



SOBRE RUEDAS

EL TRANSPORTE Y EL DESARROLLO

A fines del siglo XIX los transportes cotidianos como las trajineras, carretas, carruajes, diligencias, coches de alquiler y los trenes de mulitas se mantenían en activo; algunos de ellos lo hicieron hasta ya adentrado el siglo XX.

EL SIGLO XX Y LA EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN LA CAPITAL DEL PAÍS

En esta centuria tendría cabida una revolución en el sistema de transporte terrestre no solo de México sino del mundo entero con la consolidación del vehículo con motor comúnmente llamado automóvil, y todas sus variantes en cuanto a tecnología, tamaño y diseño.

Tranvías, Trolebuses y el Sistema de Transporte Colectivo Metro

La evolución del transporte público en la Ciudad de México comenzó el 15 de enero de 1900 cuando circuló el primer tranvía eléctrico que iba del zócalo -donde ya se tenía una atractiva y pintoresca estación- a la población de Tacubaya; las mulitas descansaban al fin y los pasajeros llegaban más pronto a su destino. En los talleres de Indianilla fue ensamblado el primer tren eléctrico de la compañía JG Brill dotado con 24 asientos de madera, cortinillas parasol en sus doce ventanas al principio -seis en cada costado-, y se desplazaba a una velocidad promedio de 30 km/h.

El chofer, uniformado, manejaba siempre de pie en un espacio semi cubierto separado de los pasajeros. El tranvía disponía de dos accesos, subida y bajada por un mismo lado de preferencia el derecho. Al paso del tiempo este tipo de tranvía fue creciendo en tamaño dando cabida a 36 y 48 personas cómodamente sentadas; dio servicio hasta la mitad del siglo XX cuando entró en acción un nuevo modelo que ofrecería mayores ventajas.

En 1954 comenzaron a operar los tranvías PCC o "*Pennsylvania Car Company*". Presentaban una silueta aerodinámica y una combinación de colores marfil con franjas verde oscuro por fuera. Tenían capacidad para 100 pasajeros, la mitad de ellos ocupaba los asientos de piel. Su marcha era más silenciosa, pero su aceleración suave y potente; y tenía puertas automáticas. Las compañías Westinghouse y General Electric, se encargaron de diseñar su sistema eléctrico.¹

Alcanzaban un máximo de 60 kilómetros por hora y el imaginario colectivo los recuerda, entre otros motivos, porque en el *retriver* o tensor de la parte posterior del tranvía, donde se aseguraban los cables, viajaban gratis "de mosca" niños y jóvenes intrépidos. En 1984 estos tranvías dejaron de prestar servicio, sin embargo, sus vagones en grupos de tres fueron aprovechados para formar el Tren Ligero que llegó a cubrir las rutas Taxqueña – Xochimilco y Huipulco-Tlalpan. De esta forma, los tranvías PCC continuaron brindando servicio hasta 1995 cuando fueron reemplazados definitivamente por unidades nuevas.

También a mediados del siglo XX hicieron su aparición los trolebuses modelo *Westram* (1951) cuando 20 de ellos comenzaron a circular por la ciudad. Mostraban una notable innovación: sus grandes llantas de hule le permitían mayor libertad de movimiento al no utilizar ya los antiguos rieles de los tranvías eléctricos. Su andar era silencioso, pero también podían aumentar su velocidad sin ningún esfuerzo.

Entre los variados modelos de trolebuses que dieron servicio a los capitalinos figuran dos: el trolebús *Moyada* con una longitud de 12 metros por 2.64 m de ancho, 3.08 m de altura y un peso de 18 toneladas; y el trolebús *Brill* con 10.10 m de largo por 2.56 m de ancho, una altura de 2.90 m y un peso total de 20 toneladas. En este último modelo se podían apreciar diversos anuncios destinados a los pasajeros comenzando por el precio del boleto: 35 centavos (más tarde se cobró 50 y 60 centavos debido a la remodelación del servicio); se pedía exigir su boleto al operador para evitarse doble pago; quedaba prohibido distraer al operador; los niños que ya caminaban pagaban pasaje también; y, por último, se prohibía subir con bultos poco manejables y objetos sucios que causaran malestar al pasaje.²

En el campo de los tranvías, el Sistema de Transporte Colectivo Metro llegó en 1969 a la vida de los capitalinos, como respuesta a largos años de crisis que venía manifestando el transporte público desde mediados del siglo pasado, etapa en la cual ni los camiones urbanos, el tranvía eléctrico, el trolebús y los taxis se daban abasto para transportar a los cerca de ocho millones de pasajeros diarios que se tenían entonces.

Bajo la administración del Ing. José Antonio Padilla Segura, secretario de Comunicaciones y Transportes, se llevó a cabo la construcción e inauguración del Metro, transporte masivo subterráneo que hacía realidad trasladar a 120 mil personas por hora. Asimismo, fueron adquiridos entonces 305 trolebuses más y su red fue ampliada en 49 kilómetros.

Camiones de pasajeros o autobuses urbanos

El origen de los camiones de pasajeros se remonta a 1917 cuando una huelga de tranviarios fue aprovechada por un grupo de personas que improvisaron un “camión de pasajeros” colocando una plataforma de madera con bancas a lo largo sobre un chasis con motor, cubierto en su totalidad por un toldo, para ofrecer así el servicio que proporcionaban los tranvías eléctricos.³

A partir de entonces estos “camioneros” llegarían a consolidarse -a lo largo de seis décadas- como un gremio poderoso (la Alianza de Camioneros), no solo por la necesidad social que se empezaba a tener en el campo del transporte urbano de pasajeros en la capital del país, sino también por constituirse en una sólida base de apoyo social a los regímenes postrevolucionarios primero, y después a los vínculos estrechos que forjaron con las autoridades.⁴



Primeros transportes de pasajeros en los años veinte y treinta del siglo XX. Zubieta y Aramburu, Fernando. El transporte en la Ciudad de México, Ayer y Hoy 1922-1942 Ed. S/d 1965. Biblioteca del Museo de la Ciudad de México.

Por las fotografías que se tienen de los primeros autobuses que circulaban por la ciudad en los años veinte y treinta del siglo pasado, cubriendo rutas muy importantes como la Roma-Mérida y Anexas; Insurgentes-Santa María; podemos notar que no eran tan grandes de tamaño, tenían bancas corridas a lo largo, una puerta de acceso al frente y dos en la parte posterior. La gran demanda que tenían entonces se aprecia en las personas que prácticamente van “colgando” en los estribos de las puertas de subida y bajada.

Al paso del tiempo, la industria automotriz fue evolucionando y con ella surgieron nuevos modelos para el transporte tanto de personas como de materiales pesados. En lo que sería una pasarela de autobuses urbanos desde mediados del siglo XX hasta finales de este, tienen cabida varios modelos que la mayoría de los capitalinos -que tengan la edad suficiente- recordarán como parte importante de su vida cotidiana.

Los “Pistaches”



Camiones de color verde pistache y blanco en una glorieta del paseo de la Reforma.
<http://www.pasajero7.com/esquina-bajan/>

Debían su nombre a la combinación del color verde claro de su carrocería con el blanco de su toldo con la que fueron pintados la mayoría de los camiones “trompudos” que llevaban el motor en la parte frontal. Su carrocería fue encomendada a tres empresas: CASA, IMSA y TYCSA que emplearon chasises Ford, GMC e International Harvester.⁵ Entre las variadas rutas que cubrían destacaban Santa María-Mixcalco y Penitenciaría-Niño Perdido. Los camiones “pistaches” contaban con transmisión manual, y el costo del pasaje era de 30 centavos. Ofrecían asientos corridos a lo largo, y una puerta de subida al frente y otra de bajada a la mitad del autobús; detrás del asiento del chofer había otra puerta que era utilizada de emergencia. La línea San Rafael-Aviación-Indianilla-Nonoalco aún empleaba camiones de este tipo hacia 1978.

Los “Chatos”

A mediados de la década de los años cincuenta surgieron los autobuses “chatos”, cuyo sobrenombre contrasta con el de los “trompudos” pistaches. Su motor seguía estando al frente pero ahora debajo del área del chofer, lo cual ocasionaba excesivo ruido y calor. El color de su carrocería era amarillo crema, tenía ventanas de aluminio, corredizas de arriba hacia abajo y viceversa; sus asientos ya no eran corridos, ahora se agrupaban en módulos para dos personas que miraban hacia el frente de la unidad. El número y nombre de su ruta se observaba en la parte superior de su frente, y en los costados de la carrocería.



Los clásicos “chatos” se desplazaban por la ciudad en los años sesenta. <http://marlennegg.blogspot.com/>

Otras características innovadoras fueron su extrema longitud y un par de ventilas sobre su techo que permitían el paso del aire para refrescar el ambiente que el usuario agradecía. El costo era de 40 centavos por persona. Se tiene noticia de que los “chatos” circularon por la Ciudad de México hasta el comienzo de la década de los setenta.

Las “Vitrinas”

La evolución del autobús de pasajeros se observó claramente en los camiones “vitrina” que dieron servicio por dos décadas (1960-1970), empezando por sus grandes parabrisas de forma cuadrangular que le otorgaban tal sobrenombre; sus ventanas eran corredizas ahora hacia los lados y reducidas en número en los costados, aun así, abarcaban a todos los asientos. Su motor se encontraba ya en la parte posterior, y su transmisión era automática.



Camión “vitrina” con el parabrisa plano más grande de lo común. <https://www.flickr.com/photos/jonathansalinas/4936744348>

La carrocería de estos autobuses fue fabricada por la empresa CASA sobre chasises marcas GMC, FORD y DODGE. Entre otras rutas tenían a cargo la de Villa Álvaro Obregón, Colonias Urbanas, San Rafael-Aviación-Martínez de la Torre.⁶

Cercano a la inauguración de las Olimpiadas de 1968 apareció otro modelo de “vitrina” más avanzado. Su parabrisa ya no era totalmente plano, sino exhibía una forma prismática. En su interior las dos filas de asientos que miraban al frente, se combinaban con asientos de tres personas que se alineaban a la carrocería; los asientos mostraban tapiz de vinil color verde olivo. Su costo era de 50 centavos por pasajero, y si algo heredó de los autobuses “chatos” fue su color amarillo cremoso.

Los “Delfines”

En 1973 las empresas CASA y DINA lanzaron un nuevo y revolucionario modelo de autobús de pasajeros: el “delfín” con una producción de 2,360 unidades; su éxito rebasó fronteras al convertirse en producto de exportación a varios países latinoamericanos.⁷ El costo del boleto era de un peso, prohibía a los viajeros estar de pie, ya que su interior dejaba muy poco espacio en el pasillo del centro para darle mayor amplitud a los 41 asientos acolchonados y tapizados en vinil color café claro. A mediados de 1976 este autobús contaba con poco más de 5,500 unidades.



Autobús “delfín” transporte de exportación en el cruce de paseo de la Reforma y la calle de Niza.
<https://twitter.com/cdmexeneltiempo/status/1208497672287481856?lang=da>

Aspectos innovadores de estos autobuses fueron sus ventanas panorámicas con vidrios polarizados, un torniquete de acceso, su motor que funcionaba con diésel lo hacía un transporte menos contaminante. Dos pequeñas figuras cromadas de delfín, ubicadas sobre la carrocería, reafirmaban su sobrenombre, y varios timbres a lo largo del camión avisaban al chofer para hacer la parada solicitada.

Las “Ballenas”

Fue quizá el último modelo de transporte urbano de pasajeros identificado por un sobrenombre. Originados a mediados de los años setenta, se menciona que estos autobuses eran reconstrucciones de los llamados “vitrina”. Combinaban los colores azul y blanco, mostraban en sus costados dibujos de ballenas y podían alojar un promedio de 80 pasajeros (sentados y de pie).

Ruta 100

En la década de los ochenta, el gobierno capitalino revocó las concesiones a los particulares (86 empresas privadas) que durante mucho tiempo tuvieron a cargo el servicio de transporte público de pasajeros en autobús; la decisión fue tomada debido a

sus malas prácticas y abusos cometidos en los últimos años. De esta forma, y por decreto presidencial se constituyó el 25 de septiembre de 1981 el organismo público descentralizado Autotransportes Urbanos de Pasajeros Ruta 100. El objetivo principal fue tomar el mando de este importante servicio público con los más de siete mil autobuses (dos mil circulando)⁸ que poseían las diversas compañías camioneras.



“Vitrinas” y “delfines” convertidos en autobuses de la Ruta 100. <http://www.pasajero7.com/auge-y-caida-de-la-ruta-100/> <https://local.mx/autor/diego-cera/page/41/>

Todos los camiones de pasajeros existentes en 1983 fueron pintados en color amarillo con franjas café, y en su carrocería apareció el logotipo de la Ruta 100: la cifra cobijada o cubierta por una gran letra R. Poco después se adquirieron nuevas unidades a la empresa MASA SOMEX de fabricación nacional, y en una etapa posterior fueron compradas 1,010 unidades más, entre ellas 170 autobuses articulados; otros colores empleados en las unidades fueron el gris en la carrocería combinado con dos franjas en tono azul y una verde al centro, que simbolizaban el empleo de motores ecológicos que emitían gases menos contaminantes.



Nuevos modelos de la Ruta 100 aparecieron en la década de los años noventa. <https://twitter.com/cdmexeneltiempo/status/1271885520788877312?lang=bg>

La Ruta 100, a decir de investigadores en la materia, desarrolló uno de los mejores proyectos de movilidad que haya experimentado la ciudad capital en el breve lapso de poco más de una década, propiciando la “época de oro del servicio público de transporte”.⁹ Graves problemas administrativos, económicos y laborales la llevaron a la

quiebra (1995), la ciudad entonces impulsó una nueva forma de transporte representada por combis y microbuses.

REFERENCIAS

- 1 Aguirre Botello, Manuel y Héctor Galán Pane en: "Los tranvías de la ciudad de México, 1850-1971 Mejor cuéntame uno de tranvías..." en: <http://www.mexicomaxico.org/Tranvias/TRANVIAS.htm> consultada el 17 de febrero de 2022.
- 2 Museo del Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal.
- 3 Jesús Rodríguez López – Bernardo Navarro Benítez *El transporte urbano de pasajeros de la Ciudad de México en el siglo XX*, Gobierno del Distrito Federal – UNAM, México, 1999, pp. 18-19.
- 4 Jesús Rodríguez López – Bernardo Navarro Benítez *Op. Cit.*, p. 20.
- 5 "Esquina bajan autobuses con historia" en: <http://esquina-bajan.blogspot.com/2012/01/iii-la-cumbre-de-la-epoca-permisionaria.html> consultada el 16 de febrero de 2022.
- 6 Ídem.
- 7 Ídem.
- 8 Navarro, Bernardo, "Dialéctica contradictoria del transporte en el Valle de México", en Bassols y Gloria González, 1997.
- 9 Jorge Legorreta, Memorias de la ciudad /zoológico rodante. De cocodrilos al pulpo verde, el transporte dominante de la urbe en: <https://www.jornada.com.mx/2004/09/23/02an1cul.php?origen=cultura.php&fly=1> consultada el 18 de febrero de 2022.

BIBLIOGRAFÍA

Jesús Rodríguez López – Bernardo Navarro Benítez *El transporte urbano de pasajeros de la Ciudad de México en el siglo XX*, Gobierno del Distrito Federal – UNAM, México, 1999.