cooperatistas, pelecistas y laboristas en el cabildo, [...] fueron utilizados con habilidad por los especuladores urbanos para no cumplir con la legislación. De tal modo, se fue imponiendo la costumbre de que el ayuntamiento emprendiera las obras de urbanización por su cuenta, [...] proceso que debido a la falta de recursos municipales fue muy lento.<sup>226</sup>

Las dificultades económicas y administrativas del ayuntamiento se reflejaban en los servicios urbanos y se insistía en que aquél órgano no tenía dinero, “Si tapa las ‘furnias’, no paga a los gendarmes, si llena los baches, no paga a los maestros [...]”<sup>227</sup> Tampoco tenía dinero para pagar la electricidad, pues según la compañía de luz y fuerza motriz “[...] durante los últimos años [...] nada ha sido pagado por el alumbrado público de la ciudad, ni por los servicios suministrados a las diversas municipalidades en el Distrito Federal [...]”<sup>228</sup> El ayuntamiento siempre se declaró imposibilitado para invertir en obras públicas para la ciudad, entonces la desorganización y la ausencia de recursos para invertir en el tema del transporte no fue privativo de éste.

Además de la vivienda, el gobierno del general Obregón invirtió en el mejoramiento de calles y avenidas, en su informe presidencial del 1° de septiembre de 1921 señaló que

---

<sup>225</sup> Ma. Soledad Cruz Rodríguez, “El poblamiento popular en la ciudad de México en la primera mitad del siglo XX”, en María del Carmen Collado, *Miradas recurrentes: la ciudad de México en los siglos XIX y XX*, México, Universidad Autónoma Metropolitana-Azcapotzalco, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2004, v. I, p. 382.

<sup>226</sup> Ma. Del Carmen Collado, “José de la Lama en la expansión urbana de los años veinte”, en Grasiella Altamirano Cozzi (coord.), *En la cima del poder. Elites mexicanas 1830-1930*, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 1999, p. 201.

<sup>227</sup> *El Demócrata*, 6 de agosto de 1920, p. 1.

<sup>228</sup> *Ibid.*, 15 de febrero de 1921, p. 5.

“[...] la Secretaría de Comunicaciones, a más de atender a todas las calzadas principales de la red que en el Distrito Federal tiene a su cargo [...] ha invertido \$687 346 en la construcción y conservación de caminos nacionales, las nuevas calzadas construidas son: la prolongación de la Avenida Veracruz hasta Mixcoac y la calzada directa de este hasta San Ángel [avenida Insurgentes Sur]”<sup>229</sup> y también anunció que “[...] se ejecutaron los trabajos de construcción y reparación necesarios y se conformaron terracerías en una extensión de 166 750 metros cuadrados, una extensión casi igual se petrolizó en diversas calzadas [...]”<sup>230</sup> Con la expansión urbana y el aumento de calles los camiones podían circular hacia otros puntos de la ciudad, al igual que la vivienda.

En 1921 un diario anunció la modificación de algunos recorridos que seguían los camiones de las siguientes rutas: Roma–Jalisco, Roma–Ajusco [calle] y San Rafael–San Lázaro. Como ejemplo, sólo transcribimos el derrotero de una:

Línea San Rafael–Sn Lázaro: Velázquez de León, Francisco Díaz Covarrubias, Manuel M. Contreras, Honduras, Puente de Alvarado, Hombres Ilustres, Tacuba, República de Guatemala, Jesús María, Moneda y parada frente a la estación San Lázaro. De bajada por cuadrante de la Soledad, Academia, Josefa Ortiz de Domínguez, Zócalo, frente al Palacio Nacional, sin parada, Seminario, Jesús Carranza, Donceles, Aquiles Serdán, Hombres Ilustres, Puente de Alvarado, Honduras, Manuel Ma. Contreras y Francisco Díaz Covarrubias.<sup>231</sup>

Otra muestra sobre los recorridos que seguían los camiones es la petición de vecinos de la colonia Juárez para que los de la línea “Roma” retomaran su ruta original que habían modificado por la reparación de la avenida Chapultepec que: “[...] hacían su ruta por las calles de Bucareli y Avenida Chapultepec [...] por la calle de Mérida, pero por encontrarse en mal estado la Avenida [...] se cambió la ruta temporalmente por las calles de Bucareli y Liverpool hasta la calle de Nápoles [...]”<sup>232</sup> Los ciudadanos explicaron que las calles eran muy angostas para los camiones y que el tráfico era intenso por el tránsito constante de automóviles y tranvías y que, por el contrario, la avenida Chapultepec era adecuada para

---

<sup>229</sup> *Los presidentes ante la nación 1821-1966*, México, Cámara de Diputados, 1966, vol. 3, p. 455.

<sup>230</sup> *Ibid.*, p. 516.

<sup>231</sup> *El Demócrata*, 18 de agosto de 1921, p. 9.

<sup>232</sup> AHDF, Fondo: Ayuntamiento, Sección: Secretaría General: Tráfico, Vehículos, vol. 3998, exp. 17, f. 1, vecinos de las calles de Liverpool en la colonia Juárez al presidente municipal, México 26 de enero de 1922.

ese tipo de unidades. Aunque para las autoridades la razón asistía a los vecinos, admitieron que por el momento no podían atender a su solicitud.

En 1922 diversas líneas de camiones recorrían la ciudad en varias direcciones y el aumento en las unidades que se dedicaron a este servicio incrementó la competencia entre los choferes. A falta de una legislación oficial, las autoridades municipales “regulaban” el transporte público que ofrecían los camiones mediante las revisiones que hacían a las unidades. También se continuó con la regularización de las placas y las contribuciones que debían los dueños de los automóviles al ayuntamiento. Incluso, algunas medidas que se tomaron en este periodo tuvieron que ver con la reubicación de derroteros como la que se dio a conocer en enero de 1922, relativo a que los camiones ya no transitarían por la avenida 16 de septiembre. Esta acción emprendida por las autoridades devino en una manifestación por parte de los choferes, el 6 febrero de 1922. Días después se llegó al acuerdo de permitir la circulación por la calle de Tacuba y 16 de septiembre, después de las diez de la noche.

Las solicitudes para la apertura de nuevas rutas no se detuvieron y las autoridades continuaron aprobándolas. Sin embargo, con el tiempo se incorporaron nuevos elementos tanto a las peticiones, como en las respuestas de éstas. Ahora se requería que el solicitante aceptara ciertas “bases para el funcionamiento” de la nueva línea, que era un contrato que se celebraba con el ayuntamiento de la ciudad de México, y que incluía una serie de cláusulas que acotarían el servicio que se proponía. Este fue el caso de la constitución de las líneas denominadas Zócalo–Hospital General, y México–Tlalnepantla, entre enero y marzo de 1922.

En febrero de ese año un grupo de propietarios de camiones solicitó permiso para explotar la primera de ellas. Cuando fue aprobado, les entregaron las “Bases para el funcionamiento de camiones denominada Zócalo–Hospital General”, que por supuesto incluyó el derrotero al que se tenían que sujetar:

Partiendo del frente del edificio del Hospital General, que ve al norte, seguirán por las calles del Dr. Balmes, calles del Dr. José María Vertiz, calles de los Arcos de Belém, calles de San Miguel, Avenida José María Pino Suárez, Avenida República del Salvador, Calles de Santo Tomás, Uruguay, 5 de febrero, Regina, Bolívar, San Miguel, Arcos de Belém,

Avenida de los Niños Héroeos, hasta el Hospital general, donde se encuentra la terminal de esta línea.<sup>233</sup>

Además del recorrido, los lineamientos incluyeron que el máximo de unidades que se permitiría sería de 100, consideraba la calle de Dr. Balmes como base o terminal pero con la precaución de no hacer ruidos ni “escándalos” por la proximidad con el Hospital General. Se estableció que fueran pintados de un color que después se les señalaría, que llevaran en un lugar visible el número de placa y motor y la tarjeta de circulación, así como el nombre de la línea y, en su interior, la tarifa. Todos los choferes deberían ser mayores de edad, y los dueños se comprometían a avisar de las altas y bajas de los vehículos. También se exigió el pago al ayuntamiento por “derecho de piso” y someterse a las órdenes y determinaciones del Departamento de Tránsito. Estos lineamientos fueron novedosos pues antes de esta solicitud no encontramos algo similar.

En marzo de 1922, J. Ochoa, dueño de varios camiones de la línea “Monte Alto”, solicitó que le renovaran el permiso para la explotación de la ruta que tenía el siguiente recorrido:

Sale de la estación del ferrocarril de Monte Alto, siguiendo por las 11<sup>a</sup>, 10<sup>a</sup> y 9<sup>a</sup> calles de Lerdo, voltea por la 2<sup>a</sup> y la 1<sup>a</sup> de la Luna para entrar por la 7<sup>a</sup> de Santa María la Redonda hasta la primera de las citadas calles, toma después la Av. Belisario Domínguez, Jardín de la Corregidora y Av. Brasil, sigue frente al Monte de Piedad, toma frente a la Catedral y da vuelta por la República de Argentina, para entrar por la 4<sup>a</sup> de las calles de Donceles y da la vuelta a la Av. Aquiles Serdán y Calle de Santa María la Redonda hasta la 7<sup>a</sup> para volver a entrar a la Estación de Monte Alto, por la 1<sup>a</sup> y 2<sup>a</sup> de la Luna y calles de Lerdo.<sup>234</sup>

Este derrotero cubría la zona norponiente de la ciudad probablemente hasta el actual cruce de la calle de Lerdo con la calzada Vallejo.

---

<sup>233</sup> *Ibid.*, vol. 4000, exp. 217, f. 2, propietarios de los Auto-camiones México, a las autoridades municipales México, febrero 9 de 1922.

<sup>234</sup> *Ibid.*, vol. 3998, exp. 56, f. 1, J. Ochoa al E. Junco, inspector del Departamento de tráfico del ayuntamiento, marzo de 1922.

También en ese mes, Vicente C. Pérez solicitó permiso para establecer la línea “México–Tlalnepantla”<sup>235</sup> quien obtuvo la misma resolución que la que dieron para el de la línea del Hospital General, es decir, los lineamientos para su funcionamiento.

En los casos anteriores, el establecimiento de líneas de camiones fue a petición de particulares y a la mayoría les concedieron el permiso, pero algunas compañías también lo solicitaron. Rubén Contreras, en representación de la “Mexico Development Company a Delaware Corporation USA” solicitó<sup>236</sup> establecer varias líneas de ómnibus. El servicio que propuso era novedoso pues incluía: un puesto de auxilio en todas las rutas para atender cualquier accidente, un sistema de transferencia para que los pasajeros viajaran con mayor rapidez; empleados con suficientes conocimientos y aptitudes probadas mediante exámenes y un trato de respeto hacia el público. Las rutas que propuso cubrir eran las siguientes: colonias Cuauhtémoc–San Rafael–Santa María, Juárez y Roma, Chapultepec, Tacubaya, Tacuba y la Villa de Guadalupe. En su petición incluyó un mapa que señalaba la ruta. La siguiente imagen fue parte de la propuesta (Véase imagen 12).

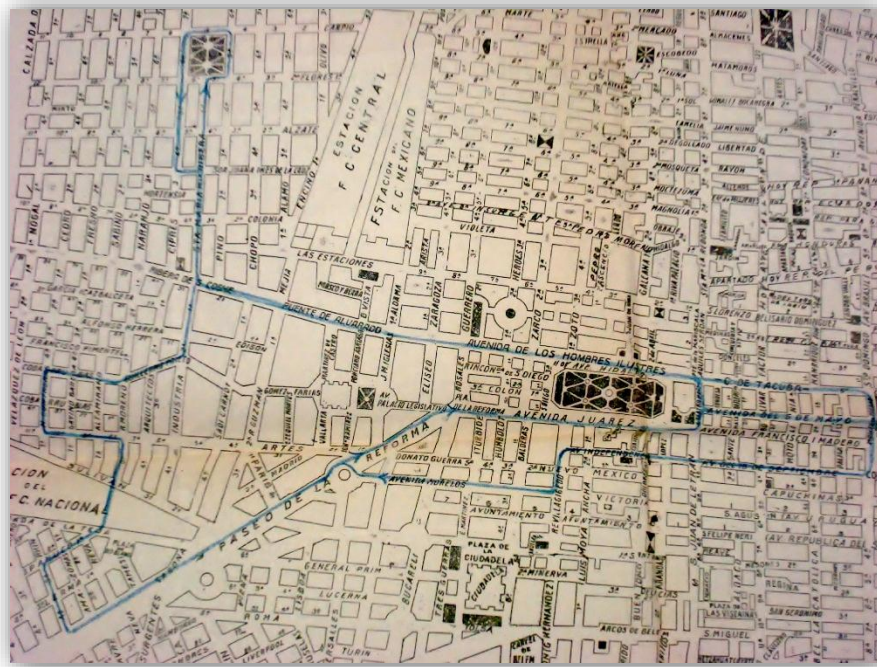
---

<sup>235</sup> *Ibid.*, vol. 3999, exp.85, Vicente C. Pérez al presidente municipal del ayuntamiento de la ciudad de México, 23 de febrero de 1922.

<sup>236</sup> *Ibid.*, vol. 4001, exp. 275, Rubén Contreras al presidente municipal del ayuntamiento de la ciudad de México, mayo de 1922.



**Imagen 12. Ruta Cuauhtémoc-San Rafael-Santa María propuesta para una línea de camiones, 1922**



Fuente: AHDF, Fondo: Ayuntamiento, Sección: Secretaría General Tráfico, Vehículos, vol. 4001, exp. 275.<sup>237</sup>

Como en los otros casos, no hay mayor información al respecto, pero es necesario destacar que las compañías que proponían este tipo de servicio aseguraban tener listos varios camiones y ómnibus en condiciones inmejorables. Sin embargo, se quedaron en proyecto porque las autoridades desaprobaron la petición de algunas compañías para el uso exclusivo

<sup>237</sup> El mapa muestra la ruta que para el derrotero denominado Cuauhtémoc-San Rafael-Sta. María, se sugirió. “El punto de partida será el zócalo entrando por el 16 de septiembre, Independencia (izquierda) Calle Revillagigedo, (derecha) Calle Victoria- avenida Morelos (izquierda), Paseo de la Reforma (antes de cruzar las calles los ómnibus [sic] se detendrán por espacio de dos minutos para los pasajeros que quieran ir a : Colonia Roma, Juárez, Chapultepec, Tacubaya y la Plaza de toros, el Toreo), Calle Rhin (derecha) Calle Panuco (izquierda) cruce del Ferrocarril Nacional, Calle de Rosas Moreno (izquierda), Artes (derecha) M. M. Contreras (derecha) Guillermo Prieto (izquierda) Industria (antes de cruzar la Ribera de San Cosme los ómnibus se detendrán dos minutos para que los pasajeros que quieran venir hacia el zócalo transborden sin tener que ir hasta Santa María). Santa María la Ribera (antes de cruzar la Ribera de San Cosme los ómnibus se detendrán dos minutos para que el pasaje que quiera ir a las colonias San Rafael o Cuauhtémoc puedan hacerlo directamente) (izquierda) Ribera de San Cosme, Puente de Alvarado, Hombre ilustres, Tacuba (derecha), Monte de Piedad, Portales”, *ibid.*, f.7.

de rutas, y en otros casos, no contamos con más elementos sobre el servicio que ofrecieron. Con todo, la ciudad carecía de un servicio de transporte que se igualara con el de las “mejores ciudades americanas o europeas”; pues según un artículo en un diario capitalino, en ciudades como Nueva Jersey, E.U., “[...] la gente prefiere viajar en automóvil y no hacer uso de los trenes eléctricos que congestionan el tráfico [...]”<sup>238</sup>

Las rutas de camiones aumentaron para cubrir las nuevas colonias y centros de trabajo. Con estos ejemplos podemos construir un panorama, a *grosso modo*, de las zonas que los camiones recorrían. Si bien no conocemos el número total de líneas que año con año se establecieron, con el paso del tiempo, los camiones dieron servicio hacia lugares más alejados del centro de la ciudad, las rutas aquí descritas nos ofrecen una idea sobre el espacio geográfico que recorrían y que formaron un entramado difícil de ubicar en un mapa actual de la ciudad de México.

Las características del servicio de camiones ya estaban delineadas, y mientras pasaba el tiempo, fue más difícil erradicar los vicios de los conductores. En mayo de 1922, *El Demócrata* publicó:

En las calles de Luis Moya y Ayuntamiento chocaron tres camiones. Los choferes de los camiones cada vez desdeñan más aún las previsiones del reglamento de tráfico con respecto del promedio de velocidad [...] Ayer a las 10:15 de la mañana, el camión placa número 11861 manejado por el chofer Regino González jugaba ‘carreras’ con el camión placa número 1114 ambos de la línea de Belén [...].<sup>239</sup>

Los intentos por organizar el transporte público no dieron resultados positivos. De hecho, fue hasta 1929 cuando el primer Jefe del Departamento del Distrito Federal, el médico y político José Manuel Puig Casauranc, promulgó un “Reglamento para las Líneas de camiones del Distrito Federal, expedición de permisos de rutas y establecimiento de nuevas líneas”<sup>240</sup>, que constituyó una respuesta tardía en lo concerniente a la regulación del servicio público del transporte, ya que habían pasado por lo menos doce años desde que comenzaron a circular los camiones, que operaron bajo reglas imprecisas.

---

<sup>238</sup> *El Demócrata*, 20 de noviembre de 1921, p. 7

<sup>239</sup> *Ibid*, 7 de mayo de 1922, p. 1.

<sup>240</sup> *Diario Oficial*, 30 de noviembre de 1929.

Las autoridades locales siempre tomaron medidas a corto plazo, que en ocasiones sólo salvaron una situación específica, pero no resolvieron los problemas de fondo. Esto tuvo que ver con la política que se desarrolló después de la etapa armada de la Revolución, los reajustes de tipo administrativo, los problemas políticos dentro del municipio de la ciudad de México<sup>241</sup>, la falta de voluntad política por parte de los funcionarios, y a que no estaba claro a qué autoridad correspondía organizar el tránsito vehicular.

Para 1922 habían pasado cinco años desde que encontramos las primeras solicitudes para poner en circulación “camiones”, y aún se pensaba en dotar a la ciudad de México de un transporte público parecido al de los centros urbanos con mayor desarrollo. La realidad era que para el gobierno de la capital poner en circulación unidades con esas características, tanto por la escasez de recursos monetarios, como por la falta de un estudio serio en materia de transporte público fue imposible, por lo que tuvo que dejar que los particulares dotaran de ese servicio.

El aumento de la población en la capital del país dio paso al ensanchamiento del espacio urbano, a lo que contribuyó contar con un transporte que fuera versátil. Si la Compañía de Tranvías ya no tendía vías con la suficiente rapidez con la que la ciudad se expandía, los camiones podían adaptarse a las condiciones de los caminos para llevar a los nuevos pobladores hacia las colonias que se formaban. Al iniciar la tercera década del siglo XX, el servicio de camiones ya era un elemento cotidiano en las calles de la ciudad. Esto lo observamos, por ejemplo, en las opiniones de los pasajeros que requerían una mejora en el servicio y los proyectos para establecer nuevas líneas a lo largo y ancho de la ciudad. A nivel internacional se hablaba sobre el aumento del uso de los ómnibus ante el tranvía eléctrico:

Todo el mundo sabe que las compañías de tranvías eléctricos se encuentran frente a una crisis teniendo en su contra la opinión pública [...] Nueva York ha sido una ciudad en que siempre han prosperado los ómnibus automóviles produciendo buenas utilidades a sus propietarios. Esto se debe a que los ómnibus recorren las principales calles de la ciudad

---

<sup>241</sup> “Entre 1918 y 1928 la política municipal fue caótica, los partidos erráticos, las elecciones turbulentas, los servicios municipales deficientes, y los impuestos y derechos elevados”, Gustavo Ernesto Emmerich, “Del municipio a la supresión de los ayuntamientos en el D. F. (1910–1928)” en, Gustavo Ernesto Emmerich (coord.), *Las elecciones en la ciudad de México 1376–2005*, México, Instituto Electoral del Distrito Federal, Universidad Autónoma Metropolitana, 2005, p. 267.

por las que no pueden pasar los tranvías, porque cada pasajero encuentra un asiento, recibe atención cortés de los empleados y cuenta con un servicio eficaz.<sup>242</sup>

Esto difícilmente sucedía en la ciudad de México, puesto que en el tema de transporte público la improvisación fue una constante, el automóvil se convirtió en un elemento indispensable en las grandes ciudades y se generalizó como medio de transporte, tanto público como privado. “Veinte años ha, el coche sin caballos figuraba entre las curiosidades que exhibía el circo Barnum and Balley; ahora constituye el objeto más familiar en nuestras vías [...] El automóvil representa para muchas personas necesidad tan ineludible como el teléfono.”<sup>243</sup>

Con deficiencias, incomodidades, y un constante peligro en las calles por los frecuentes accidentes, no se puede discutir que era un servicio útil para cierto sector de la población que veía en él una opción para trasladarse a su destino (Véanse imágenes 13, 14 y 15). Los camiones de pasajeros subsisten con distintos nombres y aspectos, pero conservan las características similares a las descritas hasta aquí: la competencia por los pasajeros, la incomodidad, inseguridad por la falta de buenas condiciones mecánicas de las unidades, la constante infracción al Reglamento de Tránsito (y su ineficaz aplicación), aún son calificativos del transporte urbano en la zona metropolitana de la ciudad de México.

**Imagen 13. “Camión de transporte urbano circula por una calle” 1920-1925**



Fuente: Archivo Casasola, Sistema Nacional de Fototecas, Fototeca Nacional

<sup>242</sup> *El Demócrata*, 20 de noviembre de 1921, p. 7.

<sup>243</sup> *Ibid.*, 24 de julio de 1921, pp. 6, 8.

**Imagen 14. “Automóviles de transporte público circulan por una calle” 1920–1925**



Fuente: Archivo Casasola, Sistema Nacional de Fototecas, Fototeca Nacional

**Imagen 15. W.H. Bellamy, “Los motivos del fotógrafo pudieron ser las dificultades del transporte, pero la protagonista de esta imagen es la alegría de los que posan para la toma” ca. 1922**



Fuente: *Entre portales, palacios y jardines. El Zócalo de la ciudad de México 1840-1935*, México, Secretaría de Hacienda y Crédito Público, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, Instituto de Investigaciones José Ma. Luis Mora, 2004, p.156.

### 2.6.1 ¿Existió un Departamento de Tráfico?

En lo referente al área encargada de organizar y reglamentar el tránsito y el transporte en la ciudad, la Ley de Organización del Distrito y Territorios Federales, promulgada en 1917, estableció que “El presidente municipal de cada localidad tendrá especialmente a su cargo todo lo relativo a establecimientos de detención, festividades cívicas, diversiones públicas, juegos permitidos por la ley, expendios de bebidas embriagantes, fondas, figones<sup>244</sup> carros y coches, registro civil e inspección de pesas y medidas.”<sup>245</sup> La asignación del ramo de vehículos es muy vaga y desconocemos la composición de esta sección, sus funciones y su organigrama. El reglamento, como se apuntó, estableció en el artículo 195 la organización de un Departamento de Tráfico que dependería del gobierno del Distrito Federal que debía contar con el siguiente personal:

[...] 1 Director general, 2 Jefes de Tráfico, 4 Jefes de Grupo, 35 Vigilantes, 2 Peritos para examinar chauffeurs, 1 Perito práctico para inspeccionar carruajes, y bestias de tiro, y los policías auxiliares que se hicieren necesarios para el buen servicio [...] y será obligación de esos vigilantes, perseguir a los automóviles que corran a una velocidad mayor a la permitida por este reglamento, tomando nota del vehículo infractor para los efectos correspondientes, y en general vigilar el exacto cumplimiento de este reglamento.<sup>246</sup>

El 22 de mayo de 1918, Francisco Aguilar fue designado como Director general de tráfico y se anunció que instalarían oficinas para poder despachar los asuntos correspondientes. Para la puesta en marcha de esta dirección, se compraron motocicletas y otros instrumentos para su funcionamiento.

[...] hoy por la mañana el ciudadano gobernador del Distrito [Alfredo Breceda], acompañado del ciudadano presidente municipal [José Ma. de la Garza] y del ingeniero Eduardo Hay, hizo una visita al edificio que ocupará la Inspección [...] En esta semana principiará a regir el reglamento en definitiva y se aplicarán las disposiciones acordadas para el buen servicio. Ya dijimos que el señor diputado e ingeniero Eduardo Hay no aceptó la designación hecha en su favor para ocupar el puesto [...] pero como persona

---

<sup>244</sup> “Figón: casa de poca categoría, donde se guisan y venden cosas de comer”, *Diccionario esencial...*, p.517

<sup>245</sup> *Ley de organización...*, p. 261

<sup>246</sup> *Diario Oficial*, 7 de mayo de 1918.

perfectamente concedora de la materia, ha estado ayudando con sus indicaciones y sus consejos para la creación y establecimiento de esta oficina.<sup>247</sup>

Aunque en el reglamento estaba claro que la Dirección de tráfico dependería del gobierno del Distrito Federal, y fue creado poco después de su publicación, en octubre de 1918 se anunció que los elementos de tránsito volverían a sus funciones después de “[...] un mal entendido entre el ayuntamiento y el gobierno del Distrito Federal [...]”.<sup>248</sup> Menos de un mes más tarde, se dio a conocer que la Dirección de tráfico dejaba de funcionar, pues “[...] fue creada únicamente para aleccionar a los gendarmes en sus obligaciones, y que hecho esto, no tiene razón de seguir erogando el Erario Nacional [dijo el presidente Carranza].”<sup>249</sup> No hay información que nos precise si fue el final de aquella dependencia, o por cuánto tiempo estuvo suspendida.

A pesar de que en noviembre de 1918 cerraron las oficinas de una dependencia del gobierno del Distrito Federal que se denominaba Departamento de Tránsito, por considerar que ya había cumplido sus funciones, en agosto de 1919 la prensa señaló que en la Inspección de vehículos eran cotidianos los problemas de corrupción y “coyotaje.”<sup>250</sup> Meses más tarde se publicó que en el Departamento de Tránsito existían irregularidades,<sup>251</sup> en enero de 1920 se insistió en que el mismo problema se presentaba en el de vehículos: “[...] Se ha empeñado en desterrar de aquel Departamento, la mala costumbre de que todo asunto, que allí se tramitaba, se debía arreglar por medio de los ‘coyotes.’”<sup>252</sup> Los diferentes nombres que encontramos para este ramo resultan confusos y no se puede asegurar que se trate del mismo, o si existían otros más dedicados al tema del tránsito vehicular dependientes ya sea del ayuntamiento de la ciudad de México o del gobierno del Distrito

---

<sup>247</sup> *El Nacional*, 22 de mayo de 1918, p. 1.

<sup>248</sup> *Ibid.*, 11 de octubre de 1918, p. 1

<sup>249</sup> *Ibid.*, 1° de noviembre de 1918, p. 1.

<sup>250</sup> “Coyoterías en la Inspección de vehículos. [...] Todo se podía arreglar ocurriendo con un señor Roa y Viñas, coyote de alta significación”, *El Demócrata*, 26 de agosto de 1919, p. 4.

<sup>251</sup> “[...] graves irregularidades que consistían en que anteriormente se daban licencias a los choferes con sólo que las solicitaran [...] es así como pueden verse dirigiendo los automóviles de todas clases, a pequeñuelos de ocho años que no tienen noción de la responsabilidad que llevan consigo al dirigir un coche de pasajeros”, *El Herald de México*, 9 de octubre de 1919, p. 5.

<sup>252</sup> *El Demócrata*, 6 de enero de 1920, p. 12.

Federal. Con todo, por ahora esto nos da otra arista sobre la desorganización y la falta de una legislación que ordenara y delinea el tema del transporte público.

Aunque el Reglamento de Tránsito de 1918, vigente aún en 1920, estableció que la “oficina de tráfico” dependería del gobierno del Distrito Federal y que vigilaría que se cumpliera el reglamento, es decir, lo referente al tránsito vehicular del transporte público y particular, de las calles y avenidas del Distrito Federal, de la expedición de permisos de conducir y de la inscripción de automóviles, entre otras actividades; en el caso de este último trámite se señalaba que debería “ [...] inscribirse en la Sección de Tráfico del Ayuntamiento del Municipio donde esté radicado el propietario del referido vehículo,”<sup>253</sup> lo mismo estipulaba para obtener la licencia de conducir. Estas imprecisiones en la ley, mezcladas con enfrentamientos de tipo político acompañaron la discusión sobre a quién le correspondía atender los asuntos del transporte, si al gobierno del Distrito o al ayuntamiento de la ciudad de México. Diane E. Davis señala que; “El Reglamento de Circulación de Vehículos de 1913, y la creación de la Oficina de Tráfico en 1915, fueron algunas de las primeras de estas medidas impuestas por la autoridad federal a toda la ciudad;”<sup>254</sup> si bien no aclara la procedencia de esta información esto es improbable pues no tenemos conocimiento de que se haya expedido un reglamento de tránsito en 1913 sino en 1915 y no fue sino en el reglamento de 1918 cuando se señaló la creación de la oficina para atender estos asuntos.

Esta confusión se expresó en un artículo en la prensa en donde se preguntaba: “¿Es un sueño el famoso Departamento de Tráfico?”<sup>255</sup> En primer lugar se señaló que en algún momento esa sección pasó a depender del ayuntamiento y enseguida se ponía en duda su existencia, porque no se conocía el trabajo que desempeñaba o las atribuciones que le correspondían en lo concerniente al tráfico de vehículos y su organización. Se apuntó que la avenida de los Hombres Ilustres (hoy avenida Hidalgo) era llamada la “Avenida de la muerte”, porque en ella más de mil peatones eran atropellados al año. Esto, decía, era consecuencia de la ineficacia de los vigilantes del tráfico, quienes “[...] son gente sin

---

<sup>253</sup> *Diario Oficial*, 7 de mayo de 1918.

<sup>254</sup> Diane E. Davis, *El leviatán urbano. La ciudad de México en el siglo XX*, México, Fondo de Cultura Económica, 1999, p. 54.

<sup>255</sup> *El Herald de México*, 1° de septiembre de 1920, p. 1.



cultura ni educación, gente sin criterio, que interpreta a su antojo el Reglamento de Tráfico, que las más de las veces ni siquiera ha leído.”<sup>256</sup> Los choferes de los camiones lo infringían constantemente porque eran los que más provocaban accidentes por la excesiva velocidad con que manejaban. Además, apuntaba que en Nueva York y La Habana no pasaba lo mismo, ya que en esas ciudades los agentes de tránsito utilizaban motos provistas de instrumentos que podían detectar a los infractores. “Pero aquí no hay nada de eso, cada quien corre conforme la velocidad que su coche puede desarrollar y ¡líbrenos Dios que se les ocurra a los camioneros usar coches de carrera!...”<sup>257</sup>; finalizaba la reseña.

Era evidente la ineficiencia de la dependencia gubernamental que tenía a cargo lo relativo al tráfico vehicular, y la falta de recursos humanos y materiales para hacer respetar el reglamento de tránsito. Alejandro Iñigo señala que en 1920 se reorganizó el cuerpo policiaco responsable de la seguridad del Distrito Federal; una sección de éste tomó parte en el servicio de tránsito y describe las características de quienes pertenecían a esta dependencia: “[...] eran revolucionarios llegados del interior [sic] y algunos no sabían leer ni escribir. Esto los inutilizaba para hacer un adecuado uso de las leyes y reglamentos que aplicaba de acuerdo a sus muy limitados criterios.”<sup>258</sup> Por lo que no se podía esperar buenos resultados referentes a la organización del tránsito vehicular.

Otro problema era la escasez de material con el que contaban para llevar a cabo su trabajo; en octubre de 1920 se desmintió una noticia que se dio a conocer acerca de que los agentes contarían con un automóvil para poder detener a los vehículos que excedieran la velocidad permitida, puesto que “[...] el domingo último se vio a los jefes de tráfico que, caminando como cualquier hijo de vecino, recorrían los cruceros y uno de estos dio el nada serio espectáculo de correr tras un coche infractor sin que pudiera darle alcance [...]”<sup>259</sup>

En 1921<sup>260</sup>, la situación no distaba mucho a la hasta aquí descrita: “El desastroso servicio de tráfico. En cinco minutos, hay cuatrocientas barbaridades. Los sucios caballeros

---

<sup>256</sup> *Ibid.*, p. 2.

<sup>257</sup> *Ibid.*

<sup>258</sup> Alejandro Iñigo, *Bitácora de un policía (1500 -1982)* México, Departamento del Distrito Federal, 1985, p. 120.

<sup>259</sup> *El Herald de México*, 5 de octubre de 1920, p. 10.

<sup>260</sup> Las elecciones municipales de 1920 tuvieron los mismos tintes que los antecesores. El PLC y el PNC completamente confrontados protagonizaron unas elecciones conflictivas por las irregularidades que se

de las casacas grises [...] pasan largos minutos en adormecimiento confortable sin saberse cuando los autos, tranvías, etc., deben detenerse o seguir.”<sup>261</sup> Así se describió la actuación de los agentes de tránsito en las calles de la ciudad. En una editorial publicada en agosto de ese año sobre el Departamento de Tránsito, se analizó el trabajo de esa dependencia y lo referente a los camiones de transporte público. En primer lugar, se criticó su mala administración, pues se argumentó que se gastaban miles de pesos diarios en la organización del tráfico, pero en lugar de mejorar, cada día empeoraba. Se mencionó que en periodos de tres a cuatro meses se habían propuesto varios reglamentos sin que ninguno fuera puesto en vigor. Una crítica más fue acerca de que los agentes desconocían las calles de la ciudad y que, por el contrario, se requerían “personas honradas, conocedoras”, para que el tráfico se igualara al de las grandes ciudades.

En lo referente a los camiones, se sugirió que los accidentes se podían evitar si se les designara un derrotero “sobre bases firmes y sólidas”. A decir del columnista, los derroteros eran establecidos y movidos a capricho del regidor del ramo, quien “[...] si hoy manda los camiones por aquí, mañana los manda por allá, sin importarle el perjuicio o la molestia que ocasiona al público.”<sup>262</sup> El extenso artículo concluyó con el tema de los agentes de tránsito, quienes como ya se señaló, eran personas escasas de conocimiento sobre su actividad, cuyo salario era insuficiente para sus necesidades, eran obligados a trabajar doce horas diarias y eran sobajados por sus superiores. En definitiva, este reportaje nos dibuja un panorama muy completo de la situación del tránsito.

Con todo, un largo artículo en un diario capitalino no fue suficiente para llamar la atención de las autoridades para resolver la problemática de la circulación vehicular. Los

---

presentaron durante su ejecución. En enero de 1921 tanto “cooperatistas” como “pelecistas” se declararon ganadores. El conflicto se acrecentó cuando ambas planillas realizaron funciones públicas. Finalmente, el ayuntamiento cooperatista fue disuelto y Herminio Pérez Abreu, quien pertenecía al PLC, tomó posesión como presidente municipal. Una vez que la situación política fue superada, los regidores se reunieron con el fin de trabajar en sus actividades. Pero las anomalías no cesaron, y la confrontación con el gobierno del Distrito Federal se agudizó ya que, según el presidente municipal, éste intervenía en asuntos que no le correspondían, en consecuencia, el presidente de la República envió al del ayuntamiento el siguiente mensaje: “[...] ya se giran instrucciones necesarias para que, en lo sucesivo, no dícense por el Gobierno del Distrito, órdenes que invadan atribuciones H. Ayuntamiento [...] Álvaro Obregón”, *El Demócrata*, 27 de mayo de 1921, p. 8.

<sup>261</sup> *El Demócrata*, 4 de febrero de 1921, p.1.

<sup>262</sup> *Ibid.*, 10 de agosto de 1921, p.11.

años acumulados de relajación en la aplicación de los reglamentos no podían ser modificados rápidamente. En octubre de 1921, se anunció que los policías de tráfico habían recibido, por primera vez, armas para defenderse, ya que “[...] como los choferes sabían que esos vigilantes andaban inermes, muchas veces se vengaban de las infracciones que levantaban, atropellándolos o golpeándolos [...]”<sup>263</sup> Pero si el problema no se podía solucionar mejorando la calidad del personal, tal vez la respuesta estaba en mejorar el desempeño de las autoridades que se encargaban de su “organización”. En diciembre de 1921, E. Alonso, director general de tráfico, propuso trabajar en los proyectos que tenía para que “[...] el año entrante estos servicios queden debidamente organizados, de acuerdo con la forma en que se han establecido en muchas ciudades norteamericanas.”<sup>264</sup> Para ello se tenía que reestructurar aquella dependencia. El mismo mes se habló del establecimiento de un “verdadero” Departamento de Tráfico, debido a que “[...] el que existe no llena los requisitos para ser considerado como tal, por su deficiente organización.”<sup>265</sup> No obstante, el año de 1922 inició no sólo sin la creación de uno nuevo o renovado departamento, sino que los agentes estuvieron a punto de declararse en huelga.

El 6 de enero, los miembros del ayuntamiento que cinco días antes habían tomado posesión del cargo, se enfrentaron al problema de que a los agentes de tránsito se les debía el pago de dos “docenas” de diciembre y se dirigieron al palacio municipal para reclamar su sueldo:

- Es imposible que sigamos, nos dijo uno de los locuaces. Nos deben, no hay pan en nuestras casas y no tenemos que empeñar.
- Yo les decía a los compañeros que vendiéramos los esos... ¿cómo se llaman?...
- Semáforos, aclaró un viejo coyote que husmeaba por los corredores.
- Pos sí, los semáforos –aclaró- nos podían dar algo que repartido entre todos, pues, a’i aver a como nos tocaba.<sup>266</sup>

La huelga no llegó a estallar luego de que llegaron a un acuerdo con las autoridades municipales: el presidente Miguel Alonzo Romero les aseguró que los salarios “[...] para el

---

<sup>263</sup> *Ibid.*, 3 de octubre de 1921, p. 1.

<sup>264</sup> *Ibid.*, 8 de diciembre de 1921, p. 11.

<sup>265</sup> *Ibid.*, 20 de diciembre de 1921, p. 6.

<sup>266</sup> *Ibid.*, 6 de enero de 1922, p. 8.

sábado estarán totalmente cubiertos. Mañana se les abonará algo en cuenta.”<sup>267</sup> A partir de este conflicto, se aumentó el número de vigilantes y se retomó la pertinencia de establecer una comisión de tráfico para “evitar conflictos”. Pero éstos no sólo no se evitaron, sino que se agudizaron.<sup>268</sup>

El Departamento de Tránsito, fue una dependencia que desde 1918 existió en la ley, pero que en la práctica su actuación no fue clara. Desde la promulgación de la Ley Orgánica del Distrito y Territorios Federales en 1917 no quedaron bien limitadas las funciones de cada orden de gobierno; a esto se sumaron los problemas económicos y, sobre todo, los de tipo político, que aquejaron al ayuntamiento desde las primeras elecciones en diciembre de 1917, hasta, por lo menos, la tercera década del siglo XX. En un periodo que va de enero de 1918 a las elecciones de diciembre de 1921, la municipalidad de México tuvo once presidentes, un Consejo municipal (que entró en funciones luego del triunfo del Plan de Agua Prieta en 1920), y se designaron ocho gobernadores del Distrito Federal (Véase Apéndice 8). Las elecciones atropelladas, las pugnas dentro del cabildo y los enfrentamientos con el gobierno del Distrito fueron causa de la pobre administración de los servicios de la capital del país, entre los que se puede contar el del transporte público. La relación entre los dos gobiernos debió ser estrecha para organizar el tránsito en la ciudad; sin embargo, pocas veces encontramos alguna noticia sobre la regulación de las rutas o los derroteros de los camiones que estuviera a cargo del Departamento de Tráfico o de cualquier órgano de gobierno que le concerniera.

---

<sup>267</sup> *Ibid.*

<sup>268</sup> La descripción de estos conflictos de carácter administrativo entre el gobierno del Distrito Federal y el ayuntamiento de la ciudad de México que se desarrollaron de marzo a junio de 1922 se describirá en el siguiente capítulo ya que están ligados con la manifestación de choferes de febrero de ese año.

# Capítulo 3

## La manifestación de choferes: febrero de 1922



### 3. La manifestación de choferes: febrero de 1922

#### 3.1 El gremio de choferes

La introducción del camión como transporte público en la ciudad de México inició en una etapa coyuntural en la historia del país, puesto que se realizó, de manera paulatina, en el marco de una lucha intestina que trajo como consecuencia una serie de reajustes en todos los niveles de la vida nacional. Uno de estos reajustes sucedió en el ámbito social con la integración, al nuevo orden político, de los reclamos de los grupos que hasta ese momento habían estado marginados, como los obreros y campesinos. Algunos sectores de la sociedad capitalina no se sustrajeron a los reajustes que iniciaron como consecuencia de la Revolución y empezaron a manifestar sus demandas al nuevo régimen, agrupándose y organizándose.

La ciudad de México fue receptora de los cambios que la Revolución imprimió en la sociedad mexicana, la formación de organizaciones que representaban los intereses de los trabajadores fue una de las manifestaciones de las transformaciones que se generaron. Aunque los choferes no pueden considerarse dentro del concepto de obreros, ya que no reciben un salario, se pueden identificar con este sector porque venden su fuerza de trabajo que se considera como su capacidad de conducir u operar una máquina (en este caso el camión que utiliza el motor de combustión interna para moverse), por el que reciben un pago, aunque no siempre conocido de antemano pues depende del número de “vueltas” y de pasajeros que logre captar durante su recorrido. Como lo señala Jesús Rodríguez [...] si bien eran propietarios de sus medios no podían considerarse como capitalistas en sentido estricto, ya que su principal fuente de ganancia era su propia fuerza de trabajo aplicada al funcionamiento de su camión [...].”<sup>1</sup> Algunos llegaban a tener más de una unidad y ocupaban más choferes, como hasta ahora, pero las ganancias eran para la subsistencia de varias familias (dueño de la unidad, chofer y cobrador, mecánicos, etc.) Desde los primeros años del servicio de camiones, que puede localizarse en 1917, el gremio de choferes

---

<sup>1</sup> Jesús Rodríguez López, “Transporte obrero”, en Pablo González Casanova y Samuel León (coords.) *El obrero mexicano*, 2ª edición, México, Siglo XXI, Universidad Nacional Autónoma de México, 1986, t. II, p. 144.

comenzó a trabajar en conjunto para organizar una agrupación que los representara, De la Peña señala que:

[...] las pretensiones de los líderes no iban más allá de la agrupación sindical con objeto de realizar algunas finalidades económicas que más saltaban a la vista [...] pagar en común los impuestos, dar fianzas para obtener libertad de los infractores, arreglar el pago de multas y conseguir que todo vehículo hiciera sus viajes completos de terminal a terminal [...].<sup>2</sup>

Los primeros días de enero de 1921 se anunció que se llevaría a cabo una junta, convocada por la Organización Sindical de Choferes Metropolitanos, con el fin de “[...] designar a las personas que han de asumir los puestos del comité ejecutivo. Los señores Honorato Hernández, L. Morfín, Salvador Navarro y Porfirio Morales. El viernes próximo, los choferes organizados celebrarán su segunda sesión en el edificio de la Federación de Sindicatos Obreros del Distrito Federal [...]”<sup>3</sup> Ese año, el movimiento obrero inició otra etapa dentro de su organización. En febrero se fundó la Confederación General de Trabajadores (CGT), una central obrera que estableció “[...] como principio fundamental la lucha de clases, reconociendo que no hay nada en común entre la clase laborante y la clase explotadora [...] como táctica de lucha, la acción directa exenta de toda política burguesa.”<sup>4</sup> La formación de esta central obrera obedeció a una escisión de un grupo dentro de la propia CROM; la CGT se convirtió en su contrapeso. Dentro de sus integrantes estaban los sindicatos textiles, una parte de los trabajadores de tranvías eléctricos y los panaderos de la ciudad de México.

En el gobierno del presidente Álvaro Obregón, electo en septiembre de 1920, algunas organizaciones de choferes se incorporaron “[...] a la base de apoyo del régimen, y a partir de la idea de utilidad mutua, creó vínculos con el grupo gobernante.”<sup>5</sup> Así, muchos se afiliaron a las organizaciones obreras que se aglutinaron en torno a la CROM con quien

---

<sup>2</sup> Moisés de la Peña, *op. cit.*, p. 22.

<sup>3</sup> *El Demócrata*, 25 de enero de 1921, p. 5.

<sup>4</sup> Paco Ignacio Taibo II, *op. cit.*, p. 116. El gobierno de Obregón persiguió a algunos de sus integrantes y expulsó a extranjeros que simpatizaban con el comunismo; aunque entre 1922 y 1925 alcanzó su máxima fuerza dentro del movimiento obrero “Con el tiempo, y gracias a la implacable represión de la formula CROM-Estado, su vigor fue disminuyendo, para 1934 era un conglomerado de sindicatos sin disciplina y sin liderazgo”, Miguel Rodríguez, *Los tranvías y el anarquismo en México*, México, Universidad Autónoma de Puebla, 1980, p. 50.

<sup>5</sup> Jesús Rodríguez, *El transporte urbano de pasajeros...*, p. 20.

el gobierno de Obregón pactó para obtener respaldo social, “[...] los camioneros como trabajadores hombre–camión habían iniciado sus operaciones desde el nacimiento del régimen populista [...] organizados en la Alianza de Camioneros, gozaban de los beneficios de la cuota de poder político que habían acumulado.”<sup>6</sup> Es probable que esta organización sea la que Moisés De la Peña señala como aquella que para 1922 era una sección dependiente del Centro Social de Choferes que a su vez estaba afiliado a la CROM.<sup>7</sup>

Por su parte, Manuel Perló también refiere que los propietarios de los camiones se agruparon en aquel Centro Social, filial de la Confederación Regional y que en 1922 se formó la Alianza de Camioneros.<sup>8</sup> Federico Fernández Christlieb apunta que ésta nació en 1923 y “[...] derivó en una gran corporación que tuvo bastante peso en las decisiones de política urbana al vincularse al sector público para obtener subsidios a la gasolina y refacciones que necesitaban [...]”<sup>9</sup> Una parte importante del gremio de choferes estaba cerca de la organización obrera más importante de la etapa posrevolucionaria, y en consecuencia, vinculado al nuevo régimen. Por su parte Diane E. Davis, advierte que “[...] es escasa congruencia de los relatos que existen acerca de la formación de la Alianza o de cuando se volvió independiente”<sup>10</sup> pero está de acuerdo en que “Estos grupos nuevos de conductores habían formado ya su propia federación, la Alianza de Camioneros de México, dentro de la Central de Choferes de la CROM, en 1919.”<sup>11</sup> Aunque con distintos mimbres, los trabajadores del volante se organizaron en distintos grupos a pocos años de comenzar a ejercer su oficio. Por su parte, el gobierno del general Obregón supo acercarse a las clases trabajadoras aunque de manera cautelosa, ya que se pronunció por un “equilibrio social” entre el sector productivo y los trabajadores y propuso una “especial intervención del Estado” para normar las relaciones entre ellos. Por ello el presidente se opuso a las expresiones del radicalismo sindical lo que lo llevó a un enfriamiento de las relaciones con

---

<sup>6</sup> *Ibid.*, p. 27.

<sup>7</sup> Moisés de la Peña, *op. cit.*, p. 22.

<sup>8</sup> Manuel Perló, “Estado, vivienda y estructura en el cardenismo”, en *Cuadernos de Investigación Social*, México, Instituto de Investigaciones Sociales, Universidad Nacional Autónoma de México, núm. 3, 1981, p. 23.

<sup>9</sup> Federico Fernández, *op. cit.*, pp. 140–141.

<sup>10</sup> Diane E. Davis, *op. cit.*, p. 92.

<sup>11</sup> *Ibid.*



esos grupos obreros; Obregón permitió que se colocaran en el escenario político pero sin alterar el sistema capitalista.

En cuanto al transporte público, como hemos descrito, los choferes siempre gozaron de “mala fama” por ser considerados personas poco educadas; además, eran culpados de causar la mayor parte de los choques y atropellamientos que se registraban en la ciudad. En marzo de 1921 se propuso que el gremio de choferes llevara a cabo una campaña para su “corrección” porque: “[...] como es bien sabido los abusos, atentados y atropellos que los choferes comenten a diario, resultan en desprestigio de todo el gremio.”<sup>12</sup> A finales de 1921 continuaron los proyectos para la “moralización” de los conductores por medio de la Unión de Choferes que se dedicaría a trabajar para el mejoramiento de la imagen de los conductores; presentarían a las autoridades un reglamento de tráfico, pero sobre todo se encargarían de corregir su “mala fama”. A principios de noviembre se convocó a una reunión en el Centro Social de Choferes para tratar temas como: “[...] la reglamentación del tráfico, expedición de licencias, mejoramiento de sueldos, horarios ‘standards’ para el trabajo, etc., son asuntos que sólo una agrupación puede resolver, y que por lo mismo se necesita que los choferes formen un núcleo fuerte [...]”<sup>13</sup> La reunión se llevaría a cabo el 4 de noviembre a las nueve de la noche en las instalaciones de la Federación de Sindicatos Obreros del Distrito Federal, pero se desconocen los resultados de estas propuestas.

Los choferes, como otros grupos obreros, se aglutinaron en torno a organizaciones que los representaran para buscar soluciones a sus demandas. Por ello, cuando una disposición afectó sus intereses, no dudaron en manifestar su descontento.

### 3.2 La manifestación. Antecedentes

En concordancia con la campaña de mejorar la imagen de los conductores, el 30 de noviembre de 1921 se publicó en el *Diario Oficial* un decreto que expidió el gobierno del Distrito Federal en el que se estableció que los conductores de automóviles de alquiler debían obtener y portar una tarjeta de “honorabilidad” para poder conducir, y así evitar que

---

<sup>12</sup> *El Demócrata*, 22 de marzo de 1921, p. 5.

<sup>13</sup> *Ibid.*, 4 de noviembre de 1921, p. 12.

cualquier persona, “de conducta dudosa”, pudiera manejar. Se fijó que para obtenerla, se debía redactar una solicitud que debía ir acompañada de un certificado “[...] expedido por el sindicato de choferes que justifique que el solicitante es persona de buena conducta y honradez, o dos cartas suscritas por personas honorables [...]”.<sup>14</sup> Como tiempo límite para que se obtuvieran las tarjetas tenían 20 días hábiles contados a partir de la fecha de la publicación.

Poco después, se anunció que el Centro Social de Choferes envió un documento al gobernador del Distrito Federal, Celestino Gasca, en la que le comunicaba que “[...] están de acuerdo con los trabajos reglamentarios relativos a la expedición de las licencias, pues consideran que solamente así podrán salvarse de la irrupción que individuos de pocos escrúpulos han hecho en el gremio ya que con el honrado traje de choferes se han cubierto infinidad de pillos [...]”.<sup>15</sup> Pero para enero de 1922<sup>16</sup> la relación entre el gobernador y los trabajadores del volante se modificó como consecuencia de la exigencia de que éstos realizaran el trámite para obtener la tarjeta o placa de “honorabilidad”. Los conductores argumentaron que en pocos días, aquel requerimiento ya era objeto de “tráfico inmoral”; lo que provocó una manifestación por parte de los choferes.

Cuando el plazo para realizar ese trámite concluyó, la mayoría de los choferes no tenían la tarjeta por lo que el gobernador “[...] ordenó la detención de los infractores, habiéndose llevado a cabo el domingo pasado, la aprehensión de quinientos y tantos manejadores de automóviles [...]”.<sup>17</sup> Después de que los afectados tuvieron una reunión con este funcionario, éste dejó en libertad a los choferes y les dio un nuevo plazo para realizar el trámite; con todo, organizaron una manifestación.

Los trabajadores del volante se quejaron frente al edificio de gobierno del Distrito Federal por la implantación de la “tarjeta de honorabilidad” y porque se cambió el derrotero

---

<sup>14</sup> *Diario Oficial*, 30 de noviembre de 1921.

<sup>15</sup> *El Demócrata*, 2 de diciembre de 1921, p. 4.

<sup>16</sup> El año de 1922 había iniciado con un panorama de desempleo y una alta actividad huelguista en el país sobre todo en el centro y valle de México donde en las primeras semanas de enero los molineros de la empresa harinera “El Eúskaro”, iniciaron una huelga, lo mismo sucedió con los trabajadores de la tienda del Palacio de Hierro y los panaderos. En marzo de ese año inició la huelga de inquilinos que fue otro gran conflicto que el gobierno del Distrito Federal tuvo que enfrentar y que se prolongó hasta mayo de ese año, Paco Ignacio Taibo II, *op. cit.*, pp.162-181.

<sup>17</sup> *El Demócrata*, 31 de enero de 1922, p. 1.

de las avenidas 16 de septiembre y Hombres Ilustres (hoy avenida Hidalgo). La suspensión del servicio de camiones y automóviles fue motivo de un escándalo en el que intervino la policía; porque entre los manifestantes, se mezcló una turba de personas que “[...] sale quien sabe de dónde, a la hora de los desórdenes y fue ella la que trató de detener cuanto camión pasaba por allí [...]”.<sup>18</sup> Como consecuencia de aquel zafarrancho, un teniente de la policía, Gonzalo González, recibió un fuerte golpe en la cabeza por una piedra que fue arrojada por alguien. Además de las pedradas también hubo disparos, y diversos autos resultaron con los cristales, faros y toldos rotos. Los manifestantes paralizaron el tránsito en la avenida Juárez, Jesús Carranza y Peralvillo, donde aprehendieron a algunos agresores. La manifestación concluyó cerca de las ocho de la noche.

Al día siguiente, el gobernador Celestino Gasca apuntó que los choferes fueron detenidos porque no cumplieron con las disposiciones del nuevo reglamento que fue expedido el 23 de noviembre de 1921<sup>19</sup>, en el que se establecía que los choferes deberían de proveerse de licencias especiales que otorgaría el mismo gobierno. Para el funcionario, el reglamento buscaba que “[...] la sociedad esté, hasta donde sea posible, garantizada en sus personas y en sus intereses, por medio de la honorabilidad que se pretende establecer con los choferes de servicio público [...]”<sup>20</sup> Después de una reunión, se dio un plazo de un mes para que los trabajadores cubrieran aquel trámite, pero esto no significó el arreglo definitivo del conflicto.

El mismo mes de enero de 1922 un grupo de conductores se presentó en las oficinas del presidente municipal, Miguel Alonzo Romero, a quien expusieron que eran objeto de persecución por parte del gobernador del Distrito Federal Celestino Gasca, por no presentar las cartas de “buena conducta”. Éstos solicitaron, ante el juez 2do supernumerario de Distrito, un amparo de la justicia federal contra los actos del funcionario. En la entrevista

---

<sup>18</sup> *Ibid.*, p. 3.

<sup>19</sup> No tenemos conocimiento sobre la expedición de un reglamento posterior al de 1918. A menos que se refiera al mismo decreto de la exigencia de obtener la “tarjeta de honorabilidad” para choferes de autos de alquiler que se publicó el 30 de noviembre. Más tarde, el presidente de la República, Álvaro Obregón, el 26 de julio de 1922, expidió un decreto en el que autorizaba al gobernador del Distrito Federal a reglamentar el tráfico, “[...] en la forma que se estime más conveniente, de acuerdo con las necesidades actuales”, *Diario Oficial*, 26 de julio de 1922. Sin embargo, hasta 1928, en el *Diario Oficial* no se publicó ningún nuevo reglamento de tránsito para el Distrito Federal.

<sup>20</sup> *El Demócrata*, 31 de enero de 1922, p. 3.

con el presidente municipal, éste les indicó que únicamente el ayuntamiento estaba facultado para dictar disposiciones referentes a reglamentos y bandos de policía. Asimismo, declaró que la “[...] nueva disposición del gobernador del Distrito relativa a los conductores de automóviles es nula y sin ningún valor por la competencia de la autoridad que la dicta.”<sup>21</sup> Por lo tanto, la municipalidad de México desconoció aquél trámite. Desconocemos la conclusión de este conflicto y las consecuencias que tuvo en las relaciones entre el gremio camionero y el gobierno del Distrito Federal. A pesar de ello, los choferes, ya organizados, estaban dispuestos a levantar su voz en contra de cualquier orden de gobierno que lastimara sus intereses.

Una semana después de la manifestación, los choferes expusieron su malestar por el cambio de ruta en algunas de sus líneas que, les impedía circular por la avenida 16 de septiembre. El 6 de febrero, el presidente municipal, por medio del secretario general Abraham González, solicitó al inspector general de policía que proporcionara suficiente fuerza montada con el fin de “[...] impedir la paralización del tráfico que tratan de llevar a efecto; en la inteligencia de que la manifestación tratan de verificarla frente a este Palacio Municipal, el día de hoy.”<sup>22</sup> Al día siguiente se publicó que “Ayer se iba a verificar otra manifestación de choferes,”<sup>23</sup> sin embargo, no se llevó a cabo. El 24 de febrero de 1922 se anunció que con “[...] el objeto de favorecer a los propietarios y conductores de camiones [...] el Ayuntamiento ha acordado permitir que en lo sucesivo después de las 10 de la noche, los camiones de Tacuba, Juárez, Zaragoza y otros, puedan regresar por las calles de Tacuba [...]”<sup>24</sup> El gremio de choferes encontró algunos espacios de diálogo con las autoridades locales que le permitió negociar con el ayuntamiento de la ciudad de México y obtener algunas prerrogativas pero la relación con las autoridades daría un giro poco tiempo después.

---

<sup>21</sup> *Ibid.*

<sup>22</sup> *AHDF*, Fondo: Ayuntamiento, Sección: Secretaría General: Tráfico, Vehículos, vol. 3999, exp. 63, f. 1, Telefonema del ayuntamiento constitucional de México, el secretario general Abraham González al ciudadano Inspector General de Policía, México a 6 de febrero de 1922.

<sup>23</sup> *El Demócrata*, 7 de febrero de 1922, p. 4.

<sup>24</sup> *Ibid.*, 24 de febrero de 1922, p. 13.

### 3.3 Los choferes frente al Palacio Municipal

Meses atrás, en octubre de 1921 se publicó una denuncia sobre el abuso que cometían los choferes de los autos de alquiler quienes durante las festividades cobraban tarifas muy elevadas. Se observaba la necesidad de implantar un sistema útil para resolver este problema y al parecer, la solución se encontraba en “[...] la tarjeta–horario recientemente inventada por el señor Hilario Campero<sup>25</sup>, y la cual, en cuanto se ponga en uso, evitará todos los abusos.”<sup>26</sup> Días después el coronel Oscar Aguilar, primer jefe de las comisiones de seguridad, declaró que la tarjeta horario “será magnífico auxiliar de la policía.”<sup>27</sup> Hasta entonces el uso de ésta se encontraba sólo en proyecto. En noviembre de 1921 según su creador, “[...] todos los regidores recibieron ejemplares de esas tarjetas, con explicaciones sobre su utilidad, reconocida por la misma Unión de Propietarios de Automóviles interesados en implantar un sistema oficialmente [...]”<sup>28</sup> El 30 de enero de 1922 las autoridades del ayuntamiento, publicaron el Reglamento para la venta de la tarjeta–horario para automóviles de alquiler<sup>29</sup>, mismo que aprobaron en sesión de cabildo.

En aquel estatuto se estableció que el señor Campero, propietario de la patente, entregaría al ayuntamiento, series de cien mil ejemplares cada una, de tarjetas para abastecer a los propietarios de automóviles. Anexo al Departamento de vehículos, se establecería un local para la venta de las tarjetas. Cada dueño tenía que comprar por lo menos cien. Para evitar las falsificaciones se anotaría el nombre del comprador y la serie que adquirió; el precio por cada tarjeta sería de un centavo, el 10% de la venta ingresaría a la tesorería municipal, y el resto al inventor de aquel sistema.

¿Cómo funcionaba la tarjeta-horario? Esta debía ser entregada a todos los choferes de automóviles de alquiler; en ella se tenía que anotar el nombre del conductor, el número de vehículo, el sitio al que pertenecía, su dirección y las horas “exactas” que los pasajeros

---

<sup>25</sup> No tenemos mayor información sobre el inventor de ese sistema.

<sup>26</sup> *El Demócrata*, 1° de octubre de 1921, p. 2.

<sup>27</sup> *Ibid.*, 7 de octubre de 1921, p. 2.

<sup>28</sup> *Ibid.*, 13 de noviembre de 1921, p. 7.

<sup>29</sup> *AHDF*, Fondo: Ayuntamiento, Sección: Secretaría General: Tráfico, Vehículos, vol. 3998, exp. 41, f. 14, ayuntamiento de la ciudad de México en cabildo ordinario, 27 de enero de 1922. Véase Apéndice 9, *Reglamentación para la venta de la tarjeta–horario para automóviles de alquiler (1922)*.

habían ocupado el vehículo; por último, el usuario tenía que firmar ese documento antes de abandonar la unidad.

Al mismo tiempo en que los choferes protestaban por la disposición del gobierno del Distrito de utilizar la “tarjeta de honorabilidad”; poco después el ayuntamiento impuso un nuevo trámite a través del siguiente anuncio: “[...] líbrense oficios para que se publique el citado acuerdo que decreta el uso obligatorio de la tarjeta–horario para automóviles de alquiler en la municipalidad de México [...]”.<sup>30</sup> Los primeros días de febrero se publicó en los principales diarios de la capital para que los dueños de los automóviles se enteraran de aquella resolución.

El 3 de febrero, el ayuntamiento solicitó al señor Campero que enviara al departamento de vehículos las primeras cien mil tarjetas para su venta; al día siguiente podía pasar a la tesorería municipal para que se le hiciera el pago correspondiente, como lo señalaba el contrato. A decir del sub inspector encargado del departamento de vehículos, para el 15 de febrero, la tarjeta–horario ya llevaba cinco días vendiéndose en aquella dependencia.

El 25 de febrero, Ramón V. Galindo, representante del Centro Social de Choferes del Distrito Federal, envió un oficio al presidente municipal informándole los acuerdos que en asamblea ordinaria había tomado aquella organización. Los puntos destacados fueron “[...] no aceptar la tarjeta–horario dándose un plazo que fenece el lunes 27 a las 19 hrs., por afectar grandemente nuestros intereses, decretándose un paro general de automóviles y camiones de alquiler en caso de que no sea retirada la tarjeta a que se alude.”<sup>31</sup> El telegrama con la respuesta del ayuntamiento fue el siguiente: “[...] no es posible revocar disposición cabildo sobre tarjeta–horario por ser disposición necesaria fines policía y buen gobierno.”<sup>32</sup>

La noche del 26 de febrero de 1922 los choferes iniciaron un paro de labores que continuó durante el día 27, lo que comunicaron al presidente de la República y al presidente municipal, a quienes sentenciaron: “[...] en caso de que fuere necesario, otros gremios secundarán el movimiento.”<sup>33</sup> El paro general de camiones y autos de alquiler fue apoyado

---

<sup>30</sup> *Ibid.*, f. 7, acuerdo del presidente del ayuntamiento, México 3 de febrero de 1922.

<sup>31</sup> *Ibid.*, f. 19.

<sup>32</sup> *Ibid.*, f. 21.

<sup>33</sup> *El Demócrata*, 26 de febrero de 1922, p. 1.

por el comité ejecutivo de la Federación Sindical de Obreros del Distrito Federal (FSODF) que “[...] contestó al Centro Social de Chauffeurs, que apoyaría el movimiento y, en caso necesario lanzará a la huelga a las agrupaciones que de ella dependen.”<sup>34</sup> Al día siguiente la prensa capitalina dio cuenta de los “sucesos sangrientos” que la manifestación de choferes originó y aunque la medida era exclusiva para los autos de alquiler, también participaron los choferes de camiones. (Véanse imágenes 16 y 17).

**Imagen 16. Autor no conocido, “Protesta de choferes de camiones frente al Palacio Municipal” 1922**



Fuente: *Entre portales, palacios...* p.137

---

<sup>34</sup> *Ibid.*, 27 de febrero de 1922, p. 9.

**Imagen 17. “La manifestación de choferes, 27 de febrero de 1922”**



Fuente: *Excelsior*, 28 de febrero de 1922, p.1

Después de suspender el servicio, los conductores se dirigieron hacia el Zócalo en dónde se aglutinaron frente al palacio del ayuntamiento pero no consiguieron hablar con las autoridades; después de recibir insultos por parte de algunos servidores públicos del municipio, se dirigieron al Palacio Nacional para solicitar hablar con el presidente, Álvaro Obregón, pero éste aplazó su recibimiento para las cuatro de la tarde. Mientras tanto, los bomberos arribaron a la plaza principal con el objetivo de disolver la manifestación; en lugar de eso, se dio un enfrentamiento entre éstos, los choferes y personal del ayuntamiento que incluyó a agentes de tránsito; entonces “[...] se entabló una lucha en la que hubo tiros, pedradas, puñaladas, etc., y que tuvo como final un buen número de víctimas entre muertos y heridos.”<sup>35</sup>

La crónica de la prensa sobre los acontecimientos, fue la siguiente: el domingo 26 de febrero los choferes se reunieron en las instalaciones de la Confederación Regional Obrera Mexicana (CROM) para ratificar la resolución de suspender el servicio público de pasajeros. Durante la madrugada, en autos “fords”, se anunció que se suspendería todo

---

<sup>35</sup> *Excelsior*, 28 de febrero de 1922, p. 1.



servicio de camiones y autos de alquiler. Algunos choferes se negaron a declararse en huelga y comenzaron su trabajo habitual, pero fueron obligados a suspender sus actividades.

La manifestación comenzó a las diez de la mañana en la calle de Belisario Domínguez, frente a la sede de la CROM. Según la prensa, los participantes ascendían a tres mil, y se dirigieron hacia las instalaciones del gobierno del Distrito; frente a este edificio se pronunciaron algunos discursos en contra del ayuntamiento y solicitaron la intervención del gobernador Celestino Gasca. Después se dirigieron al palacio municipal con objeto de entregar al presidente, Miguel Alonzo Romero, un memorial de peticiones; sin embargo, les negaron el acceso. En seguida, un empleado del propio municipio insultó a los choferes al arrojarles una moneda desde los balcones del edificio, y se desató una serie de ataques en contra de los manifestantes, hubo quienes lanzaron piedras, palos, ladrillos y, algunos que portaban armas, dispararon. Gracias a la intervención del coronel Garza, del Estado Mayor del presidente Obregón, se impidió que la policía hiciera fuego sobre los manifestantes ya que el “zafarrancho” inició cuando el licenciado Miguel Alessio Robles, tomaba protesta como Secretario de Industria y Comercio en el Palacio Nacional, lo que provocó que el Presidente saliera al balcón a observar lo que ocurría en la plaza de la Constitución. (Véanse imágenes 18 y 19).

### **Imágenes 18 y 19. “Discurso en la manifestación de choferes” 1922**



Fuente: *Excelsior*, 28 de febrero de 1922, p.1



Fuente: *Excélsior*, 28 de febrero de 1922, p.1

Al finalizar el enfrentamiento, los manifestantes resolvieron que una comisión se entrevistara con el presidente de la República para exponer el origen de los sucesos y agradecer su intervención; presentaron una acusación formal ante el ministerio público contra el presidente municipal y regidores por haber incitado a sus empleados y a la policía a agredir a los manifestantes, e informarle que continuarían en huelga hasta que se desarmara a los agentes de tránsito, terminara el coyotaje en las oficinas de tránsito y se retirara la llamada “tarjeta-horario”. Finalmente, los choferes anunciaron que quedaban rotas las relaciones con el ayuntamiento de la ciudad de México.

Por su parte, las autoridades municipales acusaron a los manifestantes de ser responsables del enfrentamiento de la tarde del 27 de febrero. Argumentaron que los choferes intentaron entrar al palacio municipal en una forma “desordenada”, por lo que los guardias rechazaron esa acción, en consecuencia, comenzaron los golpes. Acusaron a los choferes de llevar consigo piedras y estacas con las que agredieron a los guardias, y que cuando llegaron los bomberos les lanzaron naranjas y piedras, mientras éstos hacían uso de las bombas de agua para repeler a la multitud de choferes reunidos en la Plaza de la Constitución. Después de la intervención de integrantes del Estado Mayor de la presidencia, se calmaron los ánimos. En lo que coincidieron ambas versiones fue que a causa de estos enfrentamientos resultaron varios heridos, un muerto, y algunos aprehendidos.

Después de disolver la manifestación, algunos choferes se entrevistaron con el secretario de Gobernación, general Plutarco Elías Calles, por medio del cual, hicieron llegar un memorial al presidente de la República, Álvaro Obregón. El general Calles expresó que el responsable del poder ejecutivo manifestaría su opinión sobre este “delicado” tema y que los recibiría al día siguiente a las diez de la mañana.

Otro grupo de choferes fue recibido por el secretario del ayuntamiento, Abraham González, a quien manifestaron que no podían aceptar el uso de la “tarjeta–horario” porque: “[...] lesionaba sus intereses, ya que ni el público ni los propietarios obtendrían un verdadero beneficio.”<sup>36</sup> En voz del chofer Nicolás Ramos García, expresaron que con el sistema antes empleado podían obtener alguna ganancia y que con la “tarjeta–horario” no sería posible, dejando a los choferes desprovistos de un legítimo beneficio. De esta manera, sus familias se verían afectadas en su economía. El secretario del ayuntamiento respondió a los choferes que el retiro de la tarjeta debía ser considerado por el cabildo por lo que se daba un plazo de setenta y dos horas para tomar la resolución definitiva y que en tanto, si el sistema no se utilizaba, no sería causa de infracción.<sup>37</sup> El 28 de febrero, los choferes hicieron llegar al presidente municipal el acuerdo tomado la noche anterior, después de verificarse los trastornos ya descritos, se exigió la derogación del uso de la tarjeta–horario, pero también se contempló que:

[...] se ponga de directores de tráfico a personas competentes y conecedoras en la materia.

Que se haga un nuevo reglamento de tráfico que reúna las necesidades que sobre tal materia exige el movimiento tan crecido de vehículos en la capital [...] Que se cite a los propietarios o a los choferes de las distintas líneas de los camiones, para que con el comisionado del municipio discurren la forma más adecuada de reglamentar el recorrido que deba hacer.<sup>38</sup>

El 28 de febrero el cabildo inició una sesión extraordinaria para discutir el tema de la inconformidad de los choferes. En primer lugar se trató el asunto de la representación del gremio camionero. Por un lado, el regidor Velasco pidió que se reconociera la

---

<sup>36</sup> *El Universal*, 28 de febrero de 1922, p. 8.

<sup>37</sup> *AHDF*, Fondo: Ayuntamiento, Sección: Secretaría General: Tráfico, Vehículos, vol. 3998, exp. 41, f. 22, El secretario general del ayuntamiento a la Comisión del Sindicato de Chauffeurs de México, México, 27 de febrero de 1922.

<sup>38</sup> *Ibid.*, f. 35, comisionados de los choferes al presidente municipal, México, 28 de febrero de 1922.

representación de Nicolás Ramón García, quien se entrevistó con el secretario del ayuntamiento y a quien, según una propaganda, el Sindicato Social de Chauffeurs desconocía como su portavoz. El presidente municipal dijo que se entrevistó con algunos conductores quienes le manifestaron que Nicolás Romero era su verdadero representante. Por su parte el regidor Lavín aclaró que ese grupo le informó que

[...] el gran número de chauffeurs de la Sociedad independiente de Chauffeurs está ahora reunido en Palacio, patrocinado por Calles y hablando con el Presidente de la República, que ellos mismos están desorientados porque no saben a qué atenerse, pues a Ramos García ya lo habían desconocido y que por lo tanto no sabían si la resolución que se [tomaría] aquí sería respetada por los que están en Palacio Nacional.<sup>39</sup>

Con este clima la reunión continuó, y se pidió al secretario del ayuntamiento que narrara los acontecimientos del día anterior, para poder deliberar con toda la información posible. El secretario expresó que como a las diez y media de la mañana del día anterior, arribó la manifestación de los choferes, quienes comenzaron a lanzar naranjas y piedras sobre el edificio, según el funcionario, él mismo ordenó que las puertas fueran cerradas y que los vigilantes de tráfico se concentraran dentro del mismo, y que en ningún momento se hicieron disparos desde el inmueble municipal; después se comunicó con la inspección de policía para solicitar la presencia de los bomberos y un contingente más de fuerza pública. Cuando llegaron, fueron recibidos por silbidos, acompañados por piedras y palos, fue en aquel momento cuando la policía, para proteger a los bomberos, abrió fuego. Según le informaron, en aquellos instantes el presidente de la República salió a observar lo que ocurría y mandó a algunos elementos de la guardia presidencial para que cesaran el fuego, pero cuando éstos salieron, “envalentonaron” a los choferes quienes dispararon y después tomaron en hombros a los guardias y los llevaron a Palacio Nacional.

Enseguida, el mismo funcionario del ayuntamiento se comunicó con el secretario particular del presidente Obregón, Fernando Torreblanca, quien le manifestó que podía tomar cualquier medida que considerara conveniente. El secretario del ayuntamiento informó lo ocurrido al presidente municipal, quien se encontraba ausente de las oficinas. Posteriormente, llegó el oficial mayor de la Inspección de policía, quien le expuso que

---

<sup>39</sup> *Boletín Municipal...*, México, 31 de marzo de 1922, núm. 9, t. VIII, p. 158.

algunos choferes le expresaron que se les había negado el acceso al recinto aunque solicitaron entrar para tratar asuntos “pendientes” con el ayuntamiento. De esta manera, el oficial mayor de la policía intervino para que un grupo de manifestantes fuera recibido por el propio secretario; en aquella entrevista se estableció que en tres días se daría una resolución definitiva sobre el caso.

Cuando el secretario se dirigió a la casa del presidente municipal, Miguel Alonzo Romero para exponer el conflicto, se le informó que había habido una escisión entre los manifestantes; “[...] que algunos reprobaban la actitud de Ramos y que no estaban conformes con la resolución a que se había llegado, pero que un grupo bastante numeroso sí estaba conforme con lo que el señor Ramos García había hecho y con lo que yo había resuelto [...]”<sup>40</sup> Al finalizar su exposición, el secretario del ayuntamiento insistió en que en ningún momento ordenó a los policías que hicieran fuego contra los choferes, y lo que la prensa publicó tenía algo de “fantasía y mala fe”, pues se señaló que Francisco Mogul, quien insultó a los manifestantes, era servidor público del ayuntamiento y no era cierto.

Después de describir los acontecimientos, comenzó la discusión sobre la conveniencia de derogar el uso de la “tarjeta–horario”. El secretario de gobierno Abraham González, leyó una propuesta, escrita por el presidente municipal, en la que se establecían algunas acciones para atender las quejas de los choferes. El regidor Zapata apuntó que el ayuntamiento tenía que respetar su autonomía y que, en consecuencia, se debía sostener el acuerdo tomado en la sesión de cabildo en la que se aprobó el uso de las tarjetas, puesto que era en beneficio para el público usuario porque lo protegía de los abusos de los choferes.

Otro regidor, de apellido Ceceña, indicó que era posible derogar el uso de aquella tarjeta sustituyéndola por otra en la que sólo se identificara el automóvil y el conductor, que era el principal objetivo de la tarjeta–horario, es decir, que se les eximiera el horario en el que había sido ocupado por el pasajero y su firma. El regidor Romero advirtió que ya existía una identificación similar que expedía el gobierno del Distrito (la tarjeta de honorabilidad), pero se aprobó derogarla y sustituirla por la “tarjeta de seguridad” que contendría número de talón, fecha, número de sitio, placa y licencia para manejar. También

---

<sup>40</sup> *Ibid.*, p, 160.

se aprobó que éstas fueran obsequiadas por el Municipio para evitar especulaciones de tipo económico.

Otro punto que se discutió fue informar al presidente de la República la determinación que había tomado el cabildo, sobre lo que se hizo hincapié en defender el principio de autonomía y se acordó que una comisión se presentara en el Palacio Nacional para hacer del conocimiento del ejecutivo federal que “[...] esto no solamente lesiona los intereses del Ayuntamiento, sino los de todas las autoridades federales, porque harán un caos en la administración general y que si no apoya al Ayuntamiento se perjudica así mismo creando una debilidad en su mismo poder [...]”.<sup>41</sup> La comisión se entrevistó con el presidente Álvaro Obregón y la sesión se reanudó a las dos de la tarde. A su regreso anunció que por invitación del Ejecutivo Federal se celebraría una reunión con los representantes del gremio de los choferes a las tres y media de la tarde de ese mismo día, por lo que se concluyó la discusión.

El 1° de marzo, el cabildo se volvió a constituir en sesión extraordinaria en donde se dieron a conocer las resoluciones de la entrevista del día anterior. El regidor Manuel Aguayo, quien asistió a la reunión, expuso que los choferes solicitaron la suspensión de la “tarjeta–horario” hasta llegar a un acuerdo con el ayuntamiento, restitución de la ruta de los camiones de la colonia Guerrero, y la formación de una comisión consultiva de tráfico, formada por miembros del Sindicato de Choferes y por los dueños de autos de alquiler. Después se acordó que una comisión se reuniría nuevamente con los representantes de los sindicatos, previa aprobación, por parte del cabildo, de los tres puntos solicitados. Con lo anterior finalizó la sesión y la comisión se reunió nuevamente con los representantes de los choferes.

La junta se llevó a cabo ese día (1° de marzo de 1922), y de la misma resultaron una serie de acuerdos<sup>42</sup>: el reconocimiento del Centro Social de Choferes y la Federación Camionera del Distrito Federal, como únicos representantes del gremio camionero; la derogación de la tarjeta hasta que se delimitaran las facultades en materia de tráfico y

---

<sup>41</sup> *Ibid.*, p. 168.

<sup>42</sup> *AHDF*, Fondo: Ayuntamiento, Sección: Secretaría general: Tráfico, Vehículos, vol. 3998, exp. 41, ff. 1-2, Véase Apéndice 10, *Acuerdos tomados por parte de los representantes del gremio de choferes y las autoridades municipales sobre el conflicto de la “tarjeta–horario” (1922)*.

administración vehicular en la ciudad de México entre el ayuntamiento y el gobierno del Distrito Federal. También se estableció que los representantes de los choferes tendrían contacto estrecho con el Departamento de tráfico y se reguló la ruta de la línea de Guerrero.

Como corolario de este problema, el 13 de junio de 1922, Hilario Campero, inventor de la tarjeta–horario, expresó al presidente municipal su deseo de dar por terminado aquel “penoso asunto” por lo que solicitó que le informara sobre “[...] la cantidad que considere debe reintegrarme o bien si debo considerar sin valor alguno una orden–pedido basada en un contrato autorizado por usted en nombre de esa honorable corporación.”<sup>43</sup> Desconocemos qué fin tuvo esta petición, pero es de subrayar la pérdida de dinero de este individuo ya que, según él, había hecho una inversión de 3 500 pesos por la impresión de medio millón de “tarjetas–horario”, y a decir del jefe del departamento de vehículos sólo se habían vendido 60 700 (12.4%) lo que equivalía a una suma de 393 pesos,<sup>44</sup> con lo que de ningún modo recuperó su inversión.

### 3.4 Solución al conflicto

El 3 de marzo de 1922 el ayuntamiento envió un memorándum en el que expusieron las facultades que tenía en materia de vehículos y tráfico según la Ley de Organización del Distrito y Territorios Federal de 1917 y el Reglamento de Tránsito de 1918. Se argumentó que “[...] Con todo lo expuesto queda demostrado que es absolutamente indebido tratar de quitar al municipio, lo relativo al tráfico y a vehículos fundándose en el capítulo ocho del reglamento de tráfico [aunque éste se refiere a los coches de lujo destinados a alquiler] que como ya se ha dicho es ilegal por estar en pugna con la ley orgánica que reglamenta [...]”<sup>45</sup> La norma a la que se hace referencia fue expedida por Carranza en su calidad de presidente de la República y, como lo apuntó el presidente municipal, contravenía en algunas de sus disposiciones con la Ley Orgánica expedida por el propio Ejecutivo federal en 1917<sup>46</sup>. En

---

<sup>43</sup> *Ibid.*, f. 42, Hilario Campero al presidente municipal, 13 de junio de 1922.

<sup>44</sup> *Ibid.*, f. 37. el Jefe del Departamento [de tráfico] A. Hernández, al presidente municipal, 3 de marzo de 1922.

<sup>45</sup> *Ibid.*, vol. 3999, exp. 72, f. 3, memorándum del ayuntamiento de la ciudad de México, 3 de marzo de 1922.

<sup>46</sup> Por un lado el Reglamento de Tránsito de 1918, vigente aún en 1922, establecía que la “oficina de tráfico” dependería del gobierno del Distrito Federal y ésta vigilaría que se cumpliera el reglamento, es decir, lo

consecuencia, comenzó el debate por definir en quién recaía la responsabilidad del Departamento de Tráfico.

De esta manera, después de la manifestación de los últimos días de febrero de 1922 la relación entre las autoridades municipales y los choferes inició una nueva etapa. El ayuntamiento envió correspondencia a los sindicatos de choferes en la que manifestaba que recibiría sus quejas y les daría todas las facilidades para ser atendidas. Por su parte, el munícipe Miguel Alonzo Romero también envió una carta al presidente Álvaro Obregón, a quien hizo de su conocimiento el convenio que se firmó con los representantes de los choferes y que, lamentablemente, algunos, agrupados en el Centro Social de Choferes, no habían cumplido en su totalidad; pues a decir del mandatario su negativa obedecía a “[...] un carácter de tipo político para ocasionar un nuevo conflicto al que no son ajenos, según noticias, algunos funcionarios de la federación [...]”.<sup>47</sup> Obregón invitó al edil a reunirse con él y con el gobernador del Distrito, para tratar los asuntos relacionados con la delimitación de las funciones de esos órganos de gobierno. Sin embargo, la problemática continuó unos meses más.

A partir del problema entre los choferes y el ayuntamiento de la ciudad, devino otro entre éste y el gobierno del Distrito en materia administrativa sobre el tema de la regulación del tránsito, que apenas tuvo una solución en junio de 1922 al delimitarse las funciones en ese tema. En marzo de 1922 se habló sobre la posibilidad de que “Un ramo que es legalmente del H. Ayuntamiento, contra la ley, se pretende quitarle la vigilancia de tráfico y vehículos. Habla el Sr. Alcalde. Y se refiere a la ley de 1917 y a la reglamentación de 1918.”<sup>48</sup> El problema se profundizó y se extendió de marzo a junio de 1922; periodo en el que se dieron una serie de desencuentros entre el gobierno del Distrito Federal y el

---

referente al tránsito vehicular del transporte público y particular, de la expedición de permisos de conducir y de la inscripción de automóviles, entre otras actividades; pero en el caso de este último trámite se señalaba que debía realizarse en la Sección de Tráfico del municipio donde viviera el propietario del vehículo, lo mismo estipulaba para obtener la licencia de conducir. Por su parte la Ley de Organización del Distrito y Territorios Federales, promulgada en 1917, señalaba que el presidente municipal de cada localidad tendría a su cargo diversos ramos incluido lo relativo a carros y coches.

<sup>47</sup> *Ibid.*, exp. 84, f. 1, El jefe del departamento [de tráfico] A. Hernández, al presidente municipal del ayuntamiento de México, 3 de marzo de 1922.

<sup>48</sup> *Excélsior*, 4 de marzo de 1922, 1ª secc., p. 10.



ayuntamiento de México, como reflejo de los conflictos de orden político-administrativo,<sup>49</sup> por decidir a cuál de los órganos pertenecería el ramo de vehículos y tránsito.

Si bien la huelga de febrero de 1922 tuvo repercusiones en la organización del tráfico y la expedición de permisos y licencias se puede afirmar que fue uno de los varios conflictos que evidenciaron la ambigüedad de la delimitación de funciones entre el ayuntamiento de la ciudad de México y el gobierno del Distrito Federal. En septiembre de 1921 por ejemplo, el presidente municipal Herminio Pérez A., “[...] solicitaba al gobernador Celestino Gasca que se suspendiera las obras de terracería que se realizaban en la colonia del Valle ya que se hacían en terrenos del Ayuntamiento.”<sup>50</sup> En enero de 1922 el presidente Obregón prohibió la apertura de un establecimiento dedicado a las apuestas no obstante, según el presidente municipal Miguel Alonzo Romero, el gobierno del Distrito Federal continuó otorgando licencias y “[...] no sólo acusó al gobernador Gasca de desobedecer un acuerdo presidencial, sino de que violaba la autonomía municipal.”<sup>51</sup>

A decir de un editorial publicado en marzo de 1922, eran evidentes las dificultades que daba lugar la competencia de tres órganos en la capital: el gobierno federal, el gobierno del Distrito y el municipal. “[...] este amontonamiento de poderes en una misma ciudad -se apuntaba- resulta muy [palabra borrada] en la práctica porque la mitad de funciones pueden ejercerse por oficinas comunes a los tres intereses cuyos límites resulta muy difícil de precisar [...] Por otro lado la eficacia misma de los servicios se resiente a causa de los conflictos de contradicción a que la coexistencia de tres poderes da origen [...]”<sup>52</sup> Aunque no tenemos más datos para corroborar esta información, Hoffman señala que en marzo de 1922 “Ante los conflictos que se venían suscitando entre ambas instancias de gobierno, el presidente Álvaro Obregón, promovió la integración de una comisión con representantes del gobierno del Distrito Federal y del ayuntamiento, para tratar el asunto de la delimitación

---

<sup>49</sup> A decir de Gustavo Emmerich, el presidente municipal Alonzo Romero, quien fue candidato del PLC tuvo problemas con el gobernador Celestino Gasca, quien militaba en el PLM (ligado a la CROM central obrera cercana al presidente Obregón), ambos partidos eran oponentes. Es muy probable que esto repercutió en el problema del Departamento de Tráfico, Gustavo Ernesto Emmerich, *op. cit.*, pp. 276–277.

<sup>50</sup> María Soledad Cruz Rodríguez, *Crecimiento Urbano y procesos sociales en el Distrito Federal (1920-28)*, México, Universidad Autónoma Metropolitana-Azcapotzalco, 1994, p.97.

<sup>51</sup> Hoffman Calo, *op. cit.*, p. 69.

<sup>52</sup> *El Universal*, 28 de marzo de 1922, 1ª sección, p.3.

de funciones”<sup>53</sup>, esta comisión se reunió entre el 22 de marzo y el 8 de abril cuando se tomaron varios acuerdos entre los que se destaca que los ayuntamientos tendrían autonomía presupuestal, en materia de juegos y sorteos se reservaría las loterías y rifas, el gobierno del Distrito Federal se comprometía a auxiliar al ayuntamiento con policía cuando se celebraran espectáculos públicos, y por supuesto en materia de tráfico, “[...] al ayuntamiento correspondería el otorgamiento de los servicios, mientras que el gobierno del Distrito Federal fijaría la reglamentación e imposiciones”<sup>54</sup>

En cuanto al tema de la organización del tránsito y los vehículos, se propuso que el Departamento de Tráfico dependiera del gobierno del Distrito, según lo señalaba el decreto del 8 de agosto de 1918<sup>55</sup> que precisaba esto. En abril de 1922, el ayuntamiento de México exigió tener el control del tráfico de todos los municipios; sin embargo, ese mismo mes se llegó a un acuerdo por el cual “El gobierno del Distrito tendrá a su cargo el Departamento de Tráfico y lo relativo a cosas de organización, en tanto que el ayuntamiento expedirá licencias para circulación y manejo de vehículos”<sup>56</sup>, eso significó “repartir” las atribuciones sobre el asunto del transporte. A pesar de este acuerdo, en mayo de 1922 todavía no estaba claro a quién correspondía el pago del personal de vigilancia del tráfico. Como consecuencia de estas dificultades, el Departamento de Tránsito fue entregado al gobierno del Distrito Federal hasta el 1° de junio de 1922, y todavía cuatro días después, se negoció que fuera éste último quien pagara a los agentes.

Finalmente, el ayuntamiento quedó a cargo de la administración del padrón vehicular (registro, licencias, altas y bajas), y el gobierno del Distrito de la organización y reglamentación del tráfico en las calles. Con todo, en julio de 1922 se publicó sobre la desorganización del tránsito que “[...] una vez que el Sr. Presidente apruebe el Reglamento de Tráfico, desaparecerán todas las deficiencias actuales [...]”<sup>57</sup>

En materia de transporte público, en su informe del 1° de septiembre de 1922, ante el Congreso de la Unión, el presidente de la República señaló que “Con el mayor empeño

---

<sup>53</sup> Hoffman Calo, *op. cit.*, p. 69.

<sup>54</sup> *ibid.*, p. 70.

<sup>55</sup> No localizamos aquel documento, porque es muy vaga la información. Tal vez se refiera a algún decreto derivado del Reglamento de Tránsito que se publicó en mayo de aquél año.

<sup>56</sup> *El Demócrata*, 9 de abril de 1922, p. 1

<sup>57</sup> *Ibid.*, 24 de julio de 1922, p. 5.

se ha procurado moralizar el gremio de chauffers, reprimiendo sus atropellos y abusos;”<sup>58</sup> lo cierto fue que los choferes lograron obtener cierta injerencia dentro del municipio. Esto se observó en la correspondencia que se estableció entre ambos, los conductores solicitaban que se terminara con el coyotaje que era evidente en las oficinas del Departamento de vehículos, la modificación del reglamento de tránsito y la solicitud para explotar más líneas o rutas. En junio de 1922 los representantes del Centro Social de Choferes y de la Federación Camionera del Distrito Federal informaron a las autoridades locales acerca de sus actividades y sobre problemas que aquejaban a sus agremiados.

Los choferes y propietarios de camiones, permitieron que aquellas agrupaciones gestionaran, en su nombre, los asuntos que les inquietaban. Por ejemplo, la Unión de Propietarios de Camiones de la línea “Colonia Peralvillo–Zócalo” envió una petición a la Federación Camionera para que “[...] se designe, si lo estima conveniente, hacer las gestiones conducentes a fin de que el Departamento de Tráfico conceda permiso para establecer una nueva ruta [...]”<sup>59</sup> La intervención de esta federación ante las autoridades también se dio en materia de impuestos, ya que en junio de 1922 se negoció con ellas, la posibilidad de que les otorgaran plazos mayores para pagar las contribuciones debido que, por el “tiempo de aguas”, sus ingresos se veían disminuidos. La Confederación Camionera y el Sindicato de chauffeurs de la línea de Peralvillo lograron que el presidente municipal les concediera “[...] un plazo de diez días a partir de esta fecha para que efectúen el pago de impuestos de los automóviles de esa Federación y Sindicato correspondientes al tercer bimestre del corriente año, sin que tengan recargo alguno por la demora [...]”<sup>60</sup> De esta manera, el 26 de junio el presidente de la Federación Camionera del Distrito Federal, presidida por Rosendo A. Moctezuma, presentó a Miguel P. Hita como gestor oficial de esa agrupación ante el ayuntamiento, para quien esperaba le fueran otorgadas todas las facilidades necesarias para desempeñar su trabajo con “toda eficacia.”

---

<sup>58</sup> *Los presidentes ante la nación*, p. 487.

<sup>59</sup> *AHDF*, Fondo: Ayuntamiento, Sección: Secretaría general: Tráfico, Vehículos, vol. 4000, exp. 227, f. 1, Unión de Propietarios de Camiones de la línea “colonia Peralvillo- Zócalo” al secretario general de la Federación Camionera del Distrito Federal, 25 de mayo de 1922.

<sup>60</sup> *Ibid.*, exp. 210, f. 3, representantes de la Confederación Camionera del Distrito Federal y Sindicato de Chauffeurs de la línea de Peralvillo, al presidente municipal, 13 de junio de 1922.

Por otro lado, los organismos de representación también notificaron a las autoridades locales de los cambios que se dieron en sus directivas e incluso informaron sobre los resultados de una rifa que organizó el Centro Social de Chauffeurs del Distrito Federal, en la que se obsequió un automóvil FORD 1922 y otros premios que incluyeron: una marcha mecánica, una cámara (llanta) Good-Year y una lata de aceite de 18 litros. Las agrupaciones también sostuvieron comunicación con las autoridades federales a quienes informaron sobre sus representantes. El 6 de enero de 1923 se le notificó al secretario de Gobernación general Plutarco Elías Calles, que “[...] por acuerdo de la asamblea quedará en funciones el compañero Enrique Amezcua [...] no dudando que las deferencias que se guardaron al compañero Juan Etchart se le guardarán al actual Presidente [...]”<sup>61</sup> Así, al concluir el conflicto que se inició por una disposición del municipio, el grupo camionero inició una nueva etapa en la relación con los poderes locales y federales; y salió más fortalecido. Obtuvo beneficios para que sus agremiados continuaran con la explotación de nuevas rutas y cierta injerencia en algunos asuntos relacionados con el transporte público.

Moisés de la Peña señala que “[...] sólo debe atribuirse el predominio de los choferes–propietarios a su unificación, a la época y al apoyo decidido de las autoridades después de 1922 [...]”<sup>62</sup> De igual manera, Jesús Rodríguez expone que: “La relación entre los camioneros y el grupo gobernante iniciada en 1922, fue posteriormente, sellada a sangre y fuego: durante la revuelta delahuertista, los camioneros ofrecieron 300 carros para el transporte de las fuerzas de Obregón.”<sup>63</sup> Por su parte Cruz Rodríguez señala que “[...] Las iniciativas del ayuntamiento fueron obstaculizadas por la movilización de sindicatos de trabajadores cromistas del gobierno del Distrito Federal. Ejemplo de esto fue la huelga de choferes contra el cuerpo municipal, impulsada por el gobierno del Distrito.”<sup>64</sup> Pero no se puede asegurar que fue “impulsada” por éste; porque si bien la imposición de un trámite administrativo como la “tarjeta-horario” fue por parte del ayuntamiento, recordemos que meses atrás los choferes también se manifestaron (aunque con menor presencia) en contra

---

<sup>61</sup> *FAPECyFT*, Fondo Plutarco Elías Calles, Serie 010400, expediente 31, legajo 6/7, foja 285, Manuel Rodríguez Secretario general del Centro social de Chauffeurs del D.F., al general Plutarco Elías Calles, 6 de enero de 1923.

<sup>62</sup> Moisés de la Peña, *op. cit.* p. 35.

<sup>63</sup> Jesús Rodríguez, “Transporte obrero”..., p. 146.

<sup>64</sup> María Soledad Cruz, *Crecimiento urbano y procesos sociales...*, p. 83.

de otra disposición del gobierno del Distrito Federal, la “tarjeta de honorabilidad”. En rechazo a ésta, los conductores acudieron con el presidente municipal, Alonzo Romero, quien declaró que lo referente a vehículos era competencia exclusiva del municipio y apoyó a los trabajadores del volante; poco después, sucedió lo contrario. Los choferes, entonces, respondían sólo a la defensa de sus intereses ante cualquier orden de gobierno que los lastimara, desde luego, negociando con cualquiera que pudiera responder a sus peticiones. La manifestación de 1922 significó un punto de inflexión en las relaciones entre el gremio camionero y el nuevo régimen emanado de la revolución de 1910. No así el servicio que brindaban al público que no tuvo un cambio significativo.

Sobre el fortalecimiento que experimentó el autotransporte, algunos autores apuntan que a partir de ese momento, este desplazó al sistema eléctrico. Diane E. Davis refiere que “[...] la disposición de la CROM a colaborar con el Estado casi no se discutía entre el creciente grupo de conductores de camiones ya que muchos de ellos debían su subsistencia a los esfuerzos de la CROM y el gobierno para limitar el servicio de tranvías y expandir la industria camionera urbana [...]”<sup>65</sup> Por su parte, Jesús Rodríguez señala que “Fue su vinculación con el régimen populista y su incursión en el aparato del Estado lo que les permitió sobrevivir y, posteriormente, desplazar al capital extranjero localizado en los tranvías.”<sup>66</sup> En definitiva, no podemos dejar pasar el significado que tuvo, en el conflicto de febrero de 1922, que una parte importante de choferes, agrupados en el Centro Social de Chauffeurs, perteneciera a la central obrera más importante del país en esa época, la CROM. Aunque la relación de los choferes con el gobierno federal dotó de cierto impulso al gremio camionero, éste no fue un elemento decisivo para que los trenes eléctricos fueran sustituidos por los camiones.

Si bien esto permitió un estímulo en el desarrollo del camión, éstos no desplazaron a los tranvías ya que aquella empresa pasó por un largo proceso de decadencia, debido a problemas laborales (huelgas), financieros (ausencia de capital), y técnicos, por los altos costos de manutención (ingenieros, personal, mantenimiento y tendido de vías y carros). El gremio tranviario, a diferencia del de los choferes, pertenecía en su mayoría a la CGT y era

---

<sup>65</sup> Diane E. Davis, *op. cit.*, p. 93.

<sup>66</sup> Jesús Rodríguez, “Transporte obrero...”, p. 144.

uno de sus sindicatos más representativos. Si bien no se tienen los elementos suficientes para afirmarlo, ya que el tema sobre las huelgas tranviarias y su sindicato es muy amplio, podemos advertir que si el gobierno de Obregón emprendió una relación hostil en contra de esa central obrera, atender las demandas de los choferes otorgándoles cierta intervención en los asuntos de su competencia como la expedición de permisos para explotar rutas, fue una manera de acotar la injerencia de ésta en otros grupos obreros urbanos como los conductores de camiones.

Por otro lado, la prensa comenzó a hablar de la pertinencia del uso del camión y ómnibus en el transporte público: “Los transportes en ómnibus, tienen hoy especial aceptación. En Europa y Estado Unidos se están empleando mucho para largas distancias [...]”<sup>67</sup> Esto se atribuyó a que el automóvil tuvo un gran desarrollo en los últimos años y que ya era un objeto “complementario” en las actividades del hombre en materia de transporte. Se exponía que el uso del ómnibus tenía muchas ventajas sobre el eléctrico, comenzando por la instalación de las vías, el cableado, los postes, los carros y la manutención de éstos; lo que representaba un gasto que ascendía a varios millones de dólares. Por ello, las grandes ciudades como Londres, París y Nueva York, preferían el uso del ómnibus que era más versátil, y podía transportar cómodamente hasta treinta pasajeros. En un artículo periodístico se señalaba que: “Es tan seguro que el ómnibus reemplazará al tranvía eléctrico, como que el autocamión llegará a substituir por completo a los caballos de transporte en general.”<sup>68</sup> Asimismo, se señalaba que “[...] el año de 1922 será ¡el año del camión!”<sup>69</sup> Porque la demanda de estas unidades aumentó considerablemente, e incluso el comprador podía elegir dentro de una gama amplia de marcas y precios.

Aunque efectivamente alrededor del mundo el automóvil comenzó a desplazar al transporte eléctrico y de locomoción, los beneficios que se le atribuyeron al ómnibus, como lo señalaba esta publicación, se basaron en los que circulaban en ciudades más desarrolladas. En la de México la realidad era que la mayoría de los camiones que circulaban como transporte público, eran apenas automóviles con una carrocería adaptada,

---

<sup>67</sup> *El Demócrata*, 14 de mayo de 1922 p. 1

<sup>68</sup> *Ibid.*, 12 de marzo de 1922, p. 15.

<sup>69</sup> *El Universal*, 12 de marzo de 1922, 3º sección, p. 5.

quizá ya con bastante tiempo de uso, y aunque muchos proyectos hablaron de la pertinencia de poner en servicio un transporte “digno, cómodo y eficiente”, éstos se quedaron en el olvido, la mayoría porque se temía que se estableciera un monopolio en materia de transporte; como sucedía con el tranvía eléctrico. Por lo tanto, aquel servicio continuó en manos de los choferes–propietarios de los camiones a quienes, como medida popular, el gobierno impulsaba y controlaba su desarrollo, les concedía algunas prerrogativas y resolvía sus demandas a cambio de ser parte de la base social que sostuviera al régimen; sin dejar de recordar que en esta época el ejército era la fuerza principal del sustento del gobierno en turno. En consecuencia, la reglamentación del transporte público se fue postergando o supeditando a los beneficios políticos que convenían a ambas partes y no al público usuario.

En agosto de 1922, se insistía en que el servicio que ofrecían los camiones, que para entonces la prensa señaló en más o menos 1800 unidades, ocasionaban un “grave conflicto de tráfico en la ciudad.”<sup>70</sup> Lo que se destaca es que la Federación Camionera del Distrito Federal, para entonces reconocida por los gobiernos federal y local, era la voz del gremio y sus dirigentes declaraban, en entrevista para ese medio de comunicación, que era falso que estaban preparando una huelga por la expedición de licencias para camiones que “a diestra y siniestra” se autorizaban. Que efectivamente, estaban preocupados por el número de unidades que se encontraban en circulación mismas que adoptaban la línea que les convenía, por lo que algunas ya estaban muy saturadas. Esto era porque las personas al reunir algunos cientos de pesos se compraban un camión pensando que era “el negocio del día” pero, por el contrario, “ni ganan ni dejan ganar.” El exceso de unidades hacía que en algunas líneas se tardaran hasta 50 minutos en la terminal para poder salir a hacer un recorrido en el que empleaban 25. En cuanto a las relaciones con las autoridades los líderes señalaron que esa federación había propuesto al Departamento de tráfico la autorización de “escapes” para enviar camiones por distintos derroteros hacia un mismo destino para terminar con la saturación, pero que esa propuesta no había sido resuelta, “a pesar del tiempo que lleva presentada.”

---

<sup>70</sup> *El Demócrata*, 22 de agosto de 1922, pp. 1,6.

También adujeron que no estaban de acuerdo con las multas impuestas, pues los choferes no podían pagar infracciones “leves”, como llevar un pasajero de más del cupo permitido, de hasta 50 pesos, simplemente porque no tenían manera de pagar “tan crecida suma”. Por ello propusieron multas no mayores a 5 pesos la primera que se cometiera, por reincidir 10 y la tercera el retiro de la licencia. Lo interesante de esta declaración es que señalaron que aquel departamento atendería sus peticiones con sólo “[...] dejar de pagar los sueldo de los despachadores y vigilantes que tenemos en cada línea y cuyo gasto, asciende a \$200 diarios que hace esta federación, entonces resultaría que los 1800 camiones que trafican en la ciudad de México harían inefectivo el servicio de policía de tráfico – además puntualizaban que su agrupación- no necesita hacer huelga para provocar un conflicto en el tráfico [...] tenemos medios coercitivos más eficientes.”<sup>71</sup> Así pues, la organización de líneas de camiones y el servicio, quedó supeditado a lo que los choferes consideraban beneficioso para su negocio; por lo pronto los casi 2000 camiones, circulaban por las calles “sin Rey ni Roque” como señalaba el título de aquel artículo.

Desde la expedición de la Ley de Organización del Distrito y Territorios Federales en 1917 el ayuntamiento de la ciudad de México experimentó una serie de conflictos político-administrativos con el gobierno del Distrito Federal, y aunque los enfrentamientos entre ambos órganos repercutían directamente en los servicios urbanos de la capital; sus orígenes eran eminentemente políticos “[...] el control de los ayuntamientos por parte de miembros de los partidos de oposición, cuyas diferencias políticas con el régimen se habían acentuado [...]”<sup>72</sup>, era la principal razón por la que el gobierno federal veía como una necesidad tener el control de la capital y sus localidades a través de una nueva legislación. En el gobierno del general Obregón (1920-1924) el ejecutivo federal insistió<sup>73</sup> en que la ineficacia en la administración de los ayuntamientos, inestabilidad por pugnas partidistas, la

---

<sup>71</sup> *Ibid.*

<sup>72</sup> Regina Hernández, *El Distrito Federal: historia y vicisitudes...*, p. 176.

<sup>73</sup> En diciembre de 1921 el ejecutivo federal envió una iniciativa de ley para suprimir los ayuntamientos al Senado, pero no prosperó, *ibid.* En septiembre de 1923 el licenciado Jorge Prieto Laurens (líder de Partido Nacional Cooperatista distanciado del presidente Obregón) quien contestó el informe presidencial también destacó la necesidad de una nueva ley para la organización del Distrito Federal, pero sin tocar la autonomía municipal para él, el gobierno del Distrito Federal aprovechando las “vaguedades e imprecisiones de la ley” había lastimado profundamente el principio de autonomía municipal; “[...] urge consolidar esta conquista revolucionaria: el ayuntamiento libre, estableciendo al mismo tiempo las obligaciones y responsabilidades de sus miembros”, *Los presidentes ante la nación*, p. 589.



ambigua delimitación de funciones y por supuesto, la precaria situación financiera de los municipios eran elementos suficientes para justificar la centralización que alcanzaría años más tarde.

En tanto no hubo un cambio en la administración de la capital de la República. En materia de transporte público hacia 1927 se publicó una *Guía particular para facilitar el servicio de tráfico en el Distrito Federal*<sup>74</sup> patrocinada por Mariano Alcérreca, quien relató había sido jefe de tráfico. Esta guía fue un esfuerzo por ayudar a los transeúntes y usuarios de transporte de pasajeros en las calles de la ciudad. Incluyó una lista de reglas que debían obedecer los choferes de los camiones: traer siempre la tarjeta de circulación, un rótulo con el nombre de la ruta, y la capacidad de pasajeros, subir usuarios sólo en las esquinas, no cambiar el derrotero, ni regresar antes de llegar a su destino, no tener personas que anunciaran “a gritos” el nombre de la ruta, ser aseados y no recibir pasajeros ebrios o con enfermedades contagiosas. También establecía una tarifa de infracciones para los conductores de camiones que transitaran por el Paseo de la Reforma sin permiso, por un derrotero distinto al de su ruta sin anunciarse como “especial”; llevar exceso de pasaje y subirlo en el centro de las calles; estas infracciones iban desde los 2 hasta los 20 pesos. Al parecer este fue un esfuerzo por dar ciertas directrices de buen comportamiento y orden para los conductores de camiones, pero es posible que su distribución fuera limitada.

Las dificultades administrativas de la capital de la República traspasaron el gobierno obregonista (1920-1924) y el callista (1924-1928) y como parte de su programa como candidato presidencial, el general Álvaro Obregón nuevamente envió<sup>75</sup> al Congreso una iniciativa para suprimir los ayuntamientos del Distrito Federal en donde aducía los mismos criterios que desde 1921 había expuesto, esta fue aprobada el 28 de agosto de 1928; un mes después de la muerte del general.

La nueva ley estableció la creación del Departamento del Distrito Federal y las Delegaciones Políticas, y se designó como primer regente capitalino al médico José Manuel Puig Casauranc. Describir los cambios en la organización del Distrito Federal sería largo,

---

<sup>74</sup> Mariano Alcérreca, *Guía particular para facilitar el servicio de tráfico en el Distrito Federal*, México, s. p. i., 1927.

<sup>75</sup> Esta iniciativa fue ampliamente discutida a partir de abril de 1928 cuando fue enviada al Congreso por el general Obregón.

pero en síntesis éste se convirtió en un organismo administrativo controlado por el poder ejecutivo federal y estaría a cargo de “[...] la publicación de todos los reglamentos y órdenes que emitiera el presidente en relación con el Distrito Federal; hacer cumplir las leyes, decretos y reglamentos [...] y todos aquellos servicios que anteriormente tenía a su cargo [...]”<sup>76</sup>, entonces quedó sujeto a la autoridad presidencial, y por ello la administración de servicios urbanos quedó supeditada a las necesidades políticas.

En materia de transporte público no fue sino hasta 1929 cuando se decretó un *Reglamento para las líneas de camiones del Distrito Federal, expedición de permisos de rutas y establecimiento de nuevas líneas*<sup>77</sup>, en el que se dieron las directrices para su circulación y organización. En él se estableció la creación de la Oficina de Tráfico como la dependencia que llevaría los asuntos relacionados al transporte público de pasajeros. Se prohibió la circulación de más de 100 unidades en cada ruta, sólo podían aumentar la capacidad de pasajeros aunque no podían rebasar más de 40 cada una, y en todo caso, se utilizarían unidades que no ocuparan otras líneas. Cuando se requiriera el establecimiento de una nueva, se haría el estudio correspondiente escuchando las opiniones de la autoridad, del público y de un representante de cada ruta ya establecida. Nadie podía gozar de más de cinco permisos para circular, y la autoridad podía cancelarlos, ya fuera por incumplimiento, por poner en circulación camiones sin la capacidad de, por lo menos, 15 pasajeros; por tener más de cinco permisos, (aunque en esto la propia ley se contradecía porque no se darían más de ese número por solicitante) a fin de evitar cualquier monopolio, o venderlos a empresas extranjeras o sociedades anónimas. Por último, los propietarios de camiones debían organizarse en cooperativas o agrupaciones y nombrar un representante ante las autoridades que fuera responsable del buen servicio, limpieza y acondicionamiento de las unidades y que conocieran el reglamento de tránsito.

Esta ley, de no más de una docena de artículos, llegó cuando el servicio de camiones llevaba por lo menos diez años de existencia y no cubría todo el entramado que para entonces constituía el transporte público ya que no establecía: costos del pasaje,

---

<sup>76</sup> Regina Hernández, *El Distrito Federal: historia y vicisitudes...*, p. 184.

<sup>77</sup> “Reglamento para las líneas de camiones del Distrito Federal, expedición de permisos de rutas y establecimiento de nuevas líneas”, *Diario Oficial*, 30 de noviembre de 1929.

lineamientos en el tránsito por las calles, terminales, condiciones para la obtención de licencias o permisos para circular, características físicas de las unidades o algún color distintivo; en fin, no logró concentrar los aspectos indispensables para la organización del transporte público.

La historia del camión como transporte público en la ciudad de México puede leerse mediante distintas aristas que la conforman: desde el ámbito técnico, social, político hasta el económico, que en su conjunto constituyen la problemática que, en la actualidad, se percibe en este tipo de transporte en la ciudad de México.

# Conclusiones



## Conclusiones

Las urbes han sido el espacio idóneo para observar la constante innovación del transporte de pasajeros ya que son un binomio característico de las mismas. Ante este contexto, la capital de la República mexicana, es un espacio en el que se puede observar el devenir de esta actividad, desde tiempos prehispánicos hasta nuestros días. Pero en esta ocasión, se eligió un aspecto apenas mencionado cuando de la historia del transporte de la ciudad de México se trata; por lo que se colabora con la reconstrucción histórica sobre algunos aspectos de la génesis del camión como transporte público de pasajeros. Por qué se inició este servicio, cuándo y dónde, quiénes fueron los pioneros, cuáles eran las características y cómo lo regularon las autoridades; fueron las pautas principales que dirigieron la investigación. Con ello se dio respuesta a nuestro objetivo principal que fue explicar cómo funcionó este medio de transporte en la ciudad de México entre 1917 y 1922.

En 1908 existió un intento por establecer un servicio de pasajeros en ómnibus, este fue el antecedente más lejano que se documentó, pero no fue posible conocer si se puso en marcha. El precursor del camión de pasajeros fue el auto de alquiler por dos características fundamentales: ambos utilizaron el automóvil como medio, y transportaban a terceros a cambio de un pago preestablecido. Por su similitud, sobre todo en los primeros años, ambos servicios compartieron características que hicieron que no fuera fácil diferenciarlos. A partir de la interpretación y análisis de las fuentes, se construyó una definición del servicio de camiones en su etapa de introducción: unidades de transporte, en su mayoría automóviles modificados en su estructura, que cobraban un precio fijo para trasladar, desde un pasajero hasta el cupo que pudieran llevar, a un lugar previamente establecido (algunas veces modificado según las necesidades del conductor), y que realizaban ascensos y descensos a lo largo de su recorrido hasta llegar a su destino.

A partir de octubre de 1916, algunos ciudadanos solicitaron al gobierno del Distrito Federal, permiso para poner en circulación alguna unidad de transporte que indicaron tener dispuesta para trasladar a personas que requerían ir hacia la misma zona de la capital a cambio de una cuota. Con base en las solicitudes, se fijó la introducción del camión como transporte público entre finales de 1916 y el primer semestre de 1917. La huelga que estalló

el 31 de julio de 1916, durante la que se interrumpió el suministro de energía eléctrica en la ciudad un par de días, no significó una fecha coyuntural en el transporte de pasajeros capitalino, como se señala en estudios sobre la historia del transporte en la ciudad, aunque no se descartó ese año; no fue posible establecer una fecha tan precisa. En febrero de 1922, los choferes manifestaron su desacuerdo sobre una disposición administrativa del ayuntamiento de la ciudad de México, la resolución de aquel conflicto dio la pauta para localizar un punto de inflexión en el transporte camionero y así delimitar la etapa de su introducción.

Quienes iniciaron este servicio fueron, en su mayoría, ciudadanos sin algún rasgo sobresaliente, más allá de su nombre y domicilio no se obtuvo algún dato biográfico u otra característica que indicara de manera precisa qué tipo de personas se iniciaron en esta actividad. Sobre su situación socioeconómica, su lugar de residencia sólo nos indicó que en aquella zona de la ciudad (norponiente) habitaban grupos obreros, comerciantes y de clase media. En un inicio, los choferes pusieron en circulación automóviles, muchas veces modificados en su estructura para admitir un mayor número de pasajeros que los que podía llevar, no se encontró alguna evidencia de que los primeros en circular fueran camiones que se construyeron de manera espontánea con “chasises viejos”. Las colonias Centro, Santa María la Ribera, San Rafael y Guerrero, estas últimas ubicadas al norponiente del centro de la ciudad de México, donde vivía la gran parte de los solicitantes, fueron las mismas a las que ofrecieron el servicio las primeras unidades que se pusieron en circulación. Con el tiempo, se establecieron rutas que se dirigían a varias colonias, desde las cercanas al centro hasta las que iban hacia diversos rumbos de la ciudad.

Después se delinearón, hasta donde fue posible, las características del servicio de los camiones y la actuación de las autoridades locales sobre éste. El servicio que ofrecieron se caracterizó por su incomodidad, inseguridad y mal estado de las unidades que se usaban; ya que, por ejemplo, en muchos automóviles “adaptados” como camiones, el motor trabajaba con un peso excesivo. Los choferes aprendieron el oficio para tener una actividad remunerada, por lo que su objetivo fundamental era hacer el mayor número de viajes con una cantidad considerable de pasajeros a bordo para obtener alguna ganancia. Competir por el pasaje dio como resultado que los constantes accidentes, ocasionados por la velocidad

con la que circulaban, fueran una característica del servicio. En consecuencia, se creó un estereotipo alrededor de los conductores: personas con poco nivel de educación, de apariencia desordenada, sucios, sin conocimiento de mecánica, que hacían mal uso de las unidades y sin respeto por los pasajeros ni por el reglamento de tránsito. Con todo, el camión fue una opción útil, y en ocasiones necesaria, para el traslado de la población capitalina.

Entre 1918 y 1922 muchos proyectos se propusieron para mejorar el servicio. Autoridades, empresas y particulares presentaban ideas novedosas para establecer un transporte público equiparable con el de las grandes ciudades, sin embargo, no se llevaron a cabo por distintas razones: ausencia de recursos por parte de los diferentes niveles de gobierno, el rechazo de las autoridades para establecer rutas exclusivas como los solicitantes pretendían, en ocasiones los propios interesados no continuaron con los proyectos, o no hay elementos para conocer si se pusieron en marcha.

Este sistema de transporte inició y se desarrolló sin organización. Es notable la ausencia de planeación o previsión sobre este asunto, y los reglamentos que se expidieron para “ordenar” el tránsito y “frenar” los problemas que se presentaban en esa materia no fueron efectivos porque la cotidianeidad era difícil de modificar, o se fueron generando otros trastornos. Además, estos intentos legislativos no fueron acompañados por medidas que posibilitaran su cabal cumplimiento, la ausencia de recursos materiales y humanos que los impulsaran, dieron por resultado que fueran disposiciones holgadas y que no respondieran de manera efectiva a la regularización del transporte. Los reglamentos de tránsito fueron una fuente de información muy importante (y que en esta investigación cobraron la relevancia que en la mayor parte de los estudios pasa desapercibida) para tener otra arista sobre la problemática del tránsito vehicular. El reglamento de 1903, fue el primero en contemplar al automóvil como medio de transporte e incluyó lineamientos administrativos y técnicos para la circulación de éste. En 1915 se expidió otro que tomó como base a su antecesor, pero sólo incorporó la introducción del auto de alquiler y sancionó algunos otros problemas derivados del aumento de las unidades en circulación.

En marzo de 1918, los regidores del ayuntamiento capitalino discutieron sobre el tema del transporte público, sin embargo, lo que se desprendió de aquella reunión fue que

éstos no tenían suficientes conocimientos sobre tan importante actividad y concluyeron la discusión con una incipiente definición del servicio del camión como medio transporte público. Fue evidente que este tema no era considerado prioritario, porque las autoridades se limitaron a dar respuesta a una petición que presentó un particular y no tomaron medidas para terminar con las ambigüedades que no permitían una eficaz administración. En mayo de ese año, el gobierno federal expidió otro reglamento de tránsito que se alejó de sus antecesores al incluir más de 190 artículos que, si bien contenían novedosos términos, medidas y sanciones, los más fueron complejos y, en conjunto, alejados de la realidad. Una vez más, fue evidente la ausencia de conocimientos técnicos, recursos económicos, políticos y administrativos que dotaran a las autoridades de elementos para responder con eficacia a los problemas de movilidad urbana. En conjunto, el gobierno dejó en manos de los choferes–propietarios de los camiones el servicio público de transporte y terminó por permitir la desorganización que imperó, ya que no se contaba con la capacidad de invertir de manera económica, material, ni técnica en este vital servicio.

Otra dificultad fue la falta de delimitación de atribuciones entre el gobierno del Distrito Federal y el municipio de México. La legislación en esa materia era vaga, la Ley de Organización del Distrito y Territorios Federales (1917) y el Reglamento de Tránsito de 1918 se contraponían con respecto a qué instancia correspondía la organización del tránsito, la administración del padrón de automóviles y la expedición de permisos y licencias; de hecho, el llamado Departamento de Tráfico o Vehículos, fue una oficina administrativa cuya existencia no está clara. Como consecuencia, ambos tomaron medidas administrativas en esa materia, sin un objetivo claro, sólo para resolver problemas coyunturales que se presentaban de manera cotidiana (inspección de las unidades, pago de impuestos para su inscripción y reinscripción, multas por incumplimiento del reglamento de tránsito, regulación de derroteros, etc.) La particularidad de las características de la división administrativa de aquellos años dificultó la atención de los servicios urbanos y la regulación de las concesiones del servicio público de transporte. Tres entidades de gobierno (ejecutivo federal, gobierno del Distrito Federal y ayuntamiento) intervenían de una manera u otra en la administración pública de la capital de la República, las leyes no definían con claridad cuáles eran las funciones de cada uno, lo que dificultaba su coordinación. Además



las luchas dentro de los grupos políticos abonaban al desorden en el que se encontraba la “organización” del transporte.

Entre noviembre de 1921 y enero de 1922, el gobierno del Distrito Federal y el ayuntamiento de la ciudad de México tomaron medidas que afectaron al gremio de choferes. Cada una condicionó la circulación de los vehículos a la obligación de atender una nueva disposición: el primero exigió la tramitación de la “tarjeta de honorabilidad”, y el ayuntamiento la “tarjeta-horario”, ambas necesarias para que los conductores de autos de alquiler ejercieran su oficio. Esto dio origen a manifestaciones, organizadas por las agrupaciones sindicales que aglutinaban a los trabajadores del volante, en contra de estas disposiciones. La más importante fue la de febrero de 1922 que significó un punto de inflexión en las relaciones entre el gremio camionero, que salió más fortalecido, y las autoridades. Este grupo obtuvo espacios para intervenir en asuntos que le concernían como la expedición de permisos para rutas, establecimiento de derroteros, exención de pagos, etc.

La manifestación de los choferes como otros conflictos con la misma raíz, es decir, la ambigua delimitación de funciones entre los gobiernos de la capital, evidenció la ineficacia de la administración pública en la ciudad de México, lo que llevó al presidente Álvaro Obregón a promover la delimitación de funciones entre el ayuntamiento y el gobierno del Distrito Federal en materia de tránsito y vehículos (el parque vehicular que transitaba por las calles rebasaba en mucho la organización de este rubro). Asimismo este conflicto fue parte de los diversos elementos que dejaron ver al ejecutivo federal la necesidad de la desaparición de los ayuntamientos y que fue un tema en el que insistió, por lo pronto, durante su administración que concluyó en 1924. Dentro de las necesidades urbanas quizá el transporte público en camión, para entonces muy difundido, fue un ejemplo de la ineficacia que resultaba de la vaga delimitación de funciones entre el ayuntamiento y el gobierno del Distrito Federal. Pero no fue sino por iniciativa y posterior aprobación del Congreso presentada en abril de 1928, por el nuevamente candidato a la presidencia de la República Álvaro Obregón, que en agosto de ese año, se suprimió la figura del municipio libre en el Distrito Federal. La nueva ley orgánica del Distrito y de los territorios federales, estableció la creación del Departamento del Distrito Federal, con lo que se dio un nuevo estamento a la administración de la capital de México que la colocó

bajo el control del ejecutivo federal. Una vez establecida la nueva administración capitalina, en 1929 se expidió un reglamento para regular el otorgamiento de concesiones, pero era muy limitado para las exigencias de un servicio indispensable para la movilidad urbana.

En síntesis, el servicio de camiones en la ciudad de México, aún con deficiencias e incomodidades, se convirtió en un transporte útil para la población que tuvo una opción para trasladarse. Sin embargo, su introducción, se caracterizó por la improvisación en todas sus aristas, desde materiales, hasta legales. Este adjetivo es inherente al tema de transporte público en México pues aún son visibles, sobre todo en la periferia y zona conurbada de la ciudad, unidades en su mayoría camionetas, sometidas a modificaciones en su estructura que recuerdan el servicio de los primeros camiones. La improvisación, también se puede conferir a las disposiciones de las autoridades sobre este tema. Años acumulados de una ausencia de previsión y estudios sobre urbanización, dieron como resultado que el problema de movilidad urbana sea un asunto que padecen millones de capitalinos que transitan, ya en transporte público o privado por las avenidas y calles de la ciudad hasta el día de hoy.

# Apéndices



## Apéndice 1

### Listado de colonias registradas por el ayuntamiento de la ciudad de México entre 1857 y 1908<sup>1</sup>

En 1908 la Secretaría de Hacienda solicitó a la municipalidad de México los expedientes, planos y documentos relativos al establecimiento de las colonias existentes en esa localidad desde 1857 hasta 1908. La Dirección General de Obras Públicas realizó un listado de acuerdo con las constancias del archivo del Municipio.

NOMBRE DE LA COLONIA	DESCRIPCIÓN
Arquitectos	La concesión se dio entre 1857 y 1859.
Barroso o de los Azulejos	En 1858 el arquitecto Manuel Delgado pidió la apertura de un callejón para dar comunicación a la colonia que estaba formando en la Rivera [sic] de San Cosme. En 1877 los señores Guadalupe y Loreto Barroso manifestaron que en 1859 obtuvieron un permiso para formar la colonia de los Azulejos.
Santa María	La concesión para esta colonia fue dada por la Secretaría de Fomento a fines de 1858 o principios de 1859.
Guerrero	Formada entre 1873 y 1874.
Teja o Juárez	En 1882 el señor Salvador Malo participó al ayuntamiento que estaba formando una colonia en los terrenos de la Hacienda de la Condesa y el Rancho de los Cuartos.
Violante o Tepito	El expediente de la concesión fue fechado por el ayuntamiento el 29 de septiembre de 1882 al presbítero Juan Violante.
Colonia Morelos	Se formó al occidente de la penitenciaría por el señor Ignacio Hernández según los acuerdo de 18 y 21 de mayo de 1886.
Atlampa	En 1888 la señora Adela M. Limantour propuso al ayuntamiento dividir en manzanas el terreno de La Candelaria.
Indianilla	En 1889 el señor Francisco Lascurain pidió permiso para formar una colonia en terrenos de la Indianilla. No hay más expedientes.
Hidalgo	Se formó en terrenos comprendidos entre la garita del Niño Perdido y La Piedad la concesión fue hecha por el ayuntamiento para el señor Pedro Serrano en 22 de marzo de 1889.
Rastro	El 5 de marzo de 1897 se autorizó el establecimiento de la colonia y se aprobaron los planos respectivos. A solicitud hecha por el señor Pablo Macedo, apoderado del señor David Ghest en 1896, fue acompañada de

<sup>1</sup> Cuadro elaborado con base en datos y cita textual *AHDF*, Fondo: Ayuntamiento, Sección: Colonias, vol. 520, exp. 44, Juan Briviesca, secretario del ayuntamiento a la Secretaría de Hacienda, México 22 de diciembre de 1908.

	un plano del trazo hecho en los terrenos que circundan el nuevo rastro de la ciudad, entre el Río Consulado, el gran canal, el canal del norte y la estación del ferrocarril del nordeste. Esta concesión caducó y la nueva se dio en 1907.
Vallejo	El 6 de julio de 1886 se dio permiso al señor Pedro Salazar para que formase una colonia en terrenos de su propiedad.
San Rafael	En 1890 Enrique Tron, León Signoret y Eduardo Carcin pidieron permiso al ayuntamiento para formar una colonia en terrenos del Cebollón
Díaz de León	El 23 de febrero de 1894, el ayuntamiento aprobó el proyecto de colonia propuesto por la señora Concepción Paredes Vda. De Díaz de León en un terreno de su propiedad, situado al norte de la ciudad. Esta colonia, aún cuando ya se está formando, no fue autorizada por el ayuntamiento.
Valle Gómez	No fue autorizada sólo fue notificada por Dn. Rafael Valle Gómez el 11 de marzo de 1899
De la Bolsa	No fue autorizada por el ayuntamiento.
De la Viga	El señor Iñigo Noriega presentó solicitud el 26 de mayo de 1903 al ayuntamiento para que aceptaran las alineaciones de las calles de la proyectada colonia. El ayuntamiento aceptó la alineación pero el expediente quedó pendiente.
Chopo	Hasta junio de 1903, no se ha dado permiso alguno para su formación.
Roma	El 3 de diciembre de 1902, el ayuntamiento aprobó el convenio celebrado entre las comisiones de Hacienda y Obras Públicas y el señor Eduardo W. Orrin gerente de la compañía de terrenos de la calzada de Chapultepec para el establecimiento de la colonia Roma, en el potrero de Romita.
Roma Sur	Sólo son terrenos agregados a las colonias Condesa y Roma. No es una colonia propiamente.
Condesa	El 30 de diciembre de 1902, el ayuntamiento aprobó el convenio celebrado entre las comisiones de Hacienda y de Obras Públicas y los señores Porfirio Díaz (hijo) y Ramón Alcazar por la compañía Colonia Condesa S. A. para el establecimiento de dicha colonia en terrenos de la hacienda mencionada al suroeste de la ciudad.
Nueva del Paso	En junio de 1903 el ayuntamiento aprobó el contrato celebrado entre las comisiones de Hacienda, Obras públicas y de Embellecimiento y el señor Leandro Payró para establecer una colonia urbana en terrenos que adquirió el señor José Aburto y que colindan con la colonia del Paseo y calzada de los Insurgentes, esta colonia se consideró como complemento de la de Paseo por ser demasiado pequeña.
Cuauhtémoc	El contrato para la formación de esta colonia, fue celebrado entre la Dirección General de Obras Públicas y la <i>Compañía de Mejoras de la ciudad de México City Improvement Co.</i> 17 de septiembre de 1904
Romero Rubio	Esta colonia se encuentra en terrenos del Peñón de los Baños. El contrato para el establecimiento de esta colonia fue celebrado entre el Consejo

	superior de gobierno del Distrito Federal y el señor Carlos Rivas el 17 de marzo de 1907.
--	---

“Las colonias autorizadas o establecidas de hecho en esta capital, no son puntos poblados alejados de la misma, excepción la de Romero Rubio, sino prolongaciones de la ciudad y en muchos casos, están dentro de esta misma, como sucede con las Colonias de Guerrero, San Rafael y de Santa María la Ribera.

Al norte: colonias de Guerrero o Buena Vista, Violante o Tepito, Vallejo, Rastro, Valle Gómez, Maza o Vaquita, Chopo.

Al sur: de la Teja o Juárez, Candelaria Atrampa o Bucareli, Indianilla, Hidalgo, Triángulo, Roma, Condesa, del Paseo y Nueva del paseo.

Al oriente: Morelos, Progreso, Viga, Díaz de León, la Bolsa, Sheibe y Romero Rubio.

Al poniente: las de los arquitectos, de Barroso o Azulejos, de Santa María de la Ribera, de San Rafael, La Blanca y Cuauhtémoc.”

## Apéndice 2

### Reglamento para la circulación de automóviles (1903)<sup>2</sup>

“El Presidente de la República en uso de la facultad que le concede el artículo 31 de la ley de organización política y municipal del Distrito Federal, fecha 21 de marzo del corriente año, ha tenido a bien expedir, después de acordado por el Consejo Superior de Gobierno del mismo Distrito el siguiente Reglamento para la circulación de automóviles (1903)

Artículo 1° Para que puedan circular automóviles en el Distrito Federal, se requiere la respectiva licencia, que será solicitada ante el Gobernador del Distrito.

Artículo 2° Presentada la solicitud, el Gobernador ordenará se practique una inspección del automóvil que se trate de poner en servicio, a fin de apreciar si el vehículo llena todas las condiciones de seguridad en sus piezas, y muy especialmente en los frenos. En vista del informe pericial, el Gobernador resolverá si se concede o no la licencia solicitada.

Artículo 3° El que desee conducir un automóvil deberá presentar solicitud al Gobernador a fin de que sea examinado acerca de su capacidad, y al efecto será sometido al examen que hará un Ingeniero o un practico mecánico nombrado por el Gobernador. El Ingeniero o práctico extenderán una certificación sobre los siguientes puntos:

I. La aptitud personal del solicitante para manejar un automóvil de la naturaleza del o de los que se proponga conducir.

II. La comprobación de que el solicitante posee las condiciones de prudencia, sangre fría, seguridad de pulso y buena vista para variar según las circunstancias, la dirección del vehículo, así como la prontitud con que llegado el caso, pueda poner en obra los medios para enfrenarlo y detenerlo o para variar hábilmente la dirección.

III Cuando se trate especialmente de automóviles impulsados por motor de vapor de agua, el certificado deberá referirse también a los conocimientos precisos que el interesado tenga en el manejo de los generadores, en el fácil manejo de los aparatos de seguridad con que esos generadores deben estar dotados, en las precauciones que habrán de tomarse para verificar las indicaciones de dichos aparatos, en su competencia para conservarlos en buen estado cuando funcionen, y en las medidas de precaución que deben emplearse en los casos de falta de agua, de exceso de presión, o de peligro de explosión.

Artículo 4° Le acompañará a la solicitud dos ejemplares del retrato fotográfico del solicitante, que servirán para comprobar el hecho de que el automóvil sea conducido por persona distinta a la de dicho solicitante y se imponga a este la pena a que hubiese lugar. No están comprendidos en la anterior prevención los chauffeurs que accidentalmente manejen un automóvil.

Artículo 5° En la licencia se fijará uno de los ejemplares fotográficos á que hace referencia el artículo anterior, conservándose al otro en el registro que llevara el Gobierno del Distrito. También en la licencia se expresará el número de orden que deba llevar el vehículo. Dicho número se fijará en la parte posterior y más visible del carruaje según el modelo que proporcionara el Gobierno del Distrito.

Artículo 6° Todo automóvil tendrá adherida, en lugar visible, una placa de metal en la que aparezcan el nombre y el domicilio del propietario.

Artículo 7° La persona que obtenga licencia para la circulación de un automóvil la presentará a la oficina recaudadora respectiva de impuestos para los efectos que determinen las leyes de la materia.

---

<sup>2</sup> *Ibid.*, Sección: Gobierno del Distrito: Vehículos, Automóviles, vol. 1787, exp. 1, al gobernador del Distrito Federal Ramón Corral, México, 25 de agosto de 1903.

Artículo 8° Los automóviles que circulen en el Distrito Federal deberán ser de sistemas suficientemente experimentados y conocidos, cualquiera que sea su capacidad y su peso.

Artículo 9° La velocidad que se imprima a los automóviles no podrá exceder en ningún caso de cuarenta kilómetros por hora en las calzadas o caminos poco transitados, ni de diez kilómetros por hora en las calles o lugares de mayor tráfico. En los sitios en que fuere grande la circulación de transeúntes, carruajes, o tranvías, la velocidad de los automóviles será igual a la de los demás vehículos de que se trata, sujetándose en lo demás a los reglamentos de policía.

Artículo 10° La aproximación de los automóviles a los cruceros de las calles deberá ser anunciada por medio de una trompetilla o de un timbre sonoros, procediéndose de igual manera en todos los lugares en que exista gran afluencia de público.

Artículo 11° Los automóviles estarán provistos siempre de linternas que proyecten luz blanca, o verde y blanca, hacia adelante y luz roja hacia atrás.

Artículo 12° En el caso en que sea necesario al conductor de un automóvil abandonar el vehículo en la vía pública, cuidara de que no se interrumpa el tráfico, y tomara todas las precauciones necesarias para prevenir accidentes de explosión o peligros de marcha intempestiva. Cuidara también de que quede suprimido todo ruido del motor.

Artículo 13° Todo conductor de un automóvil deberá moderar y en caso necesario detener la marcha, si observa que los animales de tiro o silla que circulen a su proximidad se asustan o se encabritan por causa del vehículo. La detención durara hasta que cese todo peligro.

Artículo 14° Toda casa que comercie en la venta de automóviles tendrá obligación de pedir licencia al Gobernador para ensayar sus vehículos en la calzada o lugares que al efecto señale la autoridad.

Artículo 15° Las personas que enseñen el manejo de automóviles para la venta de estos o para cualquier otro objeto, deberán estar dotadas de las condiciones que para el manejo y circulación de automóviles determina el Artículo 3°, sin perjuicio de que el comprador, una vez adquirido el vehículo, cumpla con los artículos relativos de este reglamento.

Artículo 16° La infracción a cualquiera de las determinaciones de este reglamento será castigado por el Gobernador del Distrito con multa de cinco a cien pesos, o con arresto de uno a treinta días.

TRANSITORIO Este reglamento comenzará a regir el día 15 de septiembre próximo y antes de esa fecha los propietarios y conductores de automóviles en circulación dirigirán al Gobierno del Distrito la respectiva solicitud, de acuerdo con los artículos 2° a 4°.

Lo comunico a Ud. para su promulgación, circulación y fines consiguientes.



### Apéndice 3

#### Reglamento para la circulación de automóviles (1915)<sup>3</sup>

“El Gobernador del Distrito Federal, General César López de Lara, teniendo en consideración, que es de absoluta necesidad reglamentar la circulación de automóviles en el Distrito Federal, ha estimado conveniente expedir el siguiente Reglamento para la circulación de automóviles (1915)

Art.1 Ningún automóvil podrá circular en el Territorio del Distrito Federal, sin que previamente se haya obtenido la correspondiente licencia del Gobernador del Distrito.

Art.2 El que pretenda obtener la licencia [...] se dirigirá por escrito al Gobierno del Distrito, y si fuera ‘chauffeur’ de profesión, o si debiere tripular aunque sea accidentalmente algún automóvil o taxímetro de alquiler, acompañará a la solicitud dos ejemplares de su retrato fotográfico.

Art.3 Presentada la solicitud, el Gobernador ordenará se practique una inspección del automóvil que se trata de poner en servicio a fin de que se compruebe, si el vehículo llena todas las condiciones de seguridad en sus piezas, y especialmente en los frenos y palancas de resistencia.

Art.4 El reconocimiento que prescribe el artículo precedente, se hará por un Ingeniero o un mecánico práctico nombrado por el Gobernador del Distrito [...] y rendirán un informe detallado en qué consisten:

La aptitud personal del peticionario para manejar un automóvil [...]

La comprobación de que el solicitante posee las condiciones de prudencia, serenidad, sangre fría, seguridad de pulso, y buena vista, para variar, según las circunstancias [...] así como la prontitud con que, llegado el caso pueda poner en obra los medios propios para refrenarlo y detenerlo [...]

Art.5 Se acompañará, asimismo, a la solicitud [...] un certificado autorizado por dos personas caracterizadas, sobre si el interesado anteriormente ha causado accidente, manejando automóviles, así como sobre su conducta y antecedentes de moralidad.

[...]

Art.7 [...] También en la licencia se expresará el número de orden que deberá llevar el vehículo. Dicho número se fijará en la parte posterior y más visible del coche, según el modelo que proporcionará el propio Gobierno del Distrito.

Art.8 Todo automóvil tendrá adherida, en lugar visible, una placa de metal, en la que se lea el nombre y el domicilio del propietario.

Art.9 La persona que obtenga licencia para la circulación de un automóvil, la presentará a la Oficina Recaudadora respectiva, para los efectos que determinan las leyes de la materia.

Art.10 Los automóviles que circulen [...] deberán ser de sistemas suficientemente experimentados y conocidos [...]

Art.11 La velocidad que se dé [...] no podrá exceder en ningún caso de cuarenta km. por hr. [...] ni de diez km. en las calles o lugares de mayor tráfico. En los sitios en que fuere grande la circulación

---

<sup>3</sup> *Ibid.*, vol. 1859, exp. 7467, ff. 4-5.

de transeúntes, carruajes o tranvías, la velocidad de los automóviles será igual a la de los demás vehículos de que se trata, sujetándose en lo demás a los reglamentos de policía.

Art.12 La aproximación de los automóviles a los cruceros de las calles, deberá ser anunciada por medio de una trompetilla o de un timbre sonoro [...]

Art.13 Los automóviles estarán provistos de fanales que proyecten luz blanca, o verde y blanca, hacia delante, y luz roja hacia atrás.

Art.14 Ningún automóvil podrá circular en las calles de las diferentes poblaciones, ni en los caminos o lugares del Distrito Federal, después de la puesta de sol, sin que lleve encendidas las luces bajo la pena de diez o treinta pesos de multa, debiendo en todo caso la policía impedir su circulación.

Art.15 En el caso en q sea necesario al conductor abandonar el vehículo en la vía pública cuidará de que no se interrumpa el tráfico y tomará las precauciones necesarias para prevenir accidentes de explosión [...]

Art.16 Todo conductor de un automóvil deberá moderar, y en caso necesario, detener la marcha, si observa que los animales de tiro o silla que circulen a su proximidad, se asusten o se encabritan por causa del vehículo. La detención durará hasta que cese todo peligro.

Art.17 Todas las personas que comercien en la venta de automóviles tendrán obligación de pedir licencia al Gobernador Distrito para ensayar sus vehículos en las calzadas o lugares que al efecto señale la autoridad [...]

Art.18 Las personas que enseñen el manejo de automóviles para la venta de éstos [...] deberán estar dotados de los conocimientos que fija el artículo 4° [...]

Art.19 Queda estrictamente prohibido la circulación de automóviles que transporten mercancías por el Bosque de Chapultepec, a no ser que sean de los que llevan materiales u objetos destinados al mismo bosque o castillo, o tengan permiso especial del gobernador.

Art.20 Los automóviles que transiten por el Bosque de Chapultepec, solo podrán hacerlo de las cinco de la mañana, hasta las siete y treinta de la tarde, en el periodo comprendido del 1° de mayo al 30 de septiembre y de las 5:30 de la mañana hasta la 6:30 de la tarde en los meses de octubre a febrero [...]

Art.21 En las calles, paseos o sitios en que haya aglomeración de vehículos, los automóviles marcharán en fila, uno detrás de otros, y en caso de dar la vuelta, para regresar por la misma calle, solo podrán hacerlo en los lugares que indique la policía [...]

Art.22 Al dar vuelta los automóviles para pasar de una calle o calzada a otra, reducirán su velocidad de modo que puedan, en caso dado, detener su marcha a una distancia menor de cinco metros.

Art.23 Los conductores de automóviles, cuando se propongan dar vuelta en la misma calle [...] o detenerse rápidamente lo harán notar a los demás conductores de vehículos, extendiendo horizontalmente el brazo fuera del carruaje [...]

Art.24 Cuando el conductor de un automóvil alcance a otro vehículo que vaya en la misma dirección, y trate de pasar adelante lo hará tomando siempre la izquierda de dicho carruaje, y anunciando su proximidad con vario toques de corneta o de timbre, para que el conductor del vehículo que vaya por delante, se incline a la derecha y deje el paso libre [...]

Art.25 Todos los conductores de automóviles, están obligados a detener la marcha del vehículo cuando la policía les haga la indicación [...]

Art.26 Los conductores de automóviles serán personalmente responsables de los daños o defectos que por ignorancia, culpa o negligencia causen a los demás vehículos [...]

Art.27 De toda desgracia o accidente causado por un automóvil a cualquiera persona, será responsable inmediato aquel que haya infringido las disposiciones de este Reglamento [...]

Art.28 Todos los automóviles de alquiler usarán una banderita, que llevarán baja cuando el vehículo esté ocupado [...]

Art.29 Todos los automóviles y taxímetros de alquiler se sujetarán a las tarifas que apruebe el Gobierno del Distrito.

Art.30 Los automóviles y taxímetros de alquiler permanecerán en los lugares señalados como 'sitios' por el Gobierno del Distrito [...]

Art.31 Ninguna empresa, o particular podrá alquilar un automóvil o taxímetro sin que previamente haya cumplido con los requisitos que exige este reglamento [...]

Art.32 Los infractores de cualquiera de las disposiciones que establece este Reglamento, que no tuviese señalada pena especial, serán castigados con una multa de cinco a cien pesos o arresto de uno a quince días [...]

Transitorio

Este reglamento deroga los anteriores y comenzará a regir el día primero del próximo mes.

México, a 24 de noviembre de 1915

## Apéndice 4

### Solicitud de Manuel M. Méndez para establecer un servicio de transporte público (1916)<sup>4</sup>

C. Gobernador del Distrito Federal:

“Manuel Méndez, mexicano, con domicilio en la casa número 43 de la avenida Veracruz, colonia Roma, de esta capital, ante Ud.,

Que es de pública notoriedad que a consecuencia del crecimiento de la población de esta capital ha aumentado en enorme proporción el tráfico a través de las avenidas principales y para las colonias y barrios de mayor importancia y deseando a tender al remedio de esta necesidad en las mejores condiciones posibles de comodidad y baratura para el público, he proyectado establecer un servicio de automóviles de alquiler, y otro de ómnibus automóviles debiendo recorrer el último los circuitos que determina el anexo que con sus copias tengo el honor de adjuntar y que indica las calles que recorrerán los vehículos mencionados en segundo término.

Como la organización de la empresa que ha de explotar este negocio exige la inversión de un fuerte capital, no podrá sino mediante racionales concesiones que garanticen la solidez del negocio. Por este motivo me veo en el caso de solicitar para mí o para la compañía que al efecto organice con el carácter de mexicana, y que ha de explotar la concesión indicada, las siguientes franquicias por el término de cinco años, a contar desde seis meses después de la fecha en que sea otorgada la concesión.

1ª La autorización para establecer varios sitios de automóviles de alquiler en los puntos que actualmente están designados para ese objeto y en los que fuere necesario y que al efecto serán sometidos a la aprobación del Gobierno del digno cargo de Ud.

2ª La exclusiva del uso de las calles de la ciudad enumeradas en el anexo adjunto para cada circuito de ómnibus, respecto de empresas similares, en la inteligencia de que las tarifas de pasaje para los ómnibus no podrán ser mayores de 20 centavos oro nacional o su equivalente en papel moneda de circulación forzosa al tipo que fijen las leyes vigentes a no ser con la aprobación previa de H. Ayuntamiento de esta capital.

3ª La facultad de que en caso de que llegase a establecerse algún otro sistema de tráfico para pasajeros a través de las calles de la ciudad mediante concesión otorgada por el H. Ayuntamiento o por el Gobierno del Distrito, la que deberá ser objeto de la concesión que solicito, tendrá derecho a las mismas concesiones, franquicias y privilegios que puedan otorgarse a la nueva empresa similar. La empresa estará sujeta a la vigilancia de las autoridades conforme al reglamento vigente y a los que en lo futuro se expidan en todo lo que se refiere a las medidas de policía, seguridad e higiene. Por ser de utilidad pública a usted suplico se sirva otorgar la concesión que solicito [...]

México, 4 de octubre de 1916.

#### COLONIA JUÁREZ

Plaza de la constitución, Av. 16 de septiembre, San Juan de Letrán, Av. Juárez, Paseo de la Reforma, Av. Insurgentes, Av. Chapultepec, Bucareli, Nuevo México, San Juan de Letrán, Teatro Nacional. 5 de mayo, Monte de Piedad, Plaza de la Constitución.

#### COLONIA ROMA

Plaza de la Constitución, 5 de febrero, Uruguay, Victoria, Av. Morelos, Bucareli, Av. Chapultepec, Av. Oaxaca, Av. Jalisco, Av. Veracruz, Durango, Calzada de la Piedad, Bucareli, Av. Juárez, Teatro Nacional, 5 de mayo, Monte de Piedad, Plaza de la Constitución.

---

<sup>4</sup> *Ibid.*, Sección: Vehículos. Automóviles en general, vol. 1880, exp. 9835 f. 1-2.

#### COLONIA ROMA

Plaza de la Constitución, Av. 16 de septiembre, San Juan de Letrán, Av. Juárez, Paseo de la Reforma, Versalles, Av. Chapultepec, Orizaba, Av. Jalisco, Calzada de la Piedad, Bucareli, Nuevo México, Balderas, Av. Juárez, Av. Francisco I. Madero, Plaza de la Constitución.

#### COLONIA ROMA

Plaza de la Constitución, Av. 16 de septiembre, Gante, Francisco I. Madero, Av. Juárez, Paseo de la Reforma, Niza, Jalapa, Colima, Mérida, Av. Chapultepec, Bucareli, Av. Morelos, Balderas, Av. Juárez, Teatro Nacional, Tacuba, Monte de Piedad, Plaza de la Constitución.

(Foja 3)

#### COLONIA DE SANTA MARÍA

Plaza de la Constitución, Monte de Piedad, Av. 5 de mayo, teatro Nacional, Av. Hombres Ilustres, Puente de Alvarado, San Cosme, Santa María de la Ribera, Ciprés, Colonia, Encino, Estaciones, Buena Vista, Hombres Ilustres, Teatro Nacional, 5 de mayo, Plaza de la constitución.

#### COLONIA DE SANTA MARÍA

Plaza de la Constitución, Monte de Piedad, 5 de mayo, Teatro Nacional, Av. Juárez, Rosales, Puente de Alvarado, San Cosme, Naranjo, Carpio, Alameda, Pino, San Cosme, Ramón Guzmán, Artes, Donato Guerra, Nuevo México, Capuchinas, 5 de febrero, Plaza de la Constitución.

#### COLONIA GUERRERO

Plaza de la Constitución, Monte de Piedad, 5 de mayo, Teatro Nacional, Hombres Ilustres, Guerrero, Mosqueta, Soto, San Diego, Av. Juárez, Ancha, Victoria, Uruguay, Pino Suárez, Plaza de la Constitución.

#### SAN MIGUEL

Plaza de la Constitución, 5 de febrero, San Miguel, Pino Suárez, Reloj, Estanco de Hombres, Santo Domingo, San Idelfonso, Manrique, Isabel la Católica, San Felipe Neri, 5 de febrero, Plaza de la Constitución.

#### ESTANCO DE MUJERES

Plaza de la Constitución, Monte de Piedad, Santo Domingo, Estanco de mujeres, Factor, Bolívar, San Miguel, Pino Suárez, San Antonio Abad, Pino Suárez, Plaza de la Constitución.

#### COLONIA DE SAN RAFAEL

Plaza de la Constitución, Av. 16 de septiembre, San Juan de Letrán, Teatro Nacional, Hombres Ilustres, Puente de Alvarado, Ribera de San Cosme, Manuel María Contreras, Artes, Donato Guerra, Nuevo México, Capuchinas, Pino Suárez, Plaza de la Constitución.

#### COLONIA DE SAN RAFAEL

Plaza de la Constitución, Monte de Piedad, 5 de mayo, Teatro Nacional, Av. Juárez, Rosales, Puente de Alvarado, Industria, Sullivan, Paseo de la Reforma, Atenas, Bucareli, Ayuntamiento, San Felipe Neri, Pino Suárez, Plaza de la Constitución.

#### COLONIA JUÁREZ

Plaza de la constitución, Monte de Piedad, 5 de mayo, teatro Nacional, Hombre Ilustres, Rosales, Paseo de la Reforma, Nápoles, Liverpool, Bruselas, Roma, Bucareli, Av. Juárez, Francisco I. Madero, Plaza de la Constitución.

## Apéndice 5

### Solicitud de Julio J. Torroerlia y Aurelio Bueno Urquidi para establecer un servicio de transporte público (1917)<sup>5</sup>

Por la falta patente de un servicio de transporte de pasajeros, adecuado a las necesidades actuales de la capital y poblaciones foráneas, y teniendo en cuenta lo elevado de los precios de pasajes en los automóviles que hacen servicio de pasajeros, se permiten someter a la consideración de usted se nos otorgue una concesión para explotar un servicio de autobuses, análogo a los existentes en París, New York, Berlín, Londres y demás ciudades importantes, en la forma siguiente:

1. Se establece un servicio de autobuses, con capacidad de 24 a 25 pasajeros, siendo los coches de dos pisos, que harán el recorrido a Tacubaya, Tacuba, Guadalupe Hidalgo, Santa María y Guerrero.
2. La duración de la concesión será de veinte años, pudiéndose prorrogar el plazo de acuerdo con el Gobierno.
3. Los circuitos que se establecerán, y el número de autobuses que a ellos se dedicarán será el siguiente: a Tacubaya, por el Paseo de la Reforma, tres y dos por San Cosme; a Tacuba cuatro, a Guadalupe Hidalgo tres; a Santa María Tres y Guerrero dos.
4. Los trayectos serán para Tacubaya serán los siguientes: saliendo del costado Oriente de la Plaza de la Constitución seguirán por las Avenidas Madero, Juárez Paseo de la Reforma, Chapultepec y calles de Juárez y Morelos, en Tacubaya hasta el costado Sur de la Alameda de esa población, regresando por el mismo trayecto; en cuanto a los que van por las colonias Juárez y Roma, tendrán el mismo derrotero hasta llegar al Monumento a Colón en el Paseo, allí darán vuelta a Versailles, siguiendo por las de Marsella, Niza, Orizaba. Durango, Pachuca, Montes de Oca, Calzada de Tacubaya y calles de Juárez y Morelos hasta llegar al costado sur de la Alameda, regresando por el mismo camino; los que vayan por San Cosme partirán del mismo punto que los anteriores, yéndose por las calles de 5 de mayo, Teatro Nacional, Hombres Ilustres, Alvarado, San Cosme, Industria, Artes, Ramón Guzmán, Insurgentes, Nápoles, Mérida y Durango hasta llegar al costado sur de la Alameda de Tacubaya, regresando por la misma vía.
5. Los de Tacuba saldrán, como todos, del costado oriente de la Plaza de la Constitución, seguirán por el 5 de mayo, Teatro Nacional, Hombres Ilustres, etc., siguiendo el mismo trayecto que los tranvías eléctricos, en sus viajes de bajada, hasta llegar a la Plaza principal de la población, regresando con el mismo derrotero.
6. Los de Guadalupe Hidalgo, partiendo del mismo punto seguirán por las Avenidas del Brasil, Peralvillo y Calzada de Guadalupe hasta llegar a la Basílica, regresando por la misma ruta.
7. Los de Santa María seguirán por el 5 de mayo, Teatro Nacional, Hombres Ilustres, Puente de Alvarado, Buena Vista, Estaciones, Chopo, Colonia, Ribera de Santa María hasta el costado sur de la Alameda, regresando por las mismas calles.
8. Los de Guerrero seguirán la ruta que los anteriores hasta el Jardín de San Fernando para dar vuelta allí a las calles de Guerrero hasta la décima del mismo nombre, regresando por las mismas calles.
9. Los lugares de partida, de llegada y rutas podrán ser alterados, en todo o en parte, de acuerdo con ese gobierno, cuando así lo aconsejen las necesidades del tráfico, el estado de las calles o calzadas o accidentes no previstos.

---

<sup>5</sup> *Ibid.*, vol. 1872, exp. 7996.

10. Los precios de pasaje serán los mismos parara todas las rutas, siendo diez centavos oro nacional
11. Los precios podrán ser alterados de acuerdo con ese gobierno cuando así lo justifiquen las circunstancias.
12. El número de autobuses podrá ser aumentado o disminuido, de acuerdo con ese gobierno, según lo exijan las circunstancias.
13. los autobuses estarán al servicio del público desde las seis y media de la mañana hasta las nueve y media de la noche, los que hagan el servicio de Tacubaya, y desde las siete de la mañana a las nueve de la noche los demás.
14. El reglamento para el servicio de autobuses se someterá a la aprobación del Gobierno del Distrito
15. La concesión que con motivo de esta solicitud se obtenga podrá ser traspasada, sujetándose el adquirente a todas las obligaciones que ella imponga y gozando de los derechos que conceda a los solicitantes.
16. Los autobuses estarán al servicio del público a más tardar seis meses después de otorgada la concesión, tiempo necesario para llevar a cabo la construcción o adaptación de un lugar adecuado y para traer los automóviles

A usted señor, Gobernador, suplicamos tenga a bien conceder lo solicitado, así como dar su aprobación al Reglamento que se adjunta, por ser de justicia y redundar en beneficio del público.

## CONSTITUCIÓN Y REFORMAS

México, marzo 8 de 1917

### REGLAMENTO

Al que se sujetará el

### SERVICIO DE AUTOBUSES,

Para cuya implementación han pedido la concesión respectiva, con esta fecha, los señores Julio J. Torroella y Aurelio Bueno Urquidi.

1. El servicio se hará, por lo pronto, con veinte autobuses, distribuidos en la siguiente forma: tres Tacubaya, vía Paseo de la Reforma, tres, al mismo punto, vía Colonias Juárez y Roma y dos a dicha población, vía Ribera de San Cosme; cuatro a Tacuba, tres a Guadalupe Hidalgo, tres a Santa María y dos a Guerrero, pudiéndose alterar estos números conforme a las exigencias del tráfico
2. Todos los autobuses partirán del costado oriente de la Plaza de la Constitución y tendrán como punto de terminales, lo de Tacubaya el costado sur de la Alameda de esa población, los de Tacuba el costado norte de la Plaza principal de la localidad, los de Guadalupe Hidalgo el lado Sur de la Basílica, los de Santa María el costado sur de la Alameda, y los de Guerrero el final de la décima calle de Guerrero.
3. La ruta seguida por los autobuses de Tacubaya, vía Paseo de la Reforma será el siguiente: Avenidas, Madero, Juárez, Paseo de la Reforma, Chapultepec, calle Juárez hasta la Ermita y Morelos hasta la Alameda, en Tacubaya.
4. Los autobuses a Tacubaya, vías las colonias Juárez y Roma, tendrán la siguiente ruta: Avenidas Madero, Juárez, Paseo de la Reforma, hasta Colón, Versalles, Marsella, Niza, Orizaba, Durango, Pachuca, Montes de Oca y Calzada a Tacubaya, calles de Juárez y Morelos, hasta la alameda en Tacubaya.
5. Los autobuses a Tacubaya, vía Ribera de San Cosme, tendrán, la siguiente Ruta: 5 de mayo, Teatro Nacional. Hombres Ilustres, Puente de Alvarado, Ribera de San Cosme, Industria, Artes, Ramón Guzmán, Insurgentes, Nápoles, Mérida, Durango, Pachuca,

Montes de Oca y Calzada a Tacubaya calles de Juárez y Morelos, hasta la Alameda en Tacubaya.

6. Los autobuses a Tacuba, tendrán a siguiente ruta: 5 de mayo, teatro nacional, hombre ilustres, puente de Alvarado, Ribera de San Cosme, calzada a Tacuba, y de la Escuela Normar, el mismo trayecto que los tranvías eléctricos en sus viajes de bajada.
7. Los autobuses a Guadalupe Hidalgo, tendrán la siguiente ruta: Avenidas de Brasil, Peralvillo y Calzada a Guadalupe hasta llegar al frente de la Basílica.
8. Los autobuses a Santa María, tendría la siguiente ruta: 5 de mayo, teatro nacional, hombre ilustres, puente de Alvarado, buena Vista, Estaciones, Chopo colonias y ribera de Santa María hasta la Alameda.
9. Los autobuses a Guerrero, tendrían la siguiente ruta: 5 de mayo, teatro nacional, hombres ilustres, y guerrero hasta la décima calle del mismo nombre.
10. Todos los autobuses tendrán las mismas rutas en sus viajes de ida y regreso,
11. Los autobuses llevarán en el frente, atrás y a los lados, un letrero indicando el lugar de su destino y la vía que siga.
12. Las rutas podrán ser alteradas, sin previo aviso, por causas de fuerza mayor, y, de acuerdo con el Gobierno del Distrito, cuando así lo requieran las necesidades del tráfico.
13. Los autobuses a Tacubaya comenzarán a correr a las seis y media de la mañana saliendo cada 20 minutos, vía paseo de la Reforma y también cada veinte minutos, vía colonias Juárez y Roma intercalándose las salidas a fin de tener servicio cada diez minutos, empleando media hora cada viajes de ida y regreso, los autobuses a Tacubaya, vía Ribera de San Cosme saldrán cada cuarenta minutos empleando cuarenta minutos en hacer sus recorridos de ida o de regreso, suspendiéndose el servicio a Tacubaya a las nueve y media de la noche.
14. Los autobuses a Tacuba comenzaran a correr a las siete de la mañana saliendo cada veinte minutos, haciendo sus recorridos de ida o de regreso en treinta minutos, terminando el servicio a las nueve de la noche.
15. Los autobuses a Guadalupe Hidalgo comenzarán a correr a las siete de la mañana, saliendo cada veinte minutos, empleando en sus recorridos de ida o de regreso treinta minutos, terminando el servicio a las nueve de la noche.
16. Los autobuses a Santa María comenzarán a correr a las siete de la mañana, saliendo cada diez minutos, haciendo los recorridos de ida o de regreso en diez minutos, terminando el servicio a las nueve de la noche
17. Los itinerarios podrán ser modificados según el Gobierno del Distrito, temporal o definitivamente cuando así lo justifiquen las necesidades del tráfico.
18. Los autobuses solo se detendrán para dejar o tomar pasajeros en las esquinas, antes de llegar a la bocacalle transversal y únicamente cuando sea requerido para ello.
19. El precio del pasaje será de diez centavos oro nacional, por persona, ya sea para un viaje continuo del punto de partida al de llegada o entre dos puntos intermedios.
20. El pago del pasaje se hará al subir el pasajero al autobús, teniendo que pagar nuevo pasaje si permanece en el autobús después de que este haya llegado a una estación Terminal o la de salida.
21. Los precios de pasaje solo podrán alterarse de acuerdo con el Gobierno del Distrito
22. únicamente los niños menores de dos años, que no ocupen asiento tendrán derecho a viajar gratis.
23. Queda estrictamente prohibido a los pasajeros subir o bajar de los autobuses cuando estos se hallen en movimiento.
24. Queda prohibido escupir y arrojar basuras en los autobuses



25. Estará prohibido fumar en el interior de los autobuses, permitiéndose esto solamente en las cuatro últimas bancas del piso alto del coche.
26. El conductor podrá impedir el acceso al autobús a mayor número de personas del máximo que pueda soportar el coche
27. El conductor podrá impedir el acceso a personas en estado de ebriedad, de notorio desaseo, etc.
28. El conductor tendrá facultades para bajar del autobús a las personas escandalosas, que de cualquier manera alteren el orden o molesten a los pasajeros, pudiendo para ello requerir el auxilio de la policía si fuere necesario.
29. Queda prohibido transportar bultos estorbosos, animales y materias pestilentes.
30. A bordo de cada autobús habrá dos empleados, uno encargado del manejo del coche y otro encargado de cobrar los pasajes que será el conductor.
31. Los pasajeros podrán exigir responsabilidades por causa de accidentes, cualquiera que sea la naturaleza de estos, o por retrasos por causas involuntarias.
32. Los pasajeros por el solo hecho de subir a un autobús aceptan en todas sus partes el presente reglamento
33. El presente Reglamento podrá ser modificado, o adicionado de acuerdo con el gobierno del Distrito a iniciativa del Gobierno o de los concesionarios.

México, marzo 8 de 1917

C. gobernador del Distrito Federal.

Los que suscriben Julio J. Torroella y Aurelio Bueno Urquidi, con domicilio ya expresados, en el ocurso que con fecha 8 de marzo último elevaron al Gobierno [...] exponen:

Que girado por la sección primera y bajo el número 30, 491, fecha 11 del actual, hemos recibido una comunicación de Ud., en la que se nos manifiesta otorgársenos la concesión para la explotación de transporte de pasajeros en AUTOBUSES, y a fin de llenar los fines para la sociedad que nos proponemos organizar, hemos de merecer a Ud., se sirva acordar se nos extienda copia certificada, tanto de la solicitud primordial como del reglamento especial que a ella adjuntamos, así como del oficio en que se accede a nuestra petición.

CONSTITUCIÓN Y REFORMAS.

México, abril 14 de 1917

## Apéndice 6

### Reglamento de tráfico para el Distrito Federal (1918)<sup>6</sup>

“VENUSTIANO CARRANZA, Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, a los habitantes del Distrito Federal, hago saber:

Que en uso de las facultades que me concede el artículo 89 de la Constitución Federal, he tenido a bien expedir el siguiente

#### REGLAMENTO DE TRÁFICO PARA EL DISTRITO FEDERAL:

##### SECCIÓN PRIMERA.

De las distintas clases de vehículos y reglas aplicadas a cada uno de ello

##### CAPÍTULO I

##### Nombres y calificaciones

Artículo 1° Para los efectos de este reglamento se entiende por VEHÍCULO:

CARRUAJE: Todo vehículo provisto de ruedas.

CONDUCTOR: Toda persona que guía; Motoristas, Carreros, Ciclistas, Chauffeurs, Automovilistas y Jinetes.

CALLE: La parte de la vía pública dedicada al tráfico de vehículos, de una defensa de la acera a la otra.

ACERA O BANQUETA: La parte más alta sobre el nivel de la calle, que corre a los lados de está.

DEFENSA: El borde exterior de las aceras o banquetas que marca el límite entre estas y la calle [...]

Artículo 2 [...]

Artículo 3° Los carruajes, por su construcción y usos, se dividen en carros, coches, automóviles, ómnibus y tranvías. Se denominarán:

CARROS: Los destinados al transporte de mercancías y no de personas.

COCHES: Los que se destinan al transporte de personas, aun cuando llevan como carga equipajes o bultos pequeños, de aquellos que puedan llevar consigo los peatones.

AUTOMÓVILES: Los que se destinan al mismo uso de los coches, pero que son movidos por fuerza mecánica.

ÓMNIBUS: Los vehículos para más de seis personas, que recorriendo itinerario fijo toman y dejan pasajeros en su tránsito.

Artículo 4 [...]

Artículo 5° Los carruajes para los efectos del pago de contribuciones e impuestos adicionales, se dividen primeramente, en carruajes de propiedad privada, ya sean para uso particular, de alquiler o público; y en carruajes de propiedad y servicio del gobierno entendiéndose que son propiedad y servicio del gobernador, exclusivamente aquellos que pertenezcan a la Nación y estén dedicados a su servicio o al uso de personas constituidas en autoridad [...]

##### CAPITULO II

##### Inscripciones, marca y contribuciones.

Artículo 6° Todo vehículo, para circular por el Distrito Federal, deberá inscribirse en la Sección de Tráfico del Ayuntamiento del Municipio donde esté radicando el propietario del referido vehículo; y las contraseñas que se dispongan por el H. Ayuntamiento, serán fijadas en partes visibles del

---

<sup>6</sup> *Diario Oficial*, 2 de mayo de 1918; 3 de mayo de 1918; 4 de mayo de 1918; 6 de mayo de 1918; 7 de mayo de 1918.

mismo vehículo, así como las placas metálicas, con el número que les corresponda y según a la clase a que pertenezcan.

El permiso de circulación que se entregara una vez satisfechas las contribuciones correspondientes, deberá llevarlo siempre consigo el conductor del vehículo, o fijarlo en parte visible del mismo.

Los que circulen contraviniendo estos preceptos, serán remitidos al Corral de Consejo, del que no podrán salir hasta dejar cubiertas las contribuciones y multas de que sean deudores, y cumplan todas las demás condiciones que el reglamento exige

Artículo 7° Los automóviles inscritos en otros Estados de la República disfrutarán de un plazo de 15 días desde la fecha de su llegada, que deberán notificar en la oficina respectiva para circular libremente por el Distrito Federal, pero apegándose a las disposiciones que en el mismo se refieren al tráfico. Al terminar los 15 días deberán inscribirse en la forma que se exige para los vehículos residentes en la ciudad de México y el Distrito Federal.

Artículo 8° Después de la inscripción y registrado el vehículo en la sección de tráfico del municipio, no podrá alterar su construcción ni ningún otro de los detalles de identificación sin participarlo a la oficina correspondiente, antes de proceder a los cambios y después de haberlos concluido y de obtener que se cambie la licencia o se refrende.

Artículo 9° Los propietarios de cualquier vehículo registrado en el departamento respectivo del Distrito Federal tendrán obligación de participar por escrito, dentro de los 5 días siguientes, el traspaso de la propiedad del mismo haciendo saber el nombre y el domicilio del adquirente que tendrá la obligación de solicitar por escrito, se refrende o cambie su licencia de circulación.

Artículo 10° Al presentar por primera vez para su inscripción un vehículo, deberá su dueño acompañar una solicitud por escrito o dirigida al presidente del H. Ayuntamiento entregándola en la sección de tráfico; y una vez satisfecha las contribuciones y derechos, se hará entrega del permiso de circulación, placas, etc.

Artículo 11° El que desee retirar de la circulación un carruaje [...] deberá participarlo al H. Ayuntamiento para que este disponga la inutilización de las licencia y asiente en los registros respectivos el retiro [...]

Artículo 12° No se permitirá ningún vehículo no inscrito sólo los de los comerciantes y las casas que los reparen o reformen, cuando los vehículos sean nuevos y no hayan salido a la calle más que con permisos especiales [...]

Artículo 13° Los inscritos en el extranjero, serán exentos de toda contribución durante 15 días y se les expedirá el permiso de circulación, transcurridos los 15 días no podrán continuar traficando por el Distrito Federal sin el pago de contribuciones correspondientes [...]

### CAPÍTULO III

#### Reglas sobre la presentación y cuidado de los vehículos

Artículo 14° Está prohibido el tráfico por las calles de cualquier vehículo que no esté provisto de ruedas que giren con toda facilidad y de modo que no produzcan deslizamiento [...]

Artículo 15° Todo vehículo que por su estructura, estado de conservación o limpieza, desdiga de la cultura de la capital, sea contrario a la higiene o a la seguridad de las personas [...] será detenido y remitido al Corral de Consejo, de donde no podrá salir hasta que su dueño preste fianza suficiente a juicio del Jefe de la sección de tráfico del Ayuntamiento. Esta fianza será devuelta tan pronto presente el carruaje reparado o acredite haberlo retirado en caso de reincidencia se remitirá nuevamente al corral.

Artículo 16° Se permitirán los anuncios en los vehículos, dentro de los usos y costumbres del comercio y el buen gusto, pero siempre sometándose a las reglas que existan para los anuncios en general.

Artículo 17° Queda prohibido llevar púas, garfios o cualquier otra clase de defensa.

Artículo 18° Los conductores de toda clase de vehículos, deberán presentarse con traje adecuado guardando el aseo personal, dando lugar a una multa por la infracción de este artículo. Si después de

una tercera falta se reincide habrá una suspensión para conducir por 30 días o la cancelación definitiva después de reincidir una vez más.

Artículo 19° Dentro del perímetro de la ciudad de México, no se permite la circulación de ningún vehículo tirado por otros animales que no sean caballos o mulas sin un permiso especial de la sección de tráfico

Artículo 20° En los lugares de paseo y mientras dure este, no se permitirá el tránsito de ningún vehículo de pasajeros que no esté en perfecto estado. El tráfico de carros de carga está prohibido.

#### CAPÍTULO IV

##### Reglas aplicables a los automóviles

Artículo 21° Los vehículos deberán estar provistos de frenos adecuados a su clase.

Artículo 22° Tendrán fijados en la parte delantera y trasera, el número de su registro o sea, las placas de modo visibles desde cualquier lugar [...]

Artículo 23° Desde la puesta del sol hasta la salida del sol, deberán tener encendidos los faroles por delante y uno de luz roja visible por detrás y que ilumine con luz blanca el número de placa. Estas luces no podrán ser deslumbrantes.

Artículo 24° Los reflectores cónicos sólo se usarán velados y los no velados sólo en avenidas amplias que carezcan de suficiente luz pública y en las calzadas fuera de la ciudad.

Artículo 25° Deberán tener una corneta o claxon, pero no deberán ser de ruidos estridentes excesivos o molestos.

Artículo 26° Los conductores no deberán separarse de su puesto en la vía pública sin dejar el motor completamente apagado.

Artículo 27° El uso de cadenas en las llantas sólo se permitirá durante el tiempo en que esté lloviendo. Para evitar el deslizamiento de los automóviles se permitirá el uso de anti derrapantes o clavos de cobre, bronce y otro material que no sobresalgan 5mm de la llanta.

Artículo 28° Se prohíbe en el centro de la ciudad, abrir las muflas o escapes, o producir cualquier ruido molesto.

Artículo 29° La gasolina, grasas y aceites que se usen en los automóviles no habrán de producir exagerado mal olor al exterior o serán multados.

Artículo 30° Las motocicletas se someterán en todo lo que sea compatible a las mismas reglas.

#### CAPÍTULO V

##### Reglas aplicables a vehículos movidos por fuerza animal

Artículo 32° No llevar un peso mayor del que puedan arrastrar cómodamente las bestias.

Artículo 33° Los caballos de tiro no se podrán enganchar más de tres en cada fila.

Artículo 34° Queda prohibido atar a postes, rejas, argollas, pesos u otro cualquier medio mecánico de sujeción en la vía pública.

Artículo 35° No se permitirá dar de comer a los animales en la vía pública, sólo ponerles sacos cerrados colgados del jaquimón.

Artículo 36° Prohibido dormir en el interior del vehículo, ni ocupar el interior del coche pues deben estar en el pescante o al lado de sus caballos.

Artículo 37° Llevar dos luces una a cada lado.

Artículo 38° Prohibido llevar timbres ruidosos.

Artículo 39° Prohibido desenganchar en la vía pública los tiros.

#### CAPÍTULO VI

##### Reglas aplicables a los vehículos movidos por fuerza humana.

Artículo 40°

Artículo 41°

Artículo 42°

Artículo 43°

Artículo 44°

Artículo 45°  
Artículo 46° [...]

## CAPÍTULO VII

### De los coches particulares

Artículo 47° Deberán llevar placas y demás contraseñas que acrediten su registro en el Ayuntamiento.

Artículo 48° Ningún coche particular podrá eximirse de dar fiel cumplimiento a este Reglamento.

## CAPÍTULO VIII

### Coches de lujo, destinados a alquiler

Artículo 49° Estarán sometidos a las mismas reglas.

Artículo 50° No podrán situarse en la vía pública como si fueran coches de sitio, sino que deberán tener sus servicios contratados a su salida de la pensión.

## CAPÍTULO IX

### Automóviles y coches de alquiler

Artículo 51° Los carruajes de alquiler deberán fijada a la vista pública, en la parte interior de él, la tarifa aprobada por el H. Ayuntamiento con el sello del mismo, y además otra tarifa suelta para que pueda examinarse con la debida comodidad por los pasajeros cuando la soliciten.

Artículo 52° Está prohibido a los conductores de carruajes de alquiler fumar estando en el coche ocupado, e igualmente está prohibido que acompañe en el pescante al cochero o al conductor cualquier persona que no esté previamente autorizada por el municipio.

Estos permisos solo se concederán a los que tengan prestados documentos en solicitud de autorización para conducir, pero no podrán utilizarse después de la puesta del sol.

En los automóviles se permitirá un ayudante del conductor siempre que tenga su permiso respectivo, pudiendo ocupar el asiento al lado de aquél y a toda hora.

Artículo 53° Queda estrictamente prohibido a los cocheros o conductores de carruajes de tiro, colocar en el pescante del vehículo las maletas y demás equipajes de mano que llevan los pasajeros, debiendo acomodar dicho equipaje en el interior del carruaje. La infracción a este precepto constituirá una multa a juicio de la Oficina de Tráfico, la que duplicará en caso de reincidencia.

Artículo 54° De la 1 p.m. á 2:30 p.m., se permitirá a los conductores de carruajes de alquiler, penetrar y sentarse para comer en las fondas o en sus casas, pero para ello deberán dejar los carruajes al cuidado de un tercero sin que una misma persona pueda cuidar más de dos a la vez.

Artículo 55° los conductores de carruajes de alquiler están obligados a subir o bajar la capota del vehículo cada vez que los pasajeros se lo pidan, pero los pasajeros no podrán pedir que se cambie más de una vez sin causas justificadas de lata a bajo o viceversa, durante la ocupación del vehículo. Podrán los conductores negarse a bajar la capota, cuando este lloviendo.

Artículo 56° Cuando un carruaje de alquiler sufra un accidente o se vea obligado a parar en el camino, por cualquier motivo que dependa del carruaje, el motor, los animales, los arneses, u otras causas, será protestativo en el pasajero esperar a que se repare el desperfecto o abandonar el carruaje si la reparación pudiera demorar más de cinco minutos cuyo caso, solo tendrá que pagar conforme a la tarifa correspondiente el tiempo que lo haya ocupado hasta el momento del desperfecto.

Artículo 57° A los conductores de vehículos de alquiler no se les permitirá circular vacíos en busca de clientes, por la Avenida Francisco I. Madero, en los paseos, a la salida de los teatros ni por las calles de tráfico intenso, cuando concurren con su presencia a congestionar el tráfico y si podrán estacionarse en las calles adyacentes en la forma que permite este reglamento.

Artículo 58° Los dueños de los coches de alquiler que les confíen a terceras personas para trabajar con ellos, deberán llevar en un cuaderno las anotaciones del movimiento diario de cocheros, haciendo contar el número del coche que saca cada cochero y el número de registro de la licencia de

este. Cada vez que entre a trabajar un nuevo cochero o que alguno sea dado de baja, lo participará a la Presidencia Municipal,- Sección de Tráfico.-

Esta obligación deberá también cumplirla los que tengan coches especiales de alquiler.

Artículo 59° Todo carruaje que este detenido o que discurra con lentitud por las calles, está obligado a servir a cualquier persona que lo solicite, pudiendo solo negarse a ello los automóviles cuando no tengan en el tanque la gasolina suficiente para rendir el viaje que se les solicita y llegar después a su sitio; y a los coches cuando llevan los animales cansados y vayan de retirada a su pensión.

También podrán negarse a alquilar unos y otros a aquellas personas que lleven trajes andrajosos o que estén en estado de embriaguez y fuera de sentido o que tengan enfermedades visibles, repugnantes o contagiosas; así como aquellas personas que por su actitud hagan sospechar que desean emplear el carruaje para algún propósito contrario a las leyes y a la moral, o cuando lo soliciten para lugares despoblados y a los que solo pueda llegarse a través de los mismos.

Artículo 60° Los conductores de vehículos de alquiler tendrán que estar aseados y deberán llevar camisa y corbata, estando prohibido salir en mangas de camisa y sin el debido aseo personal.

Artículo 61° En los coches de alquiler solo se permitirá transportar a más de personas, bultos de mano, maletas o equipajes de poco peso o volumen, con arreglo a los hábitos establecidos, pero sin que nunca resulte un peso excesivo o sobresalgan estos objetos por los costados del carruaje.

Artículo 62° Los conductores de carruajes de alquiler tendrán obligación de cerciorarse cada vez que el pasajero abandone el carruaje, de que no ha dejado a olvidado ningún objeto y los objetos que encuentren, cuando no los puedan devolver en el acto en que los dejó, los entregarán en la Sección de Tráfico del Municipio, previo recibo del Jefe de la Sección.

Artículo 63° Todos los vehículos públicos y de alquiler, llevarán en lugar visible la tarifa autorizada de cuotas por viaje o por horas, el número máximo de personas que pueden transportar y el conductor no podrá exigir mayores cantidades de pago que las estipuladas en sus respectivas tarifas.

Artículo 64°

Artículo 65°

Artículo 66° [...]

## CAPÍTULO X

### Carros de transporte y carga

Artículo 67° Como conductor deberá ser un carrero habilitado que no abandone su puesto.

Artículo 68° Los precios de transporte será de contratación libre.

Artículo 69° Los callos de fábricas y almacenes que no arrastren grandes pesos y no sean mayores de las de los automóviles no podrán circular a más de 10 km/hr., dentro de la ciudad.

Artículo 70° Siempre deben ir dos personas en los carros tirados por animales.

Artículo 71° No deben detenerse en la vía pública más del tiempo necesario para la carga y descarga.

Artículo 72° Prohibido obligar a los animales a un trabajo superior a sus fuerzas.

Artículo 73° Prohibido que la carga sobresalga del largo o ancho del vehículo, sólo podrán circular en horas de poco movimiento cuando se transporten árboles vivos o madera, vigas o varillas de metal.

Artículo 74° Los carros que carguen hierro y otros que hagan ruido, deberán forrarse o aislarse y los que transporten polvos o piedras deberán llevar cubiertos en su contenido.

## CAPÍTULO XI

### Caballos y animales de monta, tiro y carga. Reglas para el uso y trato de otros

Artículo 75° No se permite que anden caballos sueltos, sólo caballerías habitadas

Artículo 76°

Artículo 77° Transportar a los animales en jaula.

Artículo 78° Quedan prohibido las peleas contra animales en paseos, plazas y parques.

Artículo 79° Queda prohibido ordeñar y dar de beber a los animales, sólo en los abrevaderos públicos.

Artículo 80° El animal que haya hecho cualquier daño será enviado al corral del concejo y será expulsado de la ciudad por que se marcará de forma indeleble.

Artículo 81° Ningún animal caminará sobre la banqueta sólo perros de talla pequeña o de raza de presa o pelea.

Artículo 82°

Artículo 83°

Artículo 84°

Artículo 85° [...]

Artículo 86° No se permitirán malos tratos a los animales

Artículo 87° Prohibido el uso de varas, agujones, púas o correas con punta.

Artículo 88° Queda prohibido emplear animales enfermos, cojos, etc.

Artículo 89° [...]

Artículo 90°

Artículo 91°

Artículo 92°

Artículo 93° [...]

## SECCIÓN SEGUNDA

### CAPÍTULO ÚNICO

Licencias que habilitan para conducir cualquier clase de vehículos, y modo de obtenerlas

Artículo 94° Para conducir cualquier clase de vehículos dentro de la ciudad de México y el Distrito Federal, se requiere estar provisto de la autorización expedida por el Ayuntamiento, y sólo se exceptúan de ésta obligación a los conductores de vehículos movidos por la fuerza del hombre. Estas autorizaciones serán de CARRERO, COCHERO, CHAUFFEUR – MECÁNICO, AUTOMOVILISTA Y MOTOCICLISTA

Artículo 95° [...]

Artículo 96° El permiso de carrero sólo será para conducir coches tirados por fuerza animal.

Artículo 97° La autorización de Chauffeur – Mecánico habilita para conducir toda clase de vehículos movidos por fuerza mecánica, y para poder arrendar sus servicios en la conducción de automóviles por cuenta ajena.

Artículo 98° La autorización sólo habilita para conducir su propia máquina o ajena que se haya obtenido en arrendamiento o prestada; pero no para máquinas por cuenta ajena como medio de vida. El que la preste o arrende será responsable de los daños que con ella cause el conductor.

Artículo 99° Motociclista es para el uso exclusivo de aquellos vehículos.

Artículo 100° Todas las autorizaciones expedidas por orden del ciudadano presidente del H. Ayuntamiento y con arreglo a los modelos respectivos, y en todos, excepto en el del carrero, se fijará el retrato del conductor autorizado. Este retrato será pegado en la licencia [...] y con el sello del H. Ayuntamiento que deberá estar estampado parte sobre el papel del retrato sin tocar la cara y parte sobre el resto de la autorización.

Artículo 101° En las autorizaciones constará nombre, apellido, lugar de nacimiento, estado, edad y domicilio presentará un duplicado del retrato que quedará en la sección de tráfico del Ayuntamiento.

Artículo 102° Se podrá pedir un duplicado en caso de extravío.

Artículo 103° Para obtener una licencia, los extranjeros deben presentar antecedentes penales de su país de origen o dos cartas de compatriotas que residan en la ciudad de México con una antigüedad de dos años.

Artículo 104° No se les expedirá licencias a ex carceleros.

Artículo 105° Los que sean condenados por delitos contra la propiedad se le recogerá la licencia.

Artículo 106° Se cancelará la licencia a los que hayan sido condenados más de dos veces por accidentes en la vía pública o a los que por repetidas infracciones se consideren como un peligro para la circulación.

Artículo 107° No se expedirá autorización a los que sean alcohólicos y a los que se encuentre tres veces conduciendo en ese estado se le retirará la licencia.

Artículo 108° [...]

Artículo 109° [...]

Artículo 110° Para obtener la licencia de cochero se someterán a un reconocimiento médico de vista y oídos así como a uno de aptitudes.

Artículo 111° El jurado será indicado por las autoridades.

Artículo 112° Los que aspirantes a obtener una licencia de cochero deben conocer las calles de la ciudad así como parques y plazas.

Artículo 113°. Para obtener el permiso o licencia de Chauffeur–Mecánico, Automovilista o Motociclista, deberán llenarse los mismos requisitos que se exigen a los cocheros y pasarán un examen de competencia ante el jurado correspondiente; pero para obtener el certificado de vista y oídos, será necesario un reconocimiento minucioso y en todo caso, de los especialistas del Municipio.

Artículo 114° El jurado de exámenes para la expedición de estas licencias, estará compuesto de un representante del H. Ayuntamiento y un chauffeur–mecánico o automovilista, designado libremente por el Jefe de la Sección de Tráfico y de otro elegido entre las listas de diez que presenten las asociaciones gremiales legítimamente constituidas.

Artículo 115°. El examen para los chauffeurs– mecánicos, constará de dos partes; una en la que se haga conducir la máquina que ellos presenten y las que les facilite el jurado si considera necesario exigirlo, demostrando pericia y dominio de las mismas, y otra en que se demostrará su aptitud para reparar cualquiera de los desperfectos que suelen ocurrir a las máquinas; y que conocen el funcionamiento del motor y los cuidados que exige para prevenir los accidentes que puede evitar un chauffeur – mecánico.

Artículo 116° Los chauffeurs – mecánico deberían demostrar además, que conocen suficientemente la ciudad y sus alrededores, así como sus paseos, teatros, hoteles principales y oficinas públicas en la misma forma que los cocheros.

Artículo 117° Para ser admitido a examen de chauffeur– mecánico o de automovilista, se requiere presentar un certificado expedido por un chauffeur–mecánico que tenga más de tres años de ejercicio, en el que conste que ha practicado con él por un periodo no menor de un mes y que lo encuentra apto y conocedor de la máquina. En este certificado habrá de expresarse durante qué mes ha realizado la práctica, y no se admitirá, salvo a las escuelas que se establezcan legalmente autorizadas, que nadie certifique con respecto a más de una persona como practicante durante el mismo periodo, o que el candidato es competente para obtener la licencia a que aspira.

Artículo 118° Para obtener la licencia de automovilista no es necesario que sepa reparar el motor.

Artículo 119° Los que sean reprobados se pueden presentar pasado un mes y volver a pagar los derechos de examen.

### SECCIÓN TERCERA DE LA VÍA PÚBLICA Y MODO DE COMPORTARSE EN ELLA CAPÍTULO I

Obediencia para los agentes de la autoridad o del tráfico y estricta observación de las señales.

Artículo 120° Todos los conductores tienen la obligación de detenerse cuando cualquier agente de la autoridad o del tráfico se los ordene hasta que el mismo agente les haga las señales o los autorice.

Artículo 121° Al levantar el agente de policía o tráfico el brazo o el bastón verticalmente, se entenderá orden de parada [...] mover el brazo de la posición vertical hacia la horizontal con el



brazo extendido, será de marcha. Los agentes de tráfico estarán provistos de un silbato sonoro y uniforme [...] Un pitazo que de alguno de los agentes significará llamada de atención, y todos los vehículos tendrá la obligación de prestar atención a sus movimientos cuando escuchen dos pitazos, deberá hacer que sus vehículos marchen muy lentamente [...] Tres pitazos significarán suspensión absoluta del tráfico. Cuatro pitazos indicarán que deben dejar espacio libre, y que se aproxima algún vehículo de auxilio público.

Artículo 122° Un reata o cable atravesado en la calle con un trapo rojo o un farol significará que el tráfico está prohibido. Un madero, una bandera o un farol rojo en el suelo, indican peligro pero que puede circularse por la calle con precaución.

Artículo 123° [...]

Artículo 124° Queda prohibido el uso de silbido, gritos o palabras obscenas por parte de los conductores como señal de aproximación.

Artículo 124° (b) Las personas que transiten a pie por las calles tienen la obligación de obedecer las indicaciones que para que continúen su marcha, les hicieren los agentes de tráfico cuando se detuvieren.

## CAPÍTULO II

### Reglas de tráfico para la defensa del pavimento

Artículo 125° Queda prohibido la entrada a la ciudad de México de carros y otros vehículos de transporte que carezcan de muelles y que no esté provisto de ruedas que giren con toda facilidad y que no produzcan deslizamiento.

Artículo 126° Quedan prohibidos los frenos que consistan en garfios, patines o cualquier otro artificio que detenga el movimiento de la rueda.

Artículo 127° Las llantas de hierro serán planas.

Artículo 128° Ningún carruaje deberá llevar carga superior a la que determina este reglamento, calculándose el peso de cada bulto y midiendo las ruedas de goma en su anchura máxima [...]

Artículo 129° Pesos permitidos [tablas para vehículos con llantas de goma y acero]

Artículo 130° Se le obligará a descargar el exceso de carga al vehículo con carga superior a la permitida.

## CAPÍTULO III

### Reglas a que deben someterse los vehículos para la facilidad del tráfico

Artículo 131° Todo carruaje deberá ser conducido por persona autorizada por el Ayuntamiento de México, con los requisitos que previene este reglamento.

Artículo 132° Deberá llevar encendidas las luces que este reglamento ordena desde la puesta del sol hasta su salida.

Artículo 133° Los agentes se encargarán de regularizar el cruce de calles y cuando no existían agentes todos los vehículos que corran por las calles paralelas a la Avenida Francisco I. Madero, tendrán derecho de pasar primero; pero cuando la aglomeración sea excesiva por un minuto estos deberán detenerse durante igual tiempo, cediendo el paso y alternándose hasta despejar el tráfico.

Artículo 134° Los vehículos de fuerza mecánica y de pasajeros cederán el paso a los carros de carga tirados por fuerza animal.

Artículo 135° En los casos no previstos por este reglamento [...] los agentes de la autoridad podrán disponer que los coches y otros vehículos formen cordón en una o varias filas que no puede ser interrumpido ni abandonado sin previa orden de los agentes. También podrán adoptados otras medidas.

Las órdenes del ayuntamiento que se relacionen con el tráfico se comunicarán por conducto del Jefe de la Sección de Tráfico, quien será el Jefe de Tráfico.

Artículo 137° Al llegar a una boca calle ningún vehículo podrá detenerse sobrepasando la línea de las casas.

Artículo 138° Los vehículos se mantendrán fuera de las vías del tranvía o dejarlas libres cuando se aproxime alguno.

Artículo 139° Cuando un vehículo alcance a un tranvía en la proximidad de las paradas, o vaya en dirección que lo atraviese, retardará su marcha o se detendrá para no verse en los peligros o atropellamientos.

Artículo 140° Todo vehículo debe moderar su marcha al pasar a la salida de los teatros, espectáculos, bailes y otros lugares de donde salga o entre numerosa concurrencia. Moderar su marcha al aproximarse a los cruces con ferrocarril y calles de tráfico intenso.

Artículo 141° Marchar con moderación y atentos a no causar daños a los pedestres.

Artículo 142° Queda prohibido lavar, arreglar o manipular en cualquier forma y estacionarlos innecesariamente en la vía pública.

Artículo 143° Queda prohibido hacer galopar caballos enganchados en cualquier lugar de la vía pública.

Artículo 144° Será obligatorio formar cordón en los paseos los días... a la hr. En que la concurrencia sea numerosa, a la entrada y salida de los teatros, estaciones de ferrocarril, bailes, exposiciones [...] no demorarse más del tiempo estrictamente indispensable para tomar y dejar pasaje.

Artículo 145° Sólo las bombas de incendio, ambulancias, correo oficial y funerario de policía en actos urgentes usarán timbres metálicos para pedir libre paso.

Artículo 146° El coche en que vaya el Presidente de la República tendrá preferencia sobre todos los demás sin tener que someterse a cordón o fila.

Artículo 147° Tampoco se someterán los representantes diplomáticos, gobierno del Distrito Federal, Presidentes del Senado y Cámara de Diputados, de la Suprema Corte de Justicia e Inspector General de Policía.

Artículo 148° Se les proveerá de un distintivo excepto del Presidente de la República pero no podrán usarlo en coche de alquiler o cuando en el auto no vaya el funcionario y se multará a los que lo usen indebidamente.

Artículo 149° No se podía remolcar a más de un auto.

Artículo 150° Los que circulan por Francisco I. Madero, 5 de mayo, 16 de septiembre y Tacuba tendrán derecho de paso.

Artículo 151° No marchar cerca uno detrás de otros.

Artículo 152° Detenerse lo más cerca de la acera, no pararse en calles estrechas o de intenso tráfico.

Artículo 153° Siempre deben tomar su derecha.

Artículo 154° No pasar un carruaje por la izquierda.

Artículo 155° Se prohíbe imprimir velocidad cuando note que otro detrás de él intente competencias de velocidad o cortar el paso.

Artículo 156° La velocidad máxima será de 30km./hr., pero entre las calles de Medinas, Correo Mayor, Bucareli, Rosario, Guerrero y Uruguay no será mayor a 20km./hr.

Artículo 157° La vuelta en "U" se debe dar hasta la esquina de la calle.

Artículo 158° Dar vuelta pegado a su lado derecho dando la vuelta en la esquina más próxima.

Artículo 159° [...] [Diagramas]

Artículo 160°

Artículo 161°

Artículo 162°

Artículo 163°

#### CAPÍTULO IV

Reglas a que deben observar las personas que transiten a pie por las calles

Artículo 164°  
Artículo 165°  
Artículo 166°  
Artículo 167°  
Artículo 168°  
Artículo 169°  
Artículo 170°  
Artículo 171°  
Artículo 172°  
Artículo 173° [...]

## CAPÍTULO V

Reglas que deben someterse los que aprendan a conducir vehículos, o enseñen animales

Artículo 174°  
Artículo 175°  
Artículo 176°  
Artículo 177°  
Artículo 178°  
Artículo 179°

## CAPÍTULO VI

Restricciones del tráfico, forma y lugares de paraderos de vehículos

Artículo 180°  
Artículo 181°  
Artículo 182°  
Artículo 183°  
Artículo 184°  
Artículo 185° [...]

Artículo 186° Los automóviles y los coches de alquiler se situarán en los paraderos que conceda el H. Ayuntamiento y para fijar esos paraderos, crearlos o suprimirlos, deberá publicarse el proyecto en el Boletín Oficial y en tres periódicos, por lo menos, de los de mayor circulación [...] En igual forma designará los lugares de parada de carros descargados

Artículo 187° En los lugares de paradas o sitios de coches, deberán estos situarse uno detrás de otro, tomando el último que llegue, el último lugar, y avanzando progresivamente los que están detrás u ocupar los puestos que dejen vacantes los que se marche, pero sin salirse de la fila. Los automóviles, cuando la calle tenga más de nueve metros de ancho, o se sitúen en una plazoleta que brinde espacio para ello, deberán colocarse unos a lado de los otros, a una distancia no menor de cincuenta centímetros, ni mayor de setenta y cinco, entre sus guardafangos o parte más sobresalientes; pero si el lugar de parada es común para coches y automóviles se colocarán estos en fila como los coches.

Artículo 188°  
Artículo 189°  
Artículo 190°

Artículo 191° Los ómnibus que recorren la ciudad tomando y dejando pasajeros, sólo podrán correr en dicho servicio, hacia el circuito registrado con ese objeto; pero también podrán inscribirse para recorrer hasta tres circuitos distintos mediante el pago de cuotas especiales.

Artículo 192° Multas de cinco a 100 pesos, o arresto de 3 a 10 días duplicándose en caso de reincidencia.

Artículo 193° Los conductores tienen la obligación de poseer un ejemplar del reglamento y los de alquiler serán multados con \$20 por primera vez, el doble con reincidencia.

Artículo 194° Las autoridades municipales o sus agentes que no castiguen a los infractores serán penados con multa de 20 a 100 pesos.

## CAPÍTULO VIII

### Personal

Artículo 195° Para hacer cumplir debidamente el presente reglamento, deberá existir dependientemente del gobierno del Distrito Federal, una oficina de Tráfico, compuesta del siguiente personal:

1 Director general

2 Jefes de Tráfico

4 Jefes de Grupo

35 Vigilantes

2 Peritos para examinar chauffeurs

1 Perito práctico para inspeccionar carruajes, y bestias de tiro, y los policías auxiliares que se hicieren necesarios para el buen servicio [...] y será obligación de esos vigilantes, perseguir a los automóviles que corran a una velocidad mayor a la permitida por este reglamento, tomando nota del vehículo infractor para los efectos correspondientes, y en general vigilar el exacto cumplimiento de este reglamento.

De los 35 vigilantes serán seleccionados los que se requieran, dotándoles a cada uno de una moto provista de un aparato contador de velocidad (speedmeter) y será obligación de estos perseguir al vehículo para los efectos correspondientes.

## CAPÍTULO FINAL

### Disposiciones transitorias

Artículo 1 Todos los vendedores ambulantes y puestos de vendimias deberán ser retirados de la vía pública para ello se concederá un plazo de 4 meses.

Artículo 2 Este reglamento empezará a regir el 1° de mayo de 1918 y tendrán dos meses de plazo para hacer alguna modificación si se requiere.

Artículo 3 Todos los que tengan permiso solicitarán uno nuevo sin necesidad de examinarse sólo en el plazo del primer mes de vigencia de este reglamento.

Artículo 4 Deberán sustentar el examen en un mes más.

Dado en el Palacio del Poder Ejecutivo de la Unión, en México, D.F., a los treinta días del mes de abril de mil novecientos diez y ocho. V. Carranza. Rúbrica.- Al C. Gobernador del Distrito Federal. – presente”.

## Apéndice 7

### Listado de colonias registradas por el ayuntamiento de la Ciudad de México 1908–1922<sup>7</sup>

NOMBRE	UBICACIÓN	Estado de Urbanización
Morelos	Av. De la Bolsa y Del Trabajo	Parte Urbanizada
De la Bolsa	Av. De la Bolsa	Sin datos
Díaz de León	Al suroeste de la Colonia De la Bolsa	No urbanizada
Manuel Romero Rubio o Del Peñón	Al noroeste de la municipalidad de México y junto al Peñón de los Baños	Urbanizada
Violante o Tepito	Entre la plaza del Carmen y la de Bartolomé de las Casas	Urbanizada
Maza	Al sur de la colonia Valle Gómez	Urbanizada
Rastro	Al noroeste de la municipalidad de México al norte de la colonia Valle Gómez	Parte Urbanizada
Valle Gómez	Al sur del río Consulado y al oriente de la Calzada de Guadalupe	No urbanizada
Balbuena	Al Sureste de la ciudad	No urbanizada
De la Paz o De la Viga	Al Sureste de la ciudad	No urbanizada
Peralvillo	Al Norte del Hipódromo de Peralvillo, entre la Calzada de Guadalupe y la del Vallejo y Río Consulado	No urbanizada
Del cuartelito o Escandón	Entre la Calzada del Niño Perdido y la de San Antonio Abad	No urbanizada
Guerrero	Al norte de la Calzada Nonoalco al sur de la Av. De los Hombres Ilustres	Urbanizada
De la Indianilla	Entre la Calzada de la Piedad y la Avenida Chapultepec, del lado del Canal de derivación	Urbanizada
Buenos Aires	Al norte con la Colonia Hidalgo, al suroeste con el Panteón Francés, al oeste con la calzada del Niño Perdido	No urbanizada

<sup>7</sup> Cuadro elaborado con base en, Jorge H. Jiménez Muñoz, *op. cit.*, pp. 188–191.

Chopo	Entre la calzada Nonoalco y el Río del Consulado	Parte Urbanizada
Arquitectos	Al Sur de las Calles de Súlivan, al norte de la Calle Guillermo Prieto, y al oeste de la Colonia San Rafael	Urbanizada
Juárez	Al norte del Paseo de la Reforma, al sur de las Colonias Roma y Condesa, al oriente de las calles de Bucareli y al poniente de la Calzada de Chapultepec	Urbanizada
Cuauhtémoc	Al Sur del Paseo de la Reforma, y al oriente de la Calzada de la Verónica	Urbanizada
Condesa	Al norte de la Colonia Juárez, al sur de la Av. Michoacán y Río de la Piedad, al oriente de la Calzada de la Piedad y al poniente de la Calzada de Tacubaya	Urbanizada
Roma	Al norte de la Calzada de Chapultepec, al este del Barrio de Romita y Calzada de la Piedad y al oeste la colonia de la Condesa	Urbanizada
Roma Sur	Al norte de la Av. Jalisco, al sur de las calles de Zacatecas y al oriente Av. Veracruz	Urbanizada
San Rafael	Al norte de la Ribera de San Cosme, al sur Estación y patios del Ferrocarril, al este Colonia de Arquitectos y Juan de la Barrera y al oriente Calzada de la Verónica.	Urbanizada

## Apéndice 8

### Presidentes municipales de la ciudad de México y gobernadores del Distrito Federal (1917–1922)<sup>8</sup>

	1917	1918	1919	1920	1921	1922
Elecciones	mayo de 1917 designado por el ejecutivo federal (Venustiano Carranza)	2 de diciembre de 1917	1° de diciembre de 1918	7 de diciembre de 1919	5 de diciembre de 1920	4 de diciembre de 1921
Presidente (es) Municipal (es) de la ciudad de México y periodo	Ayuntamiento provisional (mayo 1917)	Carlos B. Zetina (1° de enero–16 de mayo 1918)  PNC-PLN	Rafael Cepeda (30 de enero–28 de abril 1919)  PNC	Luis Coyula (1° de enero–3 de marzo 1920)  PNC (fracción alejada del Lic. Prieto Laurens)	Herminio Pérez Abreu (enero–14 de noviembre 1921)  PLC	Miguel Alonzo Romero (1° de enero–diciembre 1922)  PLC
	Francisco G. Pelayo (1° junio 1917–19 septiembre 1917)	José María de la Garza (24 de mayo–1° de enero 1918)  PLN	Lorenzo Hernández (19 de agosto–1° de enero 1919)	Fernando Saldaña Galván (9 de marzo–7 de mayo 1920)  PNC (Se convierte en “Carrancista”)	Abraham González (14 de noviembre – 1° de enero 1921)  PLC	
	Gregorio Osuna (1° de septiembre–diciembre 1917)			Consejo Municipal. Cecilio Garza González (7 de mayo–30 de junio 1920)		
				Rafael Zubarán (1° de junio–10 de diciembre 1920) “Obregonista”		
				Herminio Pérez Abreu (11 de		

<sup>8</sup> Cuadro elaborado con base en Juan Hoffman, *op. cit.*, pp. 29-76; Sergio Miranda Pacheco, *op. cit.*, pp. 134-154 y Gustavo Emmerich *op. cit.*, pp. 261-278.

				diciembre de 1920-enero 1921)		
Gobernador (es) del Distrito Federal y periodo	César López de Lara (agosto 1915-enero 1918) "Carrancista"	Alfredo Breceda (21 de enero-28 de julio 1918) "Carrancista"	Arnulfo González (renunció el 17 de enero de 1919)	Manuel Rueda magro (enero-7 de mayo 1920) "Carrancista"	Celestino Gasca (julio 1920-octubre 1922)	Celestino Gasca (julio 1920-octubre 1922)
		Arnulfo González (28 de agosto 1918-17 de enero 1919) "Carrancista"	Alfredo Breceda (21 de enero-11 de marzo 1919)	Miguel Gómez Noriega (7 de mayo-6 de julio 1920) Gonzalista		
			Benito Flores (25 de marzo-4 de julio 1919) "Carrancista"	Celestino Gasca (7 de julio - 13 de octubre 1922) "Obregonista"-PLM-CROM		
			Manuel Rueda Magro (julio-diciembre 1919) "Carrancista"			



## Apéndice 9

Reglamentación para la venta de la “tarjeta-horario” para automóviles de alquiler<sup>9</sup>, declarada de uso obligatorio por el H. Ayuntamiento de la ciudad de México, en cabildo ordinario de 27 de enero de 1922.

- I. El señor Hilario Campero, propietario de la patente de invención respectiva, proporcionará al H. Ayuntamiento, por conducto del Departamento de Vehículos, cada vez que sea necesario y en series de 100,000 ejemplares cada una, el número de tarjetas suficientes para abastecer de ellas a todos los propietarios de automóviles de alquiler de la ciudad de México.
- II. El Departamento de vehículos, procederá inmediatamente después de recibida cada serie, a resellar, con el sello del H. Ayuntamiento, los blocs de tarjetas por el reverso tomando nota del color y el nombre o número de la serie y de la numeración progresiva correspondiente a las tarjetas.
- III. Anexo al Departamento de vehículos o en el local adecuado que sea designe, se establecerá un expendio dedicado, *exprofeso* a vender exclusivamente a los propietarios de uno o más automóviles de alquiler, la tarjeta horario, en partidas de 100 cuando menos, para facilitar las labores del encargado o encargadas del expendio.
- IV. El encargado o encargados de la venta de la tarjeta-horario, en ningún caso podrán vender una o más tarjetas a persona que no sea propietaria de uno o más automóviles de alquiler.
- V. A fin de prevenir cualesquiera falsificación de la tarjeta-horario, patentada o suplantaciones en el nombre o número del chofer, quien está obligado a anotar en cada tarjeta su nombre y números auténticos, así como el número del automóvil que maneja, se abrirá en el expendio un libro de registro en el que se anotará: el nombre del comprador, la cantidad de tarjetas compradas por este y los números que correspondan a dichas tarjetas, aplicándose, lo mismo, al autor o autores de una falsificación, que al chofer o persona que altere o ponga en la tarjeta nombre o número supuestos las penas que señale al efecto la autoridad correspondiente,
- VI. El precio a que deberá venderse, invariablemente la tarjeta-horario, es el de UN CENTAVO cada una, debiendo ingresar decenalmente a la Tesorería Municipal el 10% que le corresponde sobre el importe total de la venta quedando el resto o sea el 90% decenalmente a disposición del señor Hilario Campero, en el citado Departamento de vehículos.
- VII. La comisión o Departamento de Vehículos, dictarán las disposiciones convenientes y tomará las medidas que sean necesarias para obligar a los propietarios de automóviles de alquiler y a los choferes de éstos, a cumplir estrictamente con la obligación que el acuerdo del H. Cabildo les impone, de entregar a todas y cada una de las personas que ocupen un automóvil de alquiler, la tarjeta-horario correspondiente, anotada con el número de automóvil el sitio a que este pertenezca y su dirección telefónica respectiva y las horas exactas de ocupación del vehículo, de acuerdo con las instrucciones anotadas en la misma.

---

<sup>9</sup> AHDF, Fondo: Ayuntamiento, Sección: Secretaría General: Tráfico, Vehículos, vol. 3998, exp. 41, f. 1

- VIII. Para los efectos de las disposiciones contenidas en la presente reglamentación, la Comisión o Departamento de Vehículos está autorizada para hacer el nombramiento de inspectores honorarios o efectivos, quienes contarán con la ayuda y cooperación de los jefes , oficiales y vigilantes de tráfico del H. Ayuntamiento.

Palacio Municipal, México, D.F. a 30 de enero de 1922 El Secretario General.

## Apéndice 10

### Acuerdos tomados por parte de los representantes del gremio de choferes y las autoridades municipales sobre el conflicto de la “tarjeta-horario” (1922)<sup>10</sup>

“En la ciudad de México, a los diecinueve horas del día primero de marzo de mil novecientos veintidós, reunidos en el despacho del licenciado Eduardo Mestre, en la avenida Uruguay cincuenta y ocho, los señores Ramón N. Galindo y Pánfilo Corona, presidente de la Comisión de Trabajo y Secretario General, respectivamente, del Centro social de choferes, Rosendo A. Moctezuma, Secretario General de la Federación Camionera del Distrito Federal, Miguel Lecuona, Presidente de la Unión de propietarios de automóviles y Antonio Eufasio García secretario del Interior de la Federación de Sindicatos Obreros del Distrito Federal y miembro de la CROM; en representación de las agrupaciones antes expresadas; y los señores licenciados Eduardo Mestre y Jorge Carregha, don Manuel Aguayo y don Tomás Ramos, regidores del H. Ayuntamiento de la ciudad de México, después de haber celebrado varias conferencias ante el señor Presidente de la República, en el Palacio Municipal y en este despacho, conferencias en las que hubo un amplio y cordial cambio de ideas acerca de las cuestiones que motivaron el paro de servicios de camiones y automóviles de alquiler, se discutieron los puntos contenidos en la solicitud presentada por las mencionadas agrupaciones, llegándose a los siguientes acuerdos, con los cuales se ha terminado el actual conflicto, reanudándose desde luego los expresados servicios:

- I. El H. Ayuntamiento reconoce a las agrupaciones que subscribieron a que se hizo referencia, y se dirigirá oficialmente a ellas siempre que haya lugar.
- II. La tarjeta de seguridad que acordó implantar el H. Cabildo al ser derogada la tarjeta horario, se implantará una vez que sean delimitadas las facultades del H. Ayuntamiento de la ciudad de México y del Gobierno del Distrito Federal, si se estimares conveniente.
- III. Las tarjetas de circulación que fueron recogidas a algunos choferes por la falta de la tarjeta horario, les serán devueltas sin pago alguno.
- IV. Por acuerdo del ciudadano Presidente Municipal los representantes debidamente autorizados de las citadas entidades, tendrán fácil acceso al Departamento de la Comisión de Vehículos y Tráfico.
- V. Se reforma la disposición municipal sobre las rutas de los camiones de las líneas de Guerrero y Roma-Mérida, debiendo recorrer los primeros a su regreso a San Lázaro, y los

---

<sup>10</sup> *Ibid.*, exp. 41, f 1-2.

segundos al ir a la colonia Roma la avenida cinco de mayo, avenida Juárez, calle de Bucareli, etc. Los sitios que habían sido removidos de las esquinas de Uruguay o Isabel la Católica y Bolívar, respectivamente. El sitio que se encontraba en la esquina de Uruguay y San Juan de Letrán quedará en la avenida Uruguay en un máximo [sic] de siete coches. El tráfico de camiones se hará por medio de despachadores a expensas de los interesados en las terminales y en el centro, a fin de que conserven sus distancias y eviten aglomeraciones en las calles que recorran, debiendo esperar sus turnos en las terminales.

- VI. El ciudadano Presidente municipal y la Comisión de Vehículos y Tráfico, cada vez que sea necesario, se dirigirán a las agrupaciones antes dichas para que nombren representantes debidamente autorizados a fin de conocer sus opiniones sobre los asuntos relacionados con aquellos asuntos municipales.

Lo que firman de conformidad los interesados levantándose por cuadruplicado la presente acta siendo un ejemplar para los señores Regidores del H. ayuntamiento otro para el Centro Social de Choferes, otro para la Federación Camionera del Distrito Federal y el cuarto para la Unión de Propietarios de automóviles. Rosendo A. Moctezuma y más firmas.

# Fuentes



## Fuentes

### Archivos

Archivo Casasola. Sistema Nacional de Fototecas. Fototeca Nacional. Instituto Nacional de Antropología e Historia.

Archivo General de la Nación, Fondo Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Archivo Histórico del Distrito Federal, Fondo Ayuntamiento.

Archivos Plutarco Elías Calles y Fernando Torreblanca, Fondo Fernando Torreblanca y Fondo Álvaro Obregón.

### Hemerografía

*El Demócrata*

*El Heraldo de México*

*El Imparcial*

*El Nacional*

*El Pueblo*

*El Universal*

*Excélsior*

### Publicaciones Oficiales

*Boletín Municipal. Órgano del Ayuntamiento de México.*

*Diario de los debates de la Cámara de Diputados*

*Diario Oficial. Órgano del Gobierno Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos.*

### Artículos en Revistas

Briseño Senosiain, Lillian, “La fiesta de la luz en la ciudad de México. El alumbrado eléctrico en el Centenario”, en *Secuencia. Revista americana de ciencias sociales*, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, septiembre–diciembre de 2004, núm. 60, pp. 91–107.

Camarena L., Margarita, “La industria automotriz en México”, en *Cuadernos de Investigación Social*, México, Instituto de Investigaciones Sociales, Universidad Nacional Autónoma de México, 1981, núm. 6, pp. 5–61.

Camarena, Mario, “El tranvía en época de cambio”, en *Historias*, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, octubre de 1991-marzo de 1992, pp.141-146.

Gortari Rabiela, Hira de, “¿Un modelo de urbanización? La ciudad de México de finales del siglo XIX”, en *Secuencia. Revista americana de Ciencias Sociales*, México, Instituto de Investigaciones José Ma. Luis Mora, mayo-agosto de 1987, pp. 42–52.

Huarte T., Ma. Concepción, “La política de urbanización de nuevas áreas habitacionales en el porfiriato”, en *Fuentes*, México, Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Azcapotzalco, 2º semestre, 1991, año 2, núm. 3, pp.39-45.

Leidenberger, Georg, “Huelgas tranviarias y el orden urbano en la Ciudad de México. 1911-1925”, en *Historias México*, Instituto Nacional de Antropología e Historia, núm. 56, septiembre–diciembre de 2003, , pp. 41–54.

Perló, Manuel, “Estado, vivienda y estructura en el cardenismo”, en *Cuadernos de Investigación Social*, México, Instituto de Investigaciones Sociales, Universidad Nacional Autónoma de México, núm. 3, 1981, pp.16–30.

Ruiz Sánchez, Joel, “Poder local y clientelismo político en Puebla. El caso de la familia a Ávila Camacho”, en *Relaciones*, México, El Colegio de Michoacán, 2009, vol. XXX, núm. 119, pp. 191-223.

Stanley R., Ross, “El historiador y el periodismo mexicano”, en *Historia Mexicana*, México, El Colegio de México, enero-marzo de 1965, v.14, núm.3, pp. 347-382.

Torre Villar, Ernesto de la, “La capital y sus primeros medios de transporte: Prehistoria de los tranvías”, en *Historia Mexicana*, México, El Colegio de México, octubre–diciembre de 1959, v. 9, núm. 2, pp. 215–248.

Torre Villar, Ernesto de la, “Notas para la historia del trabajo y de las comunicaciones en México: la compañía de Tranvías y las luchas obreras 1900-1945”, en *Humanitas*, México, Centro de Estudios Históricos. Universidad de Nuevo León, 1974, núm. 15, pp. 670-754.

Velasco Arregui, Edur, “El concepto jurídico de salario mínimo y la revolución mexicana: una perspectiva desde el siglo XIX”, en *Alegatos*, México, Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Azcapotzalco, mayo-agosto de 2010, pp. 373-398.

#### Capítulos en libros

Collado Herrera, Ma. del Carmen, “José G. de la Lama en la expansión urbana de los años veinte”, en Grasiella Altamirano Cozzi (coord.) *En la cima del poder, elites mexicanas 1830-1930*, México, Instituto de Investigaciones José María Luis Mora, 1999, pp. 188-234.

Collado Herrera, Ma. del Carmen, “Los sonorenses en la capital”, Ma. del Carmen Collado (coord.) *Miradas recurrentes: la ciudad de México en los siglos XIX y XX*, México, Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Azcapotzalco, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, v. I, 2004

Cruz Rodríguez, Ma. Soledad, “El poblamiento popular en la ciudad de México en la primera mitad del siglo XX”, Ma. del Carmen Collado (coord.) *Miradas recurrentes: la ciudad de México en los siglos XIX y XX*, México, Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Azcapotzalco, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, v. I, 2004

Emmerich, Gustavo, “Del municipio a la supresión de los ayuntamientos en el Distrito Federal (1910-1928)”, en Gustavo E. Emmerich (coord.) *Las elecciones en la ciudad de México 1375-2005*, México, Instituto Electoral del Distrito Federal, Universidad Autónoma Metropolitana, 2005, pp. 241–290.

Escudero, Alejandrina y Ramón Aureliano, “El automóvil: un nuevo personaje de la ciudad”, en *Navegaciones urbanas. Memoria del segundo encuentro de cronistas. Transportes y vías de comunicación en la ciudad de México. Canoas, carretas... hasta el metrobús*, México, Asociación de cronistas del Distrito Federal y Zonas Conurbadas, 2006 (Disco compacto).

Garza Villarreal, Gustavo, “Inicios del proceso de industrialización en la ciudad de México: aparición del ferrocarril y la electricidad”, *Atlas de la ciudad de México*, México, Departamento del Distrito Federal, El Colegio de México, 1987, pp. 88–92.

José Valenzuela, Georgette, “Partidos políticos”, en Javier Torres y Gloria Villegas Moreno (coords.) *Diccionario de la Revolución Mexicana*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 2010, pp. 684-689.



Leidenberger, Georg, “Habermas en el Zócalo: la “transformación de la esfera pública” y la política del transporte público en la ciudad de México, 1900-1947, Cristina Sacristán Y Pablo Piccato (coords.) *Actores, espacios y debates en la historia de la esfera pública en la ciudad de México*, México, Instituto de Investigaciones José María Luis Mora, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2005, pp. 179-197.

Leidenberger, Georg, “¿Por qué desaparecieron los tranvías? La competencia entre dos medios de transporte en la ciudad de México: 1910-1930”, en Ariel Rodríguez y Sergio Tamayo Flores-Alatorre (coords.) *Los últimos cien años. Los próximos cien...*, México, Universidad Autónoma Metropolitana, 2004, pp. 95–110 (Cultura universitaria. Serie ensayos, núm. 76).

Morales, María Dolores, “Cambios en la traza de la estructura vial de la ciudad de México, 1770-1855”, en Regina Hernández Franyeli (comp.) *La ciudad de México en la primera mitad del siglo XIX. Economía y estructura urbana*, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 1994, t. I, pp. 161–224.

Morales, María Dolores, “La expansión de la ciudad de México en el siglo XIX: el caso de los fraccionamientos”, en Alejandra Moreno Toscano (coord.) *Ciudad de México: ensayo de construcción de una historia*, México, Secretaría de Educación Pública, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 1978, pp. 189-200 (Colección científica. Historia núm. 61)

Rodríguez López, Jesús, “Transporte obrero”, en Pablo González Casanova y Samuel León (coord.) *El obrero mexicano*, 2ª ed., México, Siglo XXI, Universidad Nacional Autónoma de México, 1986, t. 2, pp. 134–213

Rosenzweig, Fernando, “La industria”, en Daniel Cosío Villegas, *Historia moderna de México. El Porfiriato. Vida económica*, México, 3ª ed., Hermes, 1985, t. VII primera parte, pp. 311-480.

Speckman Guerra, Elisa, “Sociedad y vida cotidiana en las ciudades porfirianas”, en Javier Garciadiego (coord.) *Gran historia de México ilustrada. De la Reforma a la Revolución 1857–1920*, México, Planeta de Agostino, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2002, t. IV, pp. 216–220.

Torre Rendón de la, Judith, “La ciudad de México en los albores del siglo XX”, en Aurelio de los Reyes (coord.) *La imagen, ¿espejo de la vida?*, v. 2, en Pilar Gonzalba Aizpuro, (dir.) *Historia de la vida cotidiana en México*, México, El Colegio de México, Fondo de Cultura Económica, 2006, pp.11-48.

Vidrio, Manuel, “Sistema de transporte y expansión urbana: los tranvías”, en Alejandra Moreno Toscano (coord.) *Ciudad de México: ensayo de construcción de una historia*, México, Secretaría de Educación Pública, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 1974, pp. 201–216 (Colección Científica. Historia).

## Libros

Alcérreca, Mariano, *Guía particular para facilitar el servicio de tráfico en el Distrito Federal*, México, s. p. i., 1927.

Almonte, Juan Nepomuceno, *Guía de forasteros y repertorio de conocimientos útiles*, México, Imprenta de Ignacio Cumplido, 1852.

Álvarez de la Borda, Joel, *Cien años de transporte en la ciudad de México*. México, Quinta del agua ediciones, 2000.

Araiza, Luis, *Historia del movimiento obrero mexicano*, 2ª ed., México, Casa del Obrero Mundial, 1975.

Barbosa Cano, Fabio, *La C.R.O.M de Luis N. Morones a Antonio J. Hernández*, México, Universidad Autónoma de Puebla, 1980.

Bataillon Calude, *Ciudad de México*, México, Secretaría de Educación Pública, 1979 (SEP/setentas, núm. 99).

Bazant, Mílada, *Laura Méndez de Cuenca, mujer indómita y moderna (1853-1928) vida cotidiana y entorno*, México, Gobierno del Estado de México, El Colegio Mexiquense, 2009, (Biblioteca mexiquense del bicentenario. Colección Mayor)

Calderón de la Barca, Francis, *La vida en México durante la residencia de dos años en ese país*, 11ª edición, México, Porrúa, 1997 (Sepan Cuantos núm. 74).

Carr, Barry, *El movimiento obrero y la política en México 1910–1929*, México, Era, 1981.

Castillo Velasco, José María del, *Colección de bandos, disposiciones de policía y reglamentos municipales de administración del Distrito Federal*, México, imprenta de V. G. Torres, 1869.

- Castro, Miguel Vicente, et. al., *Historia del automóvil*, 8° edición, Barcelona, CEAC, 1984.
- Cazadero, Manuel, *Las revoluciones industriales*, México, Fondo de Cultura Económica, 1995.
- Cervera, Ángel y Guillermo Hernández, *Saber escribir*, México, Aguilar, 2007.
- Choay, Françoise, *El urbanismo Utopías y Realidades*, traducción de Luis del Castillo, España, Editorial Lumen, 1970.
- Cisneros Sosa, Armando, *La ciudad que construimos. Registro de la expansión de la Ciudad de México 1920–1976*, México, Universidad Autónoma Metropolitana, 1993.
- Clark, Marjorie Ruth, *La organización obrera en México*, 2ª edición, México, Era, 1981.
- Collier, Peter y David Horowitz, *Los Ford: una epopeya americana*, traducción de José Arconada y Javier Ferreira, Barcelona, Tusquets editores, 1990.
- Cortés, Hernán, *Cartas de relación*, nota preliminar de Manuel Alcalá, 7ª edición, México, Porrúa, 1973 (sepan cuantos núm. 7).
- Cruz Rodríguez, María Soledad, *Crecimiento urbano y procesos sociales en el distrito federal (1920 – 1928)*. México, Universidad Autónoma Metropolitana, 1994.
- Cumberland, Charles, *La revolución mexicana: los años constitucionalistas*, México, Fondo de Cultura Económica, 1975.
- Davis, Diane E., *El leviatán urbano. La ciudad de México en el siglo XX*. México, Fondo de Cultura Económica, 1999.
- Diario de los debates del Congreso Constituyente 1916–1917*, t. II, México, 3° reproducción facsimilar, Instituto Nacional de Estudios Históricos de la Revolución Mexicana, 2002.
- Diccionario esencial de la Real Academia Española*, 2ª edición, Madrid, Espasa-Calpe, 1997.

*Diccionario histórico y biográfico de la Revolución mexicana*, México, Instituto Nacional de Estudios Históricos de la Revolución Mexicana, t. VII, 1992.

*Diccionario Macmillan Castillo español-inglés inglés-español*, México, Macmillan Publishers, 2007.

Douglas W., Richard, *La lucha nacionalista de Venustiano Carranza*, México, Fondo de Cultura Económica, 1986.

Dulles, John W.F., *Ayer en México. Una crónica de la Revolución (1919-1936)*, México, Fondo de Cultura Económica, 1977.

*Enciclopedia de México*, México, Secretaría de Educación Pública, t. II, 1987.

*Enciclopedia Universal Ilustrada*, Madrid, ESPASA CALPE, 1964.

*Enciclopedia Universal Ilustrada Europeo Americana*, Madrid, ESPASA CALPE, 1928.

*Entre portales, palacios y jardines. El zócalo de la ciudad de México 1830-1935*, México, Secretaría de Hacienda y Crédito Público, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, Instituto de Investigaciones José Ma. Luis Mora, 2004.

Espinoza L., Enrique, *Ciudad de México: compendio cronológico de su desarrollo urbano 1521-1980*, Instituto Politécnico Nacional, 2003.

Fernández Christlieb, Federico, *Las modernas ruedas de la destrucción: el automóvil en la ciudad de México*, México, El caballito, 1991.

Gage Tomás, *Nueva Relación que contienen los viajes de Tomás Gage en la Nueva España*, Paris, Librería de Rosa, 1838, t. I, 1838.

González Angulo, Jorge y Yolanda Terán Trillo, *Planos de la ciudad de México 1785, 1853 y 1896 con una dirección de calles con nombres antiguos y modernos*, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 1976, (Colección científica. Historia, núm. 50).

González Casanova Pablo, *La clase obrera en la historia de México en el primer gobierno constitucional (1917-1920)*, México, Siglo XXI, Universidad Nacional Autónoma de México, 1980, (núm. 6).

González Navarro, Moisés, *Población y sociedad en México (1900-1970)*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1974, (Serie. Estudio, 42).

González-Polo, Ignacio, *Reflexiones y apuntes sobre la ciudad de México (fines de la colonia)*, México, Departamento del Distrito Federal, 1984, (Colección Distrito Federal).

Gortari Rabiela, Hira de, *La ciudad de México y el Distrito Federal. Una historia compartida*, México, Departamento del Distrito Federal, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 1988.

Gortari Rabiela, Hira de y Regina Hernández Franyuti, *Memoria y encuentros: la ciudad de México y el Distrito Federal (1824-1928)* t. II, México, Departamento del Distrito Federal, Instituto de Investigaciones Dr. José Ma. Luís Mora, 1988.

*Gran Enciclopedia Hispánica*, España, Planeta, t. 5, 2006.

Guadarrama, Rocío, *Los sindicatos y la política en México: la CROM 1918-1928*, México, Era, 1981.

Hernández Franyuti, Regina, *El Distrito Federal: historia y vicisitudes de una invención 1824-1994*, México, Instituto de Investigaciones José María Luis Mora, 2008.

*Historia del auto*, Barcelona, Vergara, 1963.

Hoffmann Calo, Juan, *Crónica política del ayuntamiento de la ciudad de México (1917-1928)* México, Gobierno de la ciudad de México, 2000.

Huitron, Jacinto, *Orígenes e historia del movimiento obrero en México*, 2ª edición, México, Editores Mexicanos Unidos, 1980.

Iñigo, Alejandro, *Bitácora de un policía (1500 -1982)*, México, Departamento del Distrito Federal, 1985.

Islas Rivera, Víctor, *Llegando tarde al compromiso: la crisis del transporte en la ciudad de México*, México, El Colegio de México, 2000.

Jiménez Muñoz, Jorge, *La traza del poder. Historia de la política y de los negocios urbanos en el D. F. (1824-1928)*, México, Codex editorial, 1993.

José Valenzuela, Georgette, *La campaña presidencial de 1923-1924 en México*, México, Instituto Nacional de Estudios Históricos de la Revolución Mexicana, 1998.

Knight, Alan, *La Revolución mexicana. Del porfiriato al nuevo régimen constitucional*, México, Grijalbo, v. 2, 1996.

Lombardo de Ruíz, Sonia, *Atlas de la ciudad de México*, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, Smurfit Cartón y Papel de México S.A., Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, 1996.

López Rosado, Diego, *Los servicios públicos de la ciudad de México*, México, Porrúa, 1976.

*Los presidentes ante la nación*, México, Cámara de Diputados, 1966, v. 3.

Mcgowan, Gerald Louis, *El Distrito Federal de dos leguas o como el Estado de México perdió su capital*, México, Secretaría de Finanzas, El Colegio Mexiquense, 1991 (Fuentes para la historia del Estado de México, núm.1).

Meyer Lorenzo, *Las raíces del nacionalismo petrolero en México*, 3ª ed., México, Océano, 2009.

Miranda Pacheco, Sergio, *Historia de la desaparición del municipio en el Distrito Federal*, México, Unidad Obrera Socialista, 1998.

Moliner, María, *Diccionario de uso del español*, Madrid, Gredos, 1990, t. II.

Motts, Irene, *La ciudad de México en las primeras décadas del siglo XX*, México, Porrúa, 1973.

Navarro Benítez, Bernardo, *Área metropolitana de la ciudad de México. Prácticas de desplazamiento y horarios laborales*, México, Universidad Autónoma Metropolitana, Universidad Nacional Autónoma de México, 2000.

*Nuestra Constitución. Historia de la libertad y soberanía del pueblo mexicano. De la iniciativa y formación de las leyes, de las facultades del congreso y de la comisión permanente artículos 71 al 79*, México, Instituto Nacional de Estudios Históricos de la Revolución Mexicana, 1991, (núm. 19).

Orozco y Berra, Manuel, *Historia de la ciudad de México desde su fundación hasta 1854*, México, Secretaría de Educación Pública, Diana, 1973, (colección sep setentas núm. 112).

Palacios Roji García, Agustín y Joaquín Palacios Roji García, *Guía Roji ciudad de México*, México, Guía Roji S.A. de C.V, 2010.

Palomar, Miguel Juan de, *Diccionario de México*, 3a edición, México, Trillas, 2005.

Peña, Moisés de la, *El servicio de autobuses en el D. F.*, s. p. i., 1943.

Pounds, Norman J. G., *La vida cotidiana: historia de la cultura material*, Barcelona, Crítica, 1992.

Prieto Laurens, Jorge, *Cincuenta años de política mexicana*, México, Editora mexicana de periódicos y revistas, 1968.

Ramírez Plancarte, Francisco, *La ciudad de México durante la revolución constitucionalista*, México, Editorial Botas, 1941.

Ramos Pedrueza, Rafael, *La lucha de clases a través de la historia de México. Revolución democraticobrurguesa*, México, Talleres Gráficos de la Nación, 1941.

Río, Fanny del y Carlos Vargas, *Historia de las comunicaciones y los transportes en México. El autotransporte*, México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 1988.

Rivas, Carlos, *Colección de leyes y disposiciones gubernativas, municipales y de policía vigentes en el Distrito Federal*, México, imprenta y litografía de Irineo Paz, 1884.

Rivera Cambas, Manuel, *México pintoresco artístico y monumental t. I*, México, Escuela Nacional de Bibliotecología y Archivonomía, 1967.

Rivero Martínez, Salvador, *Entropía: calor humano de una ciudad 1920-1930*, México, Joaquín Porrúa, t. I, 1982.

Rodríguez López, Jesús, *El transporte urbano de pasajeros de la ciudad de México en el S. XX*, México, Gobierno del Distrito Federal, 1999.

Rodríguez, Miguel, *Los tranviarios y el anarquismo en México*. Universidad Autónoma de Puebla, México, 1980, (Colección de Estudios Contemporáneos Serie Mayor).

Romero, Héctor Manuel, *Esquina... bajan. Los inicios del autotransporte en la ciudad de México*, México, Delegación Cuauhtémoc, 1982 (Cuadernos de la ciudad de México, núm. 7).

Romero, Héctor Manuel, *Historia del transporte en la ciudad de México, de la trajinera al metro*, México, Secretaría de Desarrollo Social, Departamento del Distrito Federal, 1987.

Ruiz, Ramón Eduardo, *La revolución mexicana y el movimiento obrero 1911–1923*, México, Era, 1978.

Salazar, Rosendo, *Las pugnas de la gleba 1907–1922*, México, Partido Revolucionario Institucional, 1972.

Sánchez Ruiz, Gerardo G., *Planificación y urbanismo de la Revolución Mexicana*, México, Universidad Autónoma Metropolitana, 2002.

Sierra, Carlos J., *Historia de los transportes eléctricos en México*, México, Departamento del Distrito Federal, 1976.

Smith James, *Coches antiguos*, Barcelona, Ultramar editores, s.a.

Taibo, Paco Ignacio, *Bolsheviks: historia narrativa de los orígenes del comunismo en México. 1919-1925*, México, J. Mortiz, 1986.

Tamayo, Jaime, *La clase obrera en la historia de México en el interinato de Adolfo de la Huerta y el gobierno de Álvaro Obregón (1920-1924)*, México, Siglo XXI. 1987.

Tannenbaum, Frank, *La revolución agraria mexicana*, México, Instituto Nacional de Estudios Históricos de la Revolución Mexicana, 2003.

Tarecena, Alfonso, *La verdadera revolución mexicana. Cuarta etapa 1915 a 1916*, México, Editorial Jus, 1960.

Torres Gutiérrez, Leticia y Genaro Amaro Altamirano, *El Transporte por el Lago de Chalco. Entre Chalupas y Trajineras*, México, Comisión Local para la Preservación del Patrimonio Cultural de Valle de Chalco Solidaridad, Museo Comunitario del Valle de Xico, 2001 (Cuadernos de Historia del Valle de Xico núm. 8).



## Trabajos inéditos

Berra Stoppa, Erica, *La expansión de la ciudad de México y los conflictos urbanos (1900-1930)*, México, El Colegio de México, 2 vol., 1982 (Tesis de doctorado en Historia).

Herrera Sánchez, Graciela Alicia, *La influencia del automóvil en la Historia de México*, México, Facultad de Filosofía y Letras Universidad Nacional Autónoma de México, 1985 (Tesis de Licenciatura en Historia).

Lazarín Guillén, Javier, *Venustiano Carranza y la búsqueda de su base de poder político propia: el caso de la intervención a la Compañía de Tranvías de México 1914-1919*, México, Instituto de Investigaciones Doctor José María Luis Mora, 2002 (Tesis de maestría en Historia).

Mac Gregor Campuzano, Javier, *Partidos nacionales y programas políticos en México 1918 – 1928*, México, El Colegio de México, 2005 (Tesis de doctorado en Historia).

Ramos Gracia, Martín, *Los caminos de fierro en el Distrito Federal: desde los ferrocarriles urbanos hasta los tranvías eléctricos 1858–1920*, México, Universidad Autónoma Metropolitana Iztapalapa, 1993 (Tesis de maestría en Historia).

Rojas Meza, Diana Montserrat, *El automóvil, un ícono de la modernidad porfiriana en la ciudad de México, 1899–1910*, México, Facultad de Estudios Superiores Acatlán, 2008 (Tesis de Licenciatura en Historia).

## Referencias electrónicas

<http://www.cornelsen.de/erw/1.c.2153074.de>  
Consultado el 27 de abril de 2010

<http://es.wikipedia.org/wiki/Neum%C3%A1tico>  
Consultado el 15 de abril de 2010

<http://etimologias.dechile.net/?camio.n>  
Consultado el 1° de diciembre de 2008

<http://etimologias.dechile.net/?o.mnibus>  
Consultado el 1° de diciembre de 2008

<http://www.juridicas.unam.mx/publica/libre/rev/rap/cont/161/pr/pr20.pdf>

Consultado el 31 de marzo de 2009

<http://buscon.rae.es/dpdI/>

Consultado el 27 de marzo de 2012

<http://www.autopasion18.com/HISTORIA-POPE-HARTFORD.htm>

Consultado el 7 de marzo de 2012

<http://www.autopasion18.com/HISTORIA-PANHARD-LEVASOR.htm>

consultado el 7 de marzo de 2012

<http://sites.google.com/sitethyrencars/home>

Consultado el 7 de marzo de 2012

<http://www.prewarbuick.com/gallery>

Consultado el 7 de marzo de 2012

<http://www.pbase.com/rpdosdy/>

Consultado el 7 de marzo de 2012

[http://www.setravi.df.gob.mx/wb/stu/cinco\\_siglos\\_de\\_transporte\\_en\\_la\\_ciudad\\_de\\_mexico/\\_/\\_rid/71?](http://www.setravi.df.gob.mx/wb/stu/cinco_siglos_de_transporte_en_la_ciudad_de_mexico/_/_rid/71?)

Consultado el 7 de marzo de 2012

[http://www.es.wikipedia.org/wiki/Transporte\\_p%c3%BAblico](http://www.es.wikipedia.org/wiki/Transporte_p%c3%BAblico)

Consultado el 1° de julio de 2009

<http://13mexeuacan.colmex.mx/Ponencias%20PDF/Michael>

Consultado el 3 de septiembre de 2012

<http://biblio.juridicas.unam.mx/libros/6/2654/9.pdf>

Consultado el 3 de septiembre de 2012

<http://www.cnrtl.fr/etymologie/d%C3%A9bayer>

Consultado el 28 de septiembre de 2012