



SOBRE RUEDAS

VOZ DE LA HISTORIA DE NUESTRO TRANSPORTE

Desde sus orígenes, los diferentes modos de transporte (terrestre, marítimo o fluvial, y aéreo) han desempeñado un papel trascendental no solo en el desarrollo de la economía de los países, sino también en la comunicación de sus habitantes en relación con su medio ambiente y cultura.

La aparición y evolución de cada uno de ellos (automóviles, barcos, aviones...) responde siempre a la necesidad humana de moverse de un lugar a otro por cualquier motivo: trabajo, educación, salud, descanso, diversión... La Ciudad de México, capital de la República Mexicana, es el escenario ideal para conocer, a través de sus etapas históricas, la evolución que han tenido sus medios de transporte.

MÉXICO – TENOCHTITLAN / CANOAS Y TAMEMES

¿Cuántos de los nacidos en la capital del país quisiéramos haber visto la majestuosa ciudad lacustre de México-Tenochtitlan aquel 8 de noviembre de 1519 que deslumbró al pequeño ejército español dirigido por Hernán Cortés al verla por primera vez? La urbe mexicana, situada en una isla rodeada por un conjunto de lagos que formaban entonces el valle de México, sencillamente impresionaba. Además de sus relevantes palacios y pirámides contenidos en su recinto sagrado, destacaba por su gran traza urbana reticular formada por amplias calzadas de tierra y numerosos canales de agua como parte de su infraestructura.

Dadas estas características urbanas y naturales, los mexicas se transportaban en “*acallis*” o canoas cuyo número, según algunas fuentes, llegó a ser de 60 a 70 mil unidades: piraguas ahuecadas a fuego, y bateas de fondo plano fabricadas a base de tablones.¹ En ellas no solo emprendían batallas contra los pueblos de la ribera, sino consolidaban su economía al exportar telas (textiles), hierbas medicinales, obsidiana, etc., y recibir los tributos de poblaciones distantes: finos plumajes, piezas de oro y plata, papel amate, etc. Además, transportaban sus víveres (maíz, algodón, madera, diversas plantas y alimentos), y se trasladaban de un barrio a otro para visitar a sus parientes o amigos. Según el cronista fray Juan de Torquemada, el emperador Moctezuma II gustaba de pasear por el lago de México en una embarcación grande con capacidad para 60 personas sentadas.

Para trasladar sus pertenencias en tierra firme, los mexicas no contaban con bestias de carga; a la rueda, que ya la conocían, le daban usos distintos. Empleaban entonces a los *tamemes* o *tlamemes*, cargadores profesionales que podían llevar bultos pesados de 30 a 40 kilogramos sobre sus espaldas a lo largo de 24 kilómetros durante todo un día. De esta forma transportaban los objetos y variadas mercancías que ponían en cajas tejidas de caña y cubiertas de cuero llamadas *petlacalli*. Asimismo, los *tamemes* cargaban municiones y bastimentos militares acompañando a los altos jefes del ejército mexicana.



Tamemes y canoas, únicos medios de transporte en la gran Tenochtitlan. Códice Mendocino.

EL VIRREINATO DE LA NUEVA ESPAÑA / CARRETAS, COCHES Y CABALLOS RUANOS

Tras la conquista, Tenochtitlan se convirtió oficialmente en la Muy Noble, Insigne y Leal Ciudad de México, capital de la Nueva España, mediante Cédula Real expedida en 1548. En su plaza mayor se veían pasar animales de tiro y carga, junto a palanquines o literas: andas empleadas en la antigua Roma y en el Oriente para transportar en ellas a una o dos personas, cargadas por sirvientes.

Se observaban también las primeras carretas sujetadas a bueyes, fabricadas en Puebla hacia 1536 por Sebastián de Aparicio para acarrear mercancías, abriendo así caminos de progreso en favor del naciente desarrollo económico de la Nueva España en la segunda mitad del siglo XVI. Por esta razón se considera al beato Aparicio como el pionero del transporte con animales de tiro en México y América.

El uso de las canoas perduró toda la época virreinal y fue un factor clave para el desarrollo económico de la Ciudad de México. Más de mil canoas entraban en ella diariamente en el siglo XVI; y para 1710 se enviaban a la ciudad 115,120 fanegas de maíz (una fanega equivale a 25.4 kilos) en 3,463 canoas. Transportaban además otros bienes de consumo como tomates, chiles, frutas, flores, calabazas; piedra, arena, forraje, trigo, cebada, etc.

Charles Gibson nos describe con detalle la forma de este transporte: “Las canoas más grandes del período colonial eran embarcaciones de cincuenta pies o más de largo, con capacidad para varias toneladas. La longitud mínima era de unos catorce pies. Eran de madera, cortada de un solo tronco, con remo cuadrado y poco fondo. Un carpintero hábil de Xochimilco podía hacer una canoa en una semana. Gran parte del transporte se realizaba de noche, de modo que el calor del día pudiera ser evitado.”²

No todas las canoas se empleaban para el comercio. En 1697 el viajero Gamelli Carreri calificaba al paseo de Jamaica como un sitio agradable en el cual se deslizaban estas embarcaciones provistas de música y cantos representativos de la riqueza folclórica del lugar.³

En el siglo XVIII la Ciudad de México era la mejor de la Nueva España, gracias al alto grado de desarrollo urbano, arquitectónico y cultural alcanzado. En cuestión del transporte se le consideraba una urbe de carrozas (coches grandes, vestidos y adornados) y paseos. Las personas adineradas empleaban sus elegantes coches y

caballos *ruanos* o *roanos* (de pelo color blanco y bayo entremezclado) para ir de un sitio a otro y atender sus actividades laborales, lúdicas y sociales.

En su relevante obra *Las Artes Industriales en la Nueva España*, don Manuel Romero de Terreros expone que en México “se fabricaron buenos carruajes como los que poseía el conde de Regla, y Domingo de Valcárcel”, y confirma que se traían coches importados como el del virrey segundo conde de Revillagigedo cuando hizo su entrada pública “en un coche inglés tirado por seis caballos muy enjaezados (adornados) con penachos de plumas en las cabezas, y los volantes por delante muy bien vestidos.”⁴

En 1793 Manuel Antonio Valdés, editor de la *Gaceta de México*, obtuvo la concesión para establecer un servicio de coches de alquiler llamados “coches de providencia” que tenía su terminal en la plazuela de Guardiola. ¿Sería éste el origen de los sitios de taxis contemporáneos?, “eran grandotes, cerrados, con las ruedas coloradas, la caja de color verde con guarnición amarilla [...] y en la espalda un gran medallón con el número respectivo que le tocaba”.⁵

LA CIUDAD EN EL SIGLO XIX / CARROZAS, COCHES DE ALQUILER, TRANVÍAS DE MULITAS...

En la primera mitad del siglo XIX el modo de transportarse en la ciudad capital no cambió mucho respecto al empleado en las postrimerías del virreinato; carruajes, diligencias, coches de alquiler, carrozas y carretelas continuaban trasladando personas y mercancías de un lugar a otro, haciendo recorridos cada vez más largos. Los grandes canales de la ciudad (La Viga, Chalco y Santa Anita) siguieron siendo aprovechados para transportar a diario, mediante las clásicas canoas: animales, víveres y mercancías.

Para esta etapa azarosa y cambiante que tuvo la ciudad capital a lo largo de esta centuria: guerras intestinas, invasiones, la presencia de emperadores efímeros (Iturbide y Maximiliano de Habsburgo), y de una dictadura que promovió el desarrollo y modernización del transporte y del país, nos apoyamos en los testimonios de algunos viajeros para darnos una clara idea de los transportes empleados entonces por los capitalinos.



Los últimos monarcas franceses solían desplazarse en este tipo de carrozas de gran lujo, tiradas al menos por seis caballos ricamente ornamentados. En una carroza parecida a ésta, se transportó en la ciudad de México la marquesa Calderón de la Barca. <https://www.pariscityvision.com/es/versalles/museos-versalles>

La marquesa Calderón de la Barca narra en su libro *La vida en México* su experiencia a bordo de un coche de lujo que había pertenecido al monarca de Francia, Carlos X,

adquirido por un paisano suyo y traído a México para su venta: “El oro que le cubre solo respeta las flores de lis de la Francia, que se yerguen sobre la corona; el interior está forrado de raso blanco, de color violeta los descansa manos, y los mullidos cojines también de raso. Todo él es amplio y cómodo, y con un movimiento que, por lo suave, parece el de una góndola. En este coche tirado por seis vigorosos caballos, con dos cocheros de primera clase, y escoltados por varios jinetes, partimos a escape.”⁶

En contraparte, los coches de alquiler, ubicados en varios sitios ya, ofrecían servicio de siete de la mañana a diez de la noche, y tenían que cumplir con reglas estrictas como ser carros decentes, cerrados; sin persianas o cortinas que impidieran ver a los pasajeros. Las mulas que tiraran de ellos debían ser mansas y del mismo color; las mulas flacas o débiles eran rechazadas. Respecto a la cantidad de pasajeros, se acordaba que no podían llevar a más de cinco personas adultas.



Un barco de vapor se desplaza sobre el canal de la Viga, a un costado de la pequeña y pintoresca población de Iztacalco. México y sus alrededores. Casimiro Castro.

Por increíble que parezca sabemos que existieron viajes en barco de vapor entre la Ciudad de México y la vecina población de Chalco. Fue don Mariano Ayllón quien promovió el vapor de nombre *Esperanza* para inaugurar dicha ruta en agosto de 1850. Poco después, en 1853 otro navío de nombre *Santa Anna* surcaba las aguas rumbo a Mexicaltzingo: “El vapor tiene 25 varas de largo y 4 de ancho, y es absolutamente plano y sin quilla. El casco es de hierro y está construido con la mayor solidez. La máquina es sumamente sencilla, con potencia de 20 caballos. El salón tiene la capacidad para 60 personas con toda comodidad.”⁷

Reau Campbell, estadounidense, nos cuenta que para ir al poblado de Santa Anita se tomaba en la plaza mayor un coche con el letrero “La Viga” para dirigirse al embarcadero y tomar luego un barco para disfrutar de un paseo por el canal. El costo del viaje entre semana era de cincuenta centavos a un dólar, y el número de pasajeros oscilaba entre 10 y 12 personas. En Santa Anita se podía tomar una canoa con capacidad para 8 o 10 personas quienes por una tarifa de 50 a 75 centavos podían pasear por su zona chinampera.⁸

En este breve recuento de los transportes de la capital del país no pueden faltar los carruajes de dos personajes de nuestra historia, el que llevó a don Benito Juárez en su autoexilio por todo el país (durante el segundo Imperio) de manufactura francesa a

cargo de la empresa de Henry Binder; y la fantástica carroza imperial de estilo ultra barroco en la que se transportaba doña Carlota, esposa de Maximiliano de Habsburgo. Cabe mencionar que, durante su administración, Maximiliano ordenó traer de Europa 31 carruajes con interiores tapizados en seda y terciopelo para el servicio de su gobierno.



Tranvías de mulitas en Azcapotzalco. Reproducción autorizada por el INAH.

En pleno porfiriato se inició la modernización del transporte en la capital del país. Se estableció entonces formalmente una red urbana y suburbana para tranvías que eran tirados por mulas o caballos -transporte surgido a partir de 1858- respondiendo así a la necesidad de movilizar un mayor número de personas. Hacia 1890 circulaban 600 tranvías arrastrados por tres mil mulas y caballos; partían de la plaza mayor o zócalo y recorrían casi por completo las calles de la ciudad y llegaban a poblaciones vecinas como Tacubaya y Azcapotzalco. Tenían unidades de primera y segunda clase; algunos con plataformas especiales para cargas, mientras que otros ofrecían servicios funerarios con destino a varios panteones. Buena parte de estos tranvías fueron fabricados en Estados Unidos por las empresas de John Stephenson y JG Brill.

Las familias adineradas de la sociedad capitalina mostraban su abolengo o jerarquía en sus vehículos de transporte al circular por los paseos emblemáticos de la urbe. En el de Bucareli transitaban en sus elegantes carretelas las señoras distinguidas, vestidas con lujo y peinadas con tocados de flores; mientras que los señores lo hacían montados en sus caballos de raza pura.

Don Manuel Rivera Cambas nos describe a los transportes que predominaban en el paseo de la Reforma: "allí se presentan desde el ligero *landó* abierto, acojinado y tirado por vistosos frisiones, hasta la pesada berlina que, perteneciente a los sitios, va arrastrada por flacas mulas".²

En 1891 fue creada la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, que entre otras tareas se encargó de regular los transportes en el país. En el ramo de Correos empleaba diversos medios de transporte: a pie, a caballo, a lomo de mula, guayines o diligencias según las diversas regiones; y en la ciudad capital repartía el correo en pequeños coches tirados por un solitario caballo.



Modo de transporte empleado en la ciudad capital por la Dirección de Correos, adscrita a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. Reproducción autorizada por el INAH.

La irrupción del vehículo con desplazamiento propio, sin necesidad de ser jalado por un burro o caballo, llegó a México en 1896 cuando la sociedad de Alexander Byron Moler y William P. de Gress construyó el primer automóvil en el país. En ese mismo año los señores Jules Limantour y de Teresa importaron los primeros automóviles equipados con motores de benzina.

En la siguiente centuria el transporte en la Ciudad de México experimentaría grandes innovaciones que darían respuesta a las necesidades de sus habitantes, sobre todo, atenderían el problema del crecimiento poblacional y urbano excepcional que la caracterizaría.

REFERENCIAS

- 1 Manuel Orozco y Berra, *Historia antigua y de la Conquista de México*, México, Tipografía de Gonzalo A. Esteva, tomo primero, 1880.
- 2 Charles Gibson, *Los aztecas bajo el dominio español (1519-1810)*, México, Siglo XXI, 1967.
- 3 Artemio del Valle Arizpe, *Obras completas*, México, Libros Mexicanos, tomo I, 1959.
- 4 Edgar Tavares López, *México luz urbana*, El Águila Compañía de Seguros, México, 2004, p. 36.
- 5 Monserrat Ugalde Bravo. "Taxis novohispanos ¿Cómo era el transporte público en la Nueva España?", en: <https://relatosehistorias.mx/nuestras-historias/taxis-novohispanos-como-era-el-transporte-publico-en-la-nueva-espana> consultada el 24 de enero de 2022.
- 6 *La vida en México*, México, Porrúa (Sepan cuantos..., 74), 1984.
- 7 *Diario Oficial*, México, 27 de junio de 1853.
- 8 *Campbell's New Revised Complete Guide and Descriptive Book of Mexico*, Chicago, Roger and Smith, CO., 1909.
- 9 Manuel Rivera Cambas. *México pintoresco, artístico y monumental*. Imprenta de la reforma. México, 1880.

BIBLIOGRAFÍA

Calderón de la Barca, Francis, *La vida en México*, México, Porrúa (Sepan cuantos..., 74), 1984

Campbell, Reau, *Campbell's New Revised Complete Guide and Descriptive Book of Mexico*, Chicago, Roger and Smith, CO., 1909.

Gibson, Charles, *Los aztecas bajo el dominio español (1519-1810)*, México, Siglo XXI, 1967.

Orozco y Berra, Manuel, *Historia antigua y de la Conquista de México*, México, Tipografía de Gonzalo A. Esteva, tomo primero, 1880.

Rivera Cambas, Manuel, *México pintoresco, artístico y monumental*. Imprenta de la reforma. México, 1880.

Tavares López, Edgar, *México luz urbana*, El Águila Compañía de Seguros, México, 2004.

Valle-Arizpe, Artemio del, *Obras completas*, México, Libros Mexicanos, tomo I, 1959.