

El Ferrocarril Urbano de Tepic (1881–1890). Convivencias y conveniencias de los tranvías de tracción animal sobre la estructura urbana de una ciudad provinciana

Raymundo Ramos Delgado*

rdelgado@ittepic.edu.mx

ORCID: 0000-0001-9287-8694

The Urban Railroad of Tepic (1881–1890). Coexistence and convenience of animal-drawn tramways on a provincial city's urban structure

Resumen:

El artículo estudia la incorporación del tranvía de tracción animal a la estructura urbana de Tepic utilizando diversas fuentes hemerográficas locales y regionales. Este estudio se centra en el periodo posterior a la llegada del ferrocarril a México a mediados del siglo XIX, durante el cual todo el país aspiró a modernizar sus comunicaciones. Se parte de la premisa de que, dentro de este entorno, los tranvías urbanos se anexaron de manera paulatina a las

Palabras clave: modernización, Nayarit, oligarquía, porfiriato, transporte urbano, tranvía.

Abstract:

The article studies the incorporation of the animal-drawn tramway into Tepic's urban structure by consulting various local and regional newspaper sources. This study focuses on the period that fol-

lowed the arrival of the railway in Mexico in the mid-nineteenth century, during which the country sought to modernize its communications. It starts from the premise that, within this milieu, urban

lowed the arrival of the railway in Mexico in the mid-nineteenth century, during which the country sought to modernize its communications. It starts from the premise that, within this milieu, urban

* Instituto Tecnológico de Tepic. Av. Tecnológico 2595, Col. Lagos del Country, 63175, Tepic, Nayarit.

trams were gradually attached to the structures of Mexican cities. I argue that its subsequent incorporation into the provincial capitals – Tepic, for example – consolidated the presence of the tram as a means of public transport. I also discuss

particularly the demonstration of the interests of national and foreign oligarchies and how they seem to have focused on the concept of mobility as an object of desire and aspiration, and, above all, on profit gain.

Keywords: Modernization, Nayarit, oligarchy, porfiriato, tram, urban transport.

Introducción

En 1873, tras la muerte de Manuel Lozada, jefe militar insurrecto del gobierno liberal, las expectativas respecto de la economía del Distrito Militar de Tepic fueron prometedoras. A partir de la década de 1880, con la iniciativa de la oligarquía local integrada a los intereses del porfiriato, se emprendió una serie de mejoras materiales para la capital, particularmente por la construcción de equipamientos de carácter público y por la introducción de servicios de infraestructura básica. El establecimiento de escuelas, asilos, hospitales, teatros, parques, así como redes de agua y electricidad, revelaron las constantes inversiones públicas de particulares para el espacio urbano tepiqueño. A raíz de ello, a finales del siglo XIX, Tepic se vio modernizada gradualmente con la pretensión de corresponder con la misma imagen urbana de otras ciudades capitales del país.

Aunado a lo anterior, parte de las inversiones, pero más de las especulaciones hechas por los apoderados de esta región, estuvieron relacionadas directamente con la trascendencia de dos proyectos ferroviarios dentro del contexto nacional e internacional. El primero, la línea del ferrocarril occidental que transitaría por la costa del noroeste de México hasta California, Nevada y Nuevo México, Estados Unidos; el segundo, la línea del ferrocarril interoceánica que conectaría los puertos del Pacífico – *i.e.*, Mazatlán, San Blas y Manzanillo – con los del Golfo de México – *i.e.*, Matamoros, Tampico y Veracruz –, para luego conectarse con la línea existente en Texas, Estados Unidos.¹

De estos proyectos, desde la prensa local, se aseveraba la utilidad económica que acarrearía tener una línea ferroviaria que enlazará a la Ciudad de México con el occidente del país y con el océano Pacífico, en concreto al puerto de San Blas con la capital de Tepic, y de ahí hasta Guadalajara. En el mismo tenor, Pérez González (1894, pp. 104–14) insistía acerca del beneficio

¹ Lo anterior quedó plasmado en algunos mapas de las compañías ferroviarias norteamericanas de finales del siglo XIX, como los de la Southern Pacific Company de 1884 y 1892.

de tener dichas vías de comunicación en la entidad, redactando para ello un minucioso examen sobre la “posibilidad y conveniencia” de que el ferrocarril atravesara el Territorio de Tepic, en particular las líneas férreas que conectarían a Mazatlán con Guadalajara y a San Blas con Tepic, describiendo pormenorizadamente una serie de factores geográficos, climáticos, agropecuarios y poblacionales que ayudarían tanto a la construcción de este proyecto nacional como al progreso de la región tras su establecimiento.

A raíz de esta visión, la intención de enlazar por medio del ferrocarril a esta comarca tepiqueña fue persistente. Como lo menciona José Valenzuela (1994, pp. 323–24), en 1881 Carlos Rivas – secretario particular del presidente Manuel González – le otorgó plena autorización a Leopoldo Romano – jefe político del Distrito Militar de Tepic – para que, en representación de la Presidencia de la República, gestionara con la Compañía del Ferrocarril Central el paso de la línea férrea sobre el territorio tepiqueño y, en particular, la conexión entre el puerto de San Blas y la ciudad de Tepic. Con el mismo ímpetu emprendedor, en ese mismo año un grupo de empresarios consiguió una concesión para establecer un moderno sistema de transporte público en Tepic, con la intención de auxiliar en el movimiento de transeúntes desde la estación de pasajeros de dicho ferrocarril hasta el centro y los alrededores de la ciudad.

El presente artículo, bajo una postura hermenéutica y una mirada historiográfica, pretende advertir la llegada del tranvía de Tepic, con el objetivo de visibilizar, a través de la historia urbana local, su establecimiento dentro de la estructura urbana de esta capital. Para ello, se realizó un análisis histórico comparativo entre las diversas fuentes de información histórica disponible, tanto del ámbito local, regional como nacional, particularmente consultando el *Periódico Oficial del Distrito Militar de Tepic* y el *Periódico Oficial del Territorio de Tepic*, desde el portal de la Hemeroteca Nacional Digital de México. Lamentablemente, no se han encontrado expedientes que avalen la sociedad, concesión, establecimiento o reglamentación para este tipo de transporte público en la ciudad, debido principalmente a que no existe un Archivo Histórico Municipal que conserve documentalmente la historia urbana de Tepic durante el porfiriato. Además, consulté la recopilación hecha por José Valenzuela (1994), respecto de la gestión en el tendido de vías férreas por el país, a partir del archivo personal del presidente Manuel González, bajo el resguardo de la Universidad Iberoamericana.

El trabajo se divide en cuatro apartados. El primero, a partir de un marco histórico contextual, y desde una visión global y occidental, trata de visibilizar la llegada de los ferrocarriles urbanos a las ciudades capitales de México. Luego, en el segundo, se describe el origen y desarrollo de la compañía Ferrocarril Urbano de Tepic, así como las relaciones empre-

sariales que mantuvieron sus socios en el escenario político nacional. A continuación, en el tercero, se analiza espacialmente la disposición de la línea férrea respecto de la estructura urbana de Tepic de finales del siglo XIX. Finalmente, en el cuarto, se hacen las conclusiones de este texto.

La experiencia de la ‘tranvimanía’ en México

Para Capel (2011, p. 5), el trazo del sistema viario, en el que se incluyen las vías férreas de los tranvías, influyó de manera contundente en la definición de las ciudades, ya que con frecuencia estos railes se convertían en el organizador del crecimiento y en el estructurador del parcelario, al establecer conexiones o dirigir líneas de expansión. También menciona que, regularmente, dichas vías tuvieron una estructura radial debido a que se derivaban de una misma centralidad, para luego hacer enlaces transversales interiores y conexiones exteriores con las periferias urbanas y suburbanas. Asimismo, Capel (2011, pp. 71–72) define que los tranvías de tracción animal, o hipomóviles – en referencia al ser jalados con mulas o caballos– seguían calles o carreteras existentes, por lo que su establecimiento era barato respecto de los ferrocarriles, por su ligereza, capacidad, mantenimiento y construcción, pero, sobre todo, porque la velocidad se adaptaba de fácil manera dentro de los espacios urbanos, lo que permitía reducir los precios de traslado de pasajeros.

Aun con esta facilidad económica para transportarse en estos tranvías, Oyón (1999, p. 18) revela que el proceso de democratización del transporte público fue “lento y selectivo”, debido a que no todas las ciudades, áreas urbanas – ya fueran habitacionales o industriales – y clases sociales, fueron parte de él. El autor menciona que, para el caso europeo, la llegada de los ferrocarriles en 1830, los ómnibus en 1840, los tranvías de tracción a sangre en 1860 y los trolebuses eléctricos en 1900, se explica tanto por razones estético-culturales como político-económicas. Asimismo, relata que más allá de condicionantes tecnológicas, también se añadieron circunstancias particulares en la urbanística de cada localidad, como la extensión de la concesión, la gestión financiera, la disponibilidad de capital, la estratificación por tarifas de pasaje y accesibilidad de horarios, y, sobre todo, la relación que tuvo su establecimiento respecto del crecimiento de las ciudades; es por ello que existieron desfases y discrepancias en las dinámicas urbanas de ambos lados del Atlántico.

Para el caso latinoamericano, según Lewis (2008, pp. 91–92), el desarrollo de los tranvías de finales del siglo XIX estuvo condicionado por dos situaciones: en primer lugar, por el rápido crecimiento urbano y la aparición de nuevos servicios en las periferias que requirieron de un transporte

más eficiente para el traslado de personas, y, después, por el arribo de la electricidad, que reemplazó las viejas tracciones animales por una energía más limpia y económica. Además, indica que su crecimiento, proliferación y declive, fue una consecuencia de la topografía del lugar – así como de la imagen urbana y del paisaje urbano –, la expansión urbana, el mercado inmobiliario, la tecnología motriz, las finanzas municipales y la fortaleza mercantil de las empresas dedicadas a su gestión, que en su mayoría eran extranjeras. De igual manera señala que en este territorio no hubo una ‘tranvimanía’ al estilo europeo o, incluso, un desplazamiento tecnológico sucesivo como en occidente: los cables eléctricos no relevaron las máquinas de vapor que, a su vez, habían relevado a las tracciones con animales.

Dentro el contexto mexicano, aunque comúnmente se acepta como equivalentes, los conceptos de ‘ferrocarril urbano’ y ‘tranvía urbano’ – específicamente por el anglicismo *tramway* – variaron históricamente por sus características tecnológicas. Aguayo (2016, pp. 7–9, 12–14) precisa que esta diferencia radica según: a) la tracción utilizada, ya fuera tirada por animales – tracción ‘a sangre’ –, impulsada por vapor, o de forma mixta; b) la distancia que recorren entre barrios, periferias, pueblos y ciudades; c) el servicio exclusivo de pasajeros, pues comúnmente no se usaba para mover mercancías; d) el territorio sobre el que transitaban, fuera por algún terreno o por la vía pública, empleando para ello términos como ‘urbano’ o ‘suburbano’; e) la velocidad alcanzada en su circulación, y, sobre todo, f) el tipo de rieles, ancho de carriles y las vías que empleaban rieles ligeros de hierro soportadas con o sin barras de madera – de ahí el concepto de *tram* o *track*.

A partir de la recopilación hecha por Morrison (2003) en su página digital, se han caracterizado los itinerarios de algunos ferrocarriles urbanos respecto de la estructura urbana de las ciudades mexicanas en la segunda mitad del siglo XIX. En ellos se advierte que la organización de las vías tenía como objetivo enlazar las centralidades con las periferias, donde habitualmente se encontraban las estaciones principales y las terminales de abordaje, viajando desde las plazas principales hasta equipamientos de tipo civil, religioso, o incluso de ocio y esparcimiento, como un paseo o un jardín, centros de trabajo, estaciones del ferrocarril, suburbios susceptibles al crecimiento habitacional, o poblaciones vecinas inmediatas. De igual forma, el autor menciona que, más allá de su extensión, ancho de vía o tecnología de tracción, existieron casos singulares (véase Tabla 1). Como lo precisa el mismo Morrison (2003), hubo tranvías que unían a las ciudades con zonas portuarias, como Veracruz, Mazatlán, Guaymas y Tampico; con áreas industriales, como Puebla y Monterrey, al igual que con haciendas, como las henequeneras de la península de Yucatán, que comunicaban a Mérida y a Puerto Progreso. También los

que llevaron turistas desde la villa de San Juan Teotihuacán hasta las pirámides, o desde las periferias de Monterrey hasta las aguas termales de Topochico; los que conectaron de forma interurbana a Tacubaya y Chalco en el valle de México, a Celaya con León, a Jacona con Zamora, a Lerdo con Gómez Palacio y Torreón, a Veracruz con San Juan y Jalapa, y a Orizaba con Río Blanco, Nogales, Santa Ana, Santa Rosa y Cerritos; por último, existieron aquellas líneas internacionales que vincularon ciudades fronterizas entre México y Estados Unidos, como Ciudad Juárez – i.e., Paso del Norte – con El Paso, y Nuevo Laredo con Laredo.

Tabla 1
Concesión de ferrocarriles urbanos de tracción animal
en las principales ciudades de México

Ciudad	Compañía	Inicio	Vía mm	Largo km	Proveedora de carros
Aguascalientes	Tranvías del Comercio	1883	914	1 032	J Stephenson Co.
Campeche	Sebastián Dondé	1882	914	23 500	
Celaya	Ferrocarril Urbano de Celaya	1883	900	5 747	
Chihuahua	Ferrocarril Urbano de Chihuahua	1887	914	9 982	J Stephenson Co.
Ciudad de México	De Villamil a Estación FF.CC.	1857		1 800	E Gilbert & Co.
Ciudad de México	Ferrocarril de Tacubaya	1858			E Gilbert & Co.
Ciudad de México	Ferrocarril de Chalco	1865			
Ciudad de México	Ferrocarriles del Distrito Federal	1878	1 435		J Stephenson Co.
Ciudad de México	Tranvías de Correspondencia		914		J Stephenson Co.
Ciudad de México	Ferrocarril del Valle	1890	914		J Stephenson Co.
Ciudad Juárez	Ferrocarril Urbano y Puente de Paso del Norte	1881	914	2 000	
Colima	Ferrocarril Urbano de Colima		1 430	3 000	
Cuernavaca		1900	914	5 000	
Guadalajara	Tranvías de Guadalajara SA	1878	1 435	50 860	J Stephenson Co.
Guanajuato		1882	1 430	19 500	
Guaymas	Ferrocarril Urbano de la Aurora	1888	1 430	4 000	
Hermosillo	Ferrocarril Urbano de Hermosillo		950	4 000	

León	Tranvías del Centro de León	1882	1 430	19 500	
Matamoros	Ferrocarril Urbano de Matamoros	1873	914	2 000	
Mazatlán	Ferrocarril Urbano de Mazatlán	1876	914	1 500	
Mérida	Tranvías de Mérida	1891	914	50 094	JG Brill Co.
Mexicaltzingo	Tranvías de Mexicaltzingo	1880			
Monterrey	Ferrocarril Urbano de Monterrey	1883	1 435	25 257	
Monterrey	Ferrocarril Urbano a Topochico	1887			
Morelia			914	7 640	
Nuevo Laredo		1888	1 280	2 300	
Oaxaca	Urbano y Agrícola de Oaxaca	1890	914	11 279	American Car Co.
Oaxaca	Oaxaca y Oriente		914	8 000	
Oaxaca	Ferrocarril a San Felipe SA		900	1 000	
Orizaba		1878			
Pachuca	Ferrocarril Urbano de Pachuca		914	25 050	
Pátzcuaro		1880	914	3 045	JG Brill Co.
Progreso	Tren Urbano de Puerto Progreso	1893	914	3 113	J Stephenson Co.
Puebla	Ferrocarril Urbano de Puebla	1881	1 435	26 834	
Puebla	Ferrocarril Industrial de Puebla	1890		20 000	
Querétaro	Ferrocarril Urbano de Querétaro		1 435	9 100	
San Luis Potosí	Tranvías de San Luis Potosí	1882	914	28 341	JG Brill Co.
Tampico	Ferrocarril Urbano a La Barra	1885			JG Brill Co.
Tampico	Ferrocarril Urbano de Tampico	1901	915	7 660	
Teotihuacán	Ferrocarril Urbano de Teotihuacán		914	3 000	
Tlaquepaque	Tranvías de San Pedro Tlaquepaque	1881			
Toluca	Tranvías de Toluca		914	11 200	
Torreón, Lerdo y Gómez Palacio		1900		1 856	
Uruapan	Tranvías de Michoacán	1900	914	2 511	JG Brill Co.
Veracruz	Ramón de Zangroníz	1864			
Veracruz	Ferrocarril Urbano de Veracruz	1875	1 435	18 000	J Stephenson Co.
Veracruz	Ferrocarril del Puerto-Cementerio	1894			

Villahermosa	Tranvías Tabasqueños	1887	914	1 400	
Villahermosa	Ferrocarril Urbano de San Juan	1893	750	5 743	
Xalapa			1 435	8 000	
Zacatecas			914	3 000	
Zamora	Tranvías de Jaconá a Zamora		914	5 210	

Fuente: *Anuario Estadístico de la República Mexicana de 1907* (1912, pp. 157–80); Morrison (2003).

Si los años de 1870 fueron la época dorada del tranvía europeo (Lewis, 2008, p. 92), las siguientes dos décadas lo fueron para el caso mexicano (Morrison, 2003). De acuerdo con lo descrito por Hira De Gortari (1991, p. 49), entre 1882 y 1910, las líneas de los ferrocarriles urbanos en la capital del país, “la ciudad de los tranvías”, simplemente se triplicaron debido a que el encarecimiento de las rentas contribuía a desplazar a la población a suburbios más baratos y cada vez más distantes, multiplicando el número de pasajeros a todas horas del día. Es así como, para Mario Camarena (1992, pp. 141–42), el tranvía mexicano fue un símbolo de modernidad: acortó distancias, redujo tiempos, aceleró cotidianidades, modificó paisajes, articuló territorios, vinculó sociedades y trasportó pasajeros, así como también ofreció una forma rápida de enlace entre la ciudad y los centros de producción de los alrededores, haciendo que la velocidad de traslado disciplinara el tiempo laboral y ampliara la escala mental del territorio.

Además, como Katzman (2016, pp. 102–3) lo menciona, las ruedas de las carretas eran las causantes del deterioro de los pavimentos en las calles, por lo que la llegada de los tranvías a la ciudad disminuyó en parte este problema. De igual manera – como todo discurso de la modernidad –, la llegada de este tipo de transporte favoreció a la mejora de la infraestructura urbana, ya que las concesionarias de estos ferrocarriles se comprometían a la conservación de aquellos empedrados de calles sobre los que circulaban dichos tranvías. Además, brindaron mantenimiento a pavimentos en banquetas, instalaciones de agua, redes de atarjeas, y sobre todo a liberar los escurrimientos pluviales para evitar inundaciones debido a que regularmente los rieles se superponían a la mitad del ancho de la vía pública. Por ello, las “calles pasaron a ser terreno de las máquinas y los hombres quedaron confinados a las banquetas” (Camarena, 1992, p. 144).

Por otra parte, Leidenberger (2011, pp. 20–31) precisa que la centralidad y la extensión geográfica fueron las características de continuidad en la red ferroviaria de la Ciudad de México. El autor manifiesta que la capital se vinculó con el exterior por medio de trenes; sin embargo, en el interior el tranvía de mulas fue el más adecuado para transitar la traza

urbana debido a que no se veían limitados físicamente – *e.g.*, enorme peso, ruido desmedido, humo excesivo, alta velocidad, corta maniobrabilidad – y económicamente – *e.g.*, inmensa inversión, constante mantenimiento – (Leidenberger, 2011, p. 29). En las últimas dos décadas del ochocientos, se duplicó la red que incluyó 242 kilómetros de vías, ampliación que fue justificada por el número de pasajeros por año, el tipo de usuario según los horarios del día, el coste de boleto por recorrido y la frecuencia de los viajes del centro a la periferia y viceversa (Leidenberger, 2011, pp. 38–43). Por ello, los dos tipos de transporte coexistieron en el imaginario de la ciudad, de tal manera que compartieron líneas para conectar pasajeros y mercancías – incluso hasta difuntos – desde el zócalo hasta las garitas y las estaciones, para después viajar al exterior sin necesidad de transbordar, y quizá por compartir la misma vía férrea – aunque con diferentes tracciones, vapor y sangre – se les denominó a los dos ‘ferrocarril urbano’ (Leidenberger, 2011, pp. 20–31).

A espejo de lo que sucedió en la capital mexicana, en la mayoría de las otras capitales porfirianas existió una gradual transición entre el transporte de uso particular por el de uso colectivo. Alvizo Carranza (2020, pp. 36–41) indica que los medios de transporte de tracción animal que transitaban inicialmente en Guadalajara eran carretas, guayines y calandrias, de uso exclusivo para la clase alta por su alto costo de viaje; posteriormente, apareció el tranvía, un medio con mayor capacidad, comodidad y rapidez, pero sobre todo a un precio accesible para la población, uniendo al centro con las áreas habitacionales, comerciales, recreativas e industriales que se encontraban alrededor de la capital tapatía, además de quedar favorablemente conectada con Mexicaltzingo, Zapopan y Tlaquepaque. Se trataba de una trama férrea que al finalizar el siglo XIX tenía casi 46 kilómetros, la quinta parte de lo que llegó a tener la Ciudad de México en ese momento (Alvizo Carranza, 2020, p. 38).

Para el caso de la ciudad minera de Zacatecas, existieron algunas particularidades sobre la trayectoria del tranvía. Debido a que la urbe mantenía una accidentada topografía, Romero Mercado (2018, pp. 77, 82–83), citando a un viajero nacional, comenta que el itinerario del tranvía desde la estación del ferrocarril hasta el centro, para regularmente trasladarse a una serie de hoteles que estaban dispuestos linealmente sobre la calle principal, necesitaba por lo menos seis mulitas en su ascenso, y de regreso únicamente se confiaba en la habilidad del conductor para manejar periódicamente los frenos a tal velocidad, sin usar tracción animal, haciéndose por ello un menor tiempo en el descenso.

De igual manera, otras ciudades que contaron con un tranvía de tracción animal durante el porfiriato definieron también su cotidianidad y

expansión urbana. En el puerto de Campeche, Marcial Gutiérrez (2022, pp. 25–26) menciona que, como parte de una relación de proximidad y movilidad entre intramuros y extramuros, estos traslados en tranvía tuvieron como destino las visitas sociales, los lugares de ocio, las ceremonias religiosas y cívicas, los espacios de intercambio comercial y las casas de veraneo familiares. Esto provocó, como se mencionó anteriormente, la apertura y arreglo de calles, la mejora de servicios básicos – *i.e.*, agua, drenaje, electricidad y alumbrado –, el exceso de ruido, la saturación de la vía pública, los constantes accidentes vehiculares y peatonales, así como la urbanización acelerada al conectar el centro con los barrios periféricos, las poblaciones cercanas y las estaciones del ferrocarril suburbanas (Marcial Gutiérrez, 2022, pp. 26–29).

Sánchez Hidalgo (2020, pp. 12–14), haciendo un análisis histórico respecto del ferrocarril en México, advierte que la transformación del espacio urbano de las ciudades mexicanas, a partir de la llegada de las vías férreas, se ‘nubla’ por dos perspectivas historiográficas. La primera, definida desde la construcción de las líneas ferroviarias, las terminales de pasajeros o los barrios adyacentes, como si se trataran de objetos aislados, y, la segunda, se ha explicado desde las ambiciones económicas de las élites que promueven esta empresa ferrocarrilera, donde el espacio urbano se comporta como si fuera un soporte neutral y un lugar de simple distribución mercantil. De esta manera la autora refiere que, en el puerto de Veracruz, al igual que en otras ciudades donde llegó el tren, se hace evidente la disputa existente entre ayuntamientos, elites mercantiles y compañías ferroviarias para definir el valor de intercambio de suelo urbano por donde pasarían las vías y se edificarían terminales, talleres y almacenes de estos conjuntos industriales. Lo anterior no fue tan distinto de lo que sucedió tras la introducción del tranvía en la ciudad de Tepic.

El Ferrocarril Urbano de Tepic: debut, auge y ocaso

En los primeros meses de 1880 se anunció el establecimiento de un ferrocarril de tracción animal para la capital de Tepic. Gestionado a través de un grupo de “emprendedores y progresistas” tepiqueños, después de analizar los terrenos por donde se conduciría el trayecto de dichos vehículos, se comprometieron a brindar esta “útil mejora” a la urbe.² La noticia llegó rápidamente a la capital de la nación, donde se informaba que “han sido colocadas muchas acciones de la compañía que proyectó construir un tranvía en la ciudad de Tepic, y se espera en breve estarán reunidos

² | *Periódico Oficial del Distrito Militar de Tepic (PODMT)*, 25 de abril de 1880, p. 1.

los fondos necesarios para pedir materiales a San Francisco, California y comenzar los trabajos”.³

Se trataba de un proyecto impulsado por los empresarios José María Menchaca, Amado Fletes y Nemesio Rodríguez, quienes, a la postre, formaron la compañía Ferrocarril Urbano de Tepic para obtener el consentimiento por parte del ayuntamiento. Según Hernández Zavala (1994, p. 14), en un primer momento estuvo representada por Fernando Menchaca, hermano de José María. La concesión para tal fin fue aprobada el 6 de junio de 1880 por el presidente municipal de Tepic, con la anuencia también del jefe político del Distrito Militar de Tepic. En este decreto, de 14 artículos, se decía que el objetivo era establecer “una línea de ferrocarril urbano destinada al transporte de pasajeros y mercancías”, quedando a juicio de la empresa que el tranvía estuviera sobre una vía sencilla o doble.⁴

De igual manera, en el mismo decreto se establecieron también diferentes cuestiones respecto de dicha concesión. La compañía tuvo licencia por un año menos que el siglo, y se le exoneraba el pago de impuestos por 20 años por cualquier tipo de materiales y útiles destinados a la instalación de este transporte; la construcción de las vías férreas iniciaría un año más tarde, y concluiría tres años después de otorgada la concesión, con opción a prórroga verificada por el ayuntamiento. Ninguna otra empresa tendría el beneficio de usar las calles que ocupara la compañía para sus trayectos, siempre y cuando esta se hiciera responsable de posibilitar el tránsito de los carruajes, de respetar los niveles de las corrientes pluviales, y de ejecutar las reparaciones de los empedrados en las mismas vialidades; además, la empresa no podía cobrar el pasaje, en todo su trayecto o en partes del mismo a más de 6 centavos por pasajero y de 3 centavos por bultos no mayores de 7 arrobas.⁵

Para lograr tal acometido, Fletes y Rodríguez se embarcaron el 17 de junio en un vapor desde San Blas hasta San Francisco donde buscaron comprar lo necesario para la construcción de esta línea.⁶ Casi de forma inmediata, el 18 de septiembre, llegaron a estas mismas costas tepiqueñas, en el buque *Good Templar*, procedente del citado puerto californiano, 40 toneladas de “...rieles, clavos y otros instrumentos para el ferrocarril urbano...”,⁷ informando al mismo tiempo que en noviembre

³ *El Siglo Diez y Nueve*, 28 de mayo de 1880, p. 3.

⁴ *PODMT*, 6 de junio de 1880, p. 3.

⁵ *PODMT*, 6 de junio de 1880, p. 3.

⁶ *PODMT*, 20 de junio de 1880, p. 2.

⁷ *PODMT*, 30 de septiembre de 1880, p. 1.

se colocaría el primer riel frente al palacio municipal, y el próximo arribo en diciembre de los dos “elegantes” carros. Paralelamente, en la Cámara de Diputados, se analizaba el dictamen para dispensar 8 000 pesos por derechos de exportación de estos materiales, el que finalmente fue aprobado por mayoría.⁸

Es así que a inicios de 1881 llegaron a San Blas los dos tranvías en el buque *City of Panama*.⁹ Asimismo, meses después, arribaron al mismo puerto los rieles que llevarían al tranvía hasta el templo de La Cruz.¹⁰ Respecto de los costos de este tranvía, Ignacio Arzapalo, director del ferrocarril Guadalajara-Tlaquepaque, se mostraba incrédulo al comparar sus gastos con los del Ferrocarril Urbano de Tepic: 2.5 kilómetros de vía, de la Alameda a La Cruz, costaron 9 000 pesos y casi 4 000 pesos los dos carros junto con los animales, lo cual notaba como “casi imposible”.¹¹ Lo que no se sabía es que los socios hicieron ahorros al comprar a “...precio reducido de \$31½ centavos cada uno”, 4 000 durmientes de diversas maderas – e.g., encino, roble, cuate, venadillo – para sentar las vías férreas.¹²

Inauguralmente, los trabajos se emprendieron el 17 de abril de 1881, con la idea de conmemorar la pacificación del territorio tepiqueño, haciéndosele saber mediante telegrama al presidente.¹³ Para ello, como lo precisa Torres de Sandoval (1997, p. 29), se realizó una ceremonia frente a palacio municipal con la intención de martillar el rail inicial, golpeando el primer clavo del lado derecho el general Leopoldo Romano, jefe político del Distrito Militar de Tepic, para después hacerlo del lado izquierdo José María Menchaca, socio de la compañía del Ferrocarril Urbano de Tepic. Cabe recordar que, siguiendo esta ola modernizadora, y bajo una lógica de progreso entre la capital y el puerto, el 12 de diciembre de ese año se estaba clavando el primer riel del Ferrocarril Urbano de San Blas, una concesión otorgada a la empresa de Francisco Rivas – hermano de Carlos –, Carlos Fenelón y, de manera velada, Leopoldo Romano, para conectar a los muelles con la plaza Principal, así como construir un ramal hacia la playa de El Borrego y otro donde estuviera la estación del ferrocarril, que era básicamente la intención principal (José Valenzuela, 1994, pp. 328–29, 332–34, 338).

⁸ *El Siglo Diez y Nueve*, 28 de septiembre de 1880, p. 1.

⁹ *La Aurora del Trabajo. Semanario de Ciencias, Artes, Agricultura y Comercio*, 29 de enero de 1881, citado en Contreras, 2006, pp. 201–2.

¹⁰ *El Siglo Diez y Nueve*, 19 de julio de 1881, p. 3.

¹¹ *El Siglo Diez y Nueve*, 17 de junio de 1881, p. 2.

¹² *El Siglo Diez y Nueve*, 3 de diciembre de 1880, p. 3.

¹³ *PODMT*, 29 de abril de 1881, p. 2.

Diversas cartas y telegramas entre Carlos Rivas y Fernando Menchaca – director del Ferrocarril Urbano de Tepic – dejan entrever las futuras intenciones de este proyecto. En una carta fechada el 1 de julio de 1881, en la que también se detalla el nombre de los accionistas – entre los que se encontraban el mismo presidente y otros actores de la política nacional – y el número de acciones expedidas, Menchaca mencionó “seguir el trayecto hasta [la fábrica textil de] ‘Jauja’ y para eso pediremos los rieles a Inglaterra [y de concluir] los trabajos [al templo y convento de La] ‘Cruz’ [para el] 30 de julio” (José Valenzuela, 1994, pp. 330–31). Meses después, el 2 de septiembre, además de advertir que se siguen anexando acciones, se le comentó a Rivas que “los carros se ven algunas veces estorbados en su carrera por las copiosas lluvias” (José Valenzuela, 1994, pp. 334–35), a causa probablemente de las corrientes de agua pluvial que se anegaban en el centro de las calles empedradas.

Iniciando el año siguiente, el 7 de enero de 1882, Menchaca manifestaba la necesidad de iniciar con el ramal que iba hacia Jauja, colaborando los dueños de esta factoría, los socios de la compañía Barron & Forbes, además de pedir crédito a Wenceslao Loaiza, acreedor radicado en San Francisco, para los rieles y materiales que faltaban, sin descuidar el plazo otorgado por el ayuntamiento para concluir en junio los ramales que iban a la Alameda y a La Cruz (José Valenzuela, 1994, pp. 338–39). Dentro de este ambiente de impulso económico, hubo inversionistas que seguían financiando el proyecto del Ferrocarril Urbano de Tepic: el 25 de enero y el 26 de mayo se informaba que se habían vendido más acciones de la compañía (José Valenzuela, 1994, pp. 339, 343–44).

A mediados de ese año, el 25 de agosto, Rodríguez – socio y nuevo director de la compañía –, mencionó a Rivas que se habían suspendido los trabajos del ramal hacia Jauja, con la intención de que el “tranvía se acerque al lugar donde se coloque la estación del Ferrocarril Central, que será al oriente de la ciudad, en el lugar donde están las ladrilleras” (José Valenzuela, 1994, pp. 346–47). Para ello se gestionó entre propietarios la cesión gratuita de una ancha franja – que al principio era de 70 metros y finalmente quedó en 20 metros – sobre los terrenos por donde pasaría la vía de dicho tren, además de incluir el espacio de las estaciones de carga y de pasajeros (José Valenzuela, 1994, pp. 324–28).

Por otra parte, cada año, y luego también de que el Distrito Militar se convirtiera en Territorio de Tepic en 1884, se hacía una reseña anual por parte del director del ferrocarril urbano – en este periodo, José María Menchaca –, con la finalidad de notificar a los accionistas la situación financiera por la que atravesaba la compañía. A manera de balances contables, la compañía manifestaba tener 3 carros, 1 plataforma, 4 ruedas

con chumaceras y ejes, 1 caballo, 11 mulas, 6 guarniciones, 1 carretón de dos ruedas, y otros útiles, además de indicar que se habían acumulado 479 acciones, asumiéndose como acreedores Wenceslao Loaiza y Cabrera, Roma & Co., de San Francisco, California, ambas intermediarias donde se compró diverso equipo y material.¹⁴

Al mismo tiempo se hablaba de otras circunstancias propias de la compañía. Para el 31 de diciembre de 1884 se expuso que el ayuntamiento de Tepic no había resuelto “la solicitud de la empresa para poder conectar con la estación del Ferrocarril Central que se fijará en los alrededores de esta ciudad”.¹⁵ Un año después se sugirió que esta indecisión por parte del ayuntamiento se debía a que el Ferrocarril Urbano de San Blas también había hecho una solicitud para hacer un circuito alrededor de la ciudad y así conectarse con la estación del ferrocarril, pese a que el mismo Menchaca decía que el “proyecto ha sido considerado como irrealizable y sólo puede existir en la mente de sus proyectistas, y más ahora con la paralización de los trabajos del Ferrocarril Central en la línea de San Blas”.¹⁶

En los primeros años la compañía tuvo utilidades. No obstante, esta empezó a presentar pérdidas constantes cada año, faltantes que acabaron reembolsando los hermanos Menchaca. Esto se debía, según el director de la compañía, a la inesperada migración de población a los minerales inmediatos de los territorios de Sinaloa y Tepic, haciendo “perder la esperanza de mejoría. Si el Ferrocarril Central viniese a esta ciudad para llegar al Pacífico, sería motivo para que cambiase por completo la postración del ferrocarril urbano”.¹⁷

El 1 de enero de 1890, debido al déficit que mantuvo la compañía de 1886 a 1889, se tomó la decisión por parte de sus directores de suspender el tráfico de los tranvías. Por ello se notificó que, en primer lugar, las utilidades que se obtuvieron en los primeros tres años se reinvirtieron en el proyecto de este ferrocarril hacia La Cruz, propuesta hecha en su momento por Antonio Azcárraga, representante de Barron & Forbes Co., para lo cual se compró un carro más y los rieles necesarios.¹⁸ Lo segundo que se notificó fue que, debido al abandono del tramo de vía de Tepic a San Blas por parte del Ferrocarril Central, se ocasionó indirectamente la pérdida

¹⁴ *Periódico Oficial del Territorio de Tepic (POTT)*, 2 de febrero de 1885, pp. 2–3; 24 de enero de 1886, p. 2; 20 de enero de 1887, p. 3; 19 de enero de 1888, p. 3; 24 de enero de 1889, p. 2; 12 de agosto de 1900, p. 2.

¹⁵ *POTT*, 2 de febrero de 1885, pp. 3–4.

¹⁶ *POTT*, 24 de enero de 1886, p. 2.

¹⁷ *POTT*, 24 de enero de 1889, p. 2.

¹⁸ *La Democracia*, 12 de agosto de 1900, p. 2.

de esperanza para reanudar los trabajos que llegarían a la estación que se ubicaría al oriente de la ciudad, desde donde se conectaría este tranvía con el ferrocarril.¹⁹ Kuntz Ficker (1995, pp. 92, 94–95) refiere que, en abril de 1883, el Ferrocarril Central Mexicano inició los trabajos del ramal entre San Blas y Tampico, además de conectar la costa noroeste del Pacífico que inminentemente pasaría por Tepic, pero de inicio tuvo varios contratiempos por la falta de fuerza de trabajo por las “fiebres intermitentes” que se daban en la costa y por la huelga de sus trabajadores que exigían mejores salarios diarios. Según Román (1933, pp. 398–99), en el periodo de 1880 a 1884, el ramal de San Blas a Tepic únicamente recorrió 25 kilómetros. Lo anterior se confirma con la publicidad que se hacía desde diciembre de 1884, en el que un tren para carga y pasajeros salía todos los miércoles y sábados a las 6:00 am de San Blas, para regresar el mismo día a las 4:00 pm de Guaristamba.²⁰ El tercer punto que se notificó fue que, con la intención de no mal vender el equipo y material de los tranvías, se acordó por los accionistas depositarlos en una bodega, además de que los libros contables de la empresa se encontrarían a disposición en el despacho de los hermanos Menchaca.²¹

Iniciando el siglo, y una vez disuelta la compañía, durante los festejos del “día de árboles”, efectuados en el parque Porfirio Díaz, el 26 de agosto de 1901, “figuró un tranvía de tracción animal, puesto al servicio del público, y construido con elementos del extinguido Ferrocarril Urbano”.²² Un año después, en sesión ordinaria del ayuntamiento de Tepic, el 20 de junio de 1902, José María Menchaca, en función de primer regidor, vendió a 72.00 pesos 12 rieles para las lámparas de gasolina que se habían instalado en la plaza Principal durante los festejos del 16 de septiembre del año pasado, y advertía también que tenía “pendientes de pago otros 24 rieles empleados en el jardín de dicha plaza, 24 tomados para el jardín Sanromán, y 80 para la sala de presos del hospital civil”.²³ En la actualidad, se pueden advertir algunos de estos tramos como retenidas de postes que conducen líneas eléctricas y telefónicas en la colonia Heriberto Casas, muy cerca del límite poniente del centro histórico.

Finalmente, años después, el ayuntamiento de Tepic otorgó una concesión, por un año menos del siglo, al ingeniero Leopoldo Villaseñor, el cual depositó como garantía 5 000 pesos, para establecer un tranvía

¹⁹ *La Democracia*, 12 de agosto de 1900, p. 2.

²⁰ *POTT*, 5 de abril de 1885, p. 4.

²¹ *La Democracia*, 12 de agosto de 1900, p. 2.

²² *POTT*, 30 de septiembre de 1880, p. 2.

²³ *POTT*, 10 de julio de 1902, pp. 3–4.

urbano movido por tracción animal o cableado eléctrico, para pagar un precio máximo de 6 a 10 centavos por pasaje.²⁴ El proyecto de este tranvía nunca se consumó.

La ruta del ferrocarril urbano en relación con la estructura urbana de Tepic

El diseño de itinerarios utilizado para este sistema de transporte público se trazó a partir de tres características: por la condición geográfica de su morfología urbana, por la conexión territorial que mantenía con su vialidad urbana y por la relación espacial que existía para con su estructura urbana. La primera se debe al invariable esquema reticular que Tepic conservó hasta finales del siglo XIX, la cual heredó desde el virreinato, como se observa en el plano de Tepic encargado a Victoriano Huerta, terminado en 1880.²⁵ Sin embargo, debido a que propiamente no se trata de una traza ortogonal de manzanas alineadas de forma paralela y perpendicular, con desvíos que son más notorios en las periferias, no se permitiría observar la ciudad de extremo a extremo por sus calles. Los límites urbanos eran, como está delineado en el plano de Tepic realizado por Juan Federico Parkinson en 1922, el río de Tepic al norte, los humedales del mismo afluente al oriente – donde posteriormente se decidió establecer las vías del ferrocarril –, la loma de la Cruz al sur, y la zanja colindante a la Alameda por el poniente, misma que desaguaba en lluvias al cerro de San Juan hasta el citado río.²⁶

Asimismo, esta ciudad conservaba un mayor ensanche de oriente a poniente, específicamente por la calle que vinculaba a San Blas con Guadalajara por el camino nacional. Pero, además, las vialidades tenían conexión con otros lugares: al norponiente, siguiendo al río de Tepic, con las fábricas textiles de Jauja y Bellavista; al nororiente, después de cruzar el puente de Santamaría, con la hacienda azucarera de Puga y los pueblos indios de la montaña; al oriente, pasando el molino de azúcar de las Hernández, con la capital Guadalajara; al suroriente con Xalisco y Compostela, por un camino que bifurcaba desde los bordes del arroyo de El Sabino; al surponiente, más allá de la Loma de la Cruz, con el rancho de El Tecolote; finalmente, al poniente, luego de pasar el puente del zanjón de La Alameda, con el puerto de San Blas.

²⁴ *La Iberia. Diario Español de la Mañana*, 3 de febrero de 1907, p. 2.

²⁵ Mapoteca “Manuel Orozco y Berra” (mob), “Plano de la ciudad de Tepic. Levantado por los Oficiales del Cuerpo Especial del Estado Mayor”, 1880.

²⁶ MOB, “Plano de la ciudad de Tepic”, 1922.

La segunda característica se produjo a partir de los caminos regionales-vecinales que establecieron al interior una imbricada red de espacios de abasto, comercio, maniobra, alojamiento y manufactura de productos de uso local-comarcal, como lo he indicado anteriormente (Ramos, 2016, pp. 326–29). Esta trama estaba constituida por ciertas calles que ligaban las periferias con el centro: se ingresaba por las plazuelas de Hidalgo o Azcona, hasta llegar a la plaza Principal o a las plazuelas de El Mercado, Los Fresnos y El Cuartel. A mediados del siglo XIX, Alexander Forbes, un viajero inglés, describía que existía un buen mercado donde se comercializaban frutas, cereales, verduras, legumbres, flores, carne, animales, así como enseres domésticos y cotidianos de cerámica, tejido, piel y metal, posiblemente con un alto grado de intercambio y especialización (Flores y Ramos, 2018, pp. 204–5).

La tercera característica estuvo organizada en gran medida a partir de los barrios de la ciudad, los cuales coincidían con el estrato social y las actividades económicas de su población. Aunque la ciudad había sido dividida por el ayuntamiento con fines administrativos en nueve cuarteles, Tepic estaba estructurada socialmente por límites simbólicos de carácter natural, religioso, gubernamental o comercial, principalmente, de ahí su toponimia. Los barrios de El Nopal, El Camote, El Globo, El Alacrán, El Cuernito, Los Loceros y Las Siete Esquinas eran los suburbios que circunscribían casi toda la periferia de la ciudad; los de El Santuario y El Purísimo, estaban relacionados con sus respectivas capillas; los de Sanromán, Azcona y La Alameda se hallaban en cercanía con dichos jardines, y el de Acayapan, el único pueblo de indígenas que permanecía al otro lado del río, cercano a Jauja, como lo aluden Noriega Robles (1990, p. 162) y López González (1994, pp. 6–7). En 1880, la población de la ciudad era de 13 500 habitantes,²⁷ y casi 20 años después ascendió a un poco más de 1 000 habitantes, de acuerdo con el mapa del Territorio de Tepic de Antonio García Cubas (1899).

La trayectoria proyectada para el Ferrocarril Urbano de Tepic (véase Figura 1) se haría a partir de dos ramales que partían del palacio municipal – esquina sureste de México y Lerdo –. El primero se trasladaría al sur de la ciudad sobre la calle México hasta llegar al templo de La Cruz, y el segundo se trasladaría al poniente sobre la calle Lerdo, subdividiéndose en otros dos ramales al llegar a la calle León, uno terminaría en la Alameda y el otro en la fábrica textil de Jauja, dejando a juicio de la empresa la

²⁷ MOB, “Plano de la ciudad de Tepic. Levantado por los Oficiales del Cuerpo Especial del Estado Mayor”, 1880.

decisión de estos últimos trayectos.²⁸ De igual manera, el proyecto quedó plasmado en el plano de Tepic facultado a Huerta en 1880 – un año antes de su construcción –, las vías con una línea continua el tramo existente “por las calles de México, Lerdo, León y Allende”, y con línea punteada el tramo futuro “por las calles de León, Rayón y Sonora”; así como las estaciones, la que se ubicaba antes de la cuesta arriba hacia el templo de La Cruz – por la cual se tenían que subir un poco más de 25 metros de pendiente –, y la que se encontraba frente a la puerta principal de la Alameda (véase Figura 2).

Figura 1
Fragmento del folleto “Ferro-Carril Urbano de Tepic”, ca. 1881



Fuente: Colección particular.²⁹

²⁸ *PODMT*, 6 de junio de 1880, p. 3.

²⁹ Agradezco al Sr. Javier Arvizu Corona por el obsequio de esta imagen.

Figura 2
Trayectoria y estaciones del Ferrocarril Urbano de Tepic



Nota: Con línea continua la vía inaugural, con línea punteada la vía proyectada. Esta carta urbana tiene la finalidad de advertir la posterior vía y estación del Ferrocarril Sud-Pacífico al oriente de la ciudad.

Fuente: Mapoteca “Manuel Orozco y Berra” (MOB), Plano de la ciudad de Tepic. Levantado por los Oficiales del Cuerpo Especial del Estado Mayor, 1880 (escala 1:5000, 50 x 70 cm).

El expendio de boletos se hacía en tres lugares (Torres de Sandoval, 1997, p. 29). El principal estaba situado en la casa comercial y almacén de ropa “Palacio de Cristal”, perteneciente a los hermanos Menchaca, como se ha mencionado, en la esquina sureste de Lerdo y Veracruz (véase Figura 3). Los otros dos se encontraban al final del recorrido, uno frente a la Ala-

meda por la calle Allende al oriente, y otro al final de la calle México al sur, comenzando la cuesta arriba de la calzada de La Cruz, bajo un frondoso árbol de sálate, donde se instaló un kiosco que servía al mismo tiempo de sala de espera. La autora también alude, a partir de una escena costumbrista de la ciudad, que los tranvías eran atendidos por un conductor, quien manejaba los frenos y el tronco de mulas, y un boletero, quien cobraba el pasaje y evitaba con chicote en mano que los jóvenes se colgaran del carro.

Figura 3
“Tepic, antigua vista de la plaza de armas”



Nota: Estación Principal del Ferrocarril Urbano de Tepic, sobre la esquina sureste de Lerdo y Veracruz. Fuente: Carreño (1953, p. 157).

Se decía que desde la plaza de la Penitenciaría – antes plaza Sanromán – hasta la puerta principal de la Alameda se habían concluido 2 400 metros de vías tendidas.³⁰ Sin embargo, la longitud entre la estación de La Alameda y la estación intermedia hacia La Cruz – en el arranque de la calzada de La Cruz – era de casi 2.5 kilómetros, por lo que es probable que se hallan sumado varios tramos de vía doble, como la que se encontraba frente a la plaza Principal para evitar el cruce de los carros (véase Tabla 2). Por otra parte, para tener medida respecto del anterior trayecto, la distancia que tenía Tepic de norte a sur era de 2 500 metros aproximadamente, y

³⁰ | *La Voz de México*, 1 de mayo de 1881, p. 3.

de oriente a poniente de casi 1 800 metros, la ciudad no tenía más de 270 hectáreas de urbanización, cálculos hechos a partir del plano encargado a Huerta en 1880.³¹

Tabla 2
Derroteros del “Ferrocarril Urbano de Tepic”

	Plaza Principal	La Alameda	Estación intermedia a Jauja	Jauja	Estación intermedia a La Cruz	La Cruz	* Hasta la vía del FF.CC. por Allende
Plaza Principal	-	1 100	1 130	1 980	1 180	1 600	1 950
La Alameda	-	-	1 390	2 230	1 550	1 970	2 140
Estación intermedia a Jauja	-	-	-	840	2 290	2 700	3 060
Jauja	-	-	-	-	3 130	3 550	3 900
Estación intermedia a La Cruz	-	-	-	-	-	420	2 320
La Cruz	-	-	-	-	-	-	2 750

Nota: Las distancias son aproximadas y están redondeadas a longitudes de 10 metros. El trazo hipotético para conectar la futura estación del ferrocarril se hizo a través de la calle de Allende.

Fuente: MOB, “Plano de la ciudad de Tepic. Levantado por los Oficiales del Cuerpo Especial del Estado Mayor”, 1880. Para el caso de la distancia hacia las vías del ferrocarril se usó como referencia el plano de Parkinson, MOB, “Plano de la ciudad de Tepic”, 1922.

Conclusiones

La gestión e inversión para establecer el Ferrocarril Urbano de Tepic se alineó con la política ferroviaria nacional, aquella que ayudó sobremane-

³¹ MOB, “Plano de la ciudad de Tepic. Levantado por los Oficiales del Cuerpo Especial del Estado Mayor”, 1880.

ra al progreso tecnológico y al desarrollo económico del país durante el porfiriato. Desde un inicio, la construcción de este tranvía pretendía, indiscutiblemente, tener una conexión interurbana de largo alcance, entre la fábrica textil de Jauja que se encontraba más allá de los términos del norte de la ciudad, con la terminal de carga y pasajeros del Ferrocarril Central proyectada sobre las periferias del oriente de Tepic. Al no consumarse a cabalidad dicho plan, terminó por quebrantar económicamente esta empresa tepiqueña: lo anterior se hizo evidente, tanto por la incertidumbre para que el ayuntamiento de Tepic concesionara a esta empresa el mencionado enlace entre ferrocarriles, como por la inseguridad de conocer los años que tardó en llegar la punta de vía del tren nacional. Además, cuando se vio truncada la aspiración de crear utilidades *a posteriori*, los socios e inversionistas desistieron de esta empresa, pues se trataba de muchas variables que afectaban y arriesgaban sus capitales.

No obstante, el trazo de sus vías férreas no fue fortuito, más bien fue conveniente y lucrativo para las oligarquías que lo impulsaban. Si las estaciones intermedias y terminales advierten cierta jerarquía dentro de la estructura urbana de Tepic, de la misma forma lo hicieron las pausas en su trayectoria. En este sentido, la estación de la plaza Principal señalaba la centralidad política y económica de la ciudad; incluso, enfrente de ella residía uno de los directores y uno de los socios de este ferrocarril urbano – *i.e.*, los hermanos Menchaca –, y se encontraba a pocos metros de las casas y firmas comerciales más importantes de la región, como las de Fletes, Aguirre, Fenelón, Romano y Rivas, por mencionar algunas. Asimismo, dicha estación estaba en cercanía con las dependencias oficiales del Distrito Militar – que después se convirtió en las del Territorio de Tepic –, el ayuntamiento, la catedral, el parián, el mercado, la cárcel, el teatro, así como de las plazuelas del Mercado y del Cuartel.

Por ello, para llegar a la estación terminal de la Alameda, en su trayecto hacia el poniente de la ciudad, el tranvía circulaba al lado de la plazuela de Azcona, un espacio de encuentro social cotidiano. En cambio, la estación intermedia que conducía hacia Jauja, al norte de la ciudad, estaba a pasos de Acayapan, donde existían varios nacimientos de agua utilizados como baños y lavaderos, o para iniciar desde ahí un paseo por la margen izquierda del río de Tepic. La idea era trasladarse desde Tepic hasta Jauja, aunque queda claro que la línea no estaba diseñada para los trabajadores de la fábrica textil, ya que la mayoría de ellos residían frente a ella. Por último, la estación intermedia que llevaba al templo de La Cruz, al sur de la ciudad, después de transitar por la plaza de Sanromán, frente a la penitenciaría, finalizaba al iniciar la cuesta arriba de la calzada de la Cruz, sitio colindante a la Loma de la Cruz, uno de los lugares habituales

de ocio y esparcimiento del Tepic decimonónico, al igual que lo era la Alameda.

Queda claro, de igual forma, que la línea del tranvía tampoco estaba pensada para conectar los barrios que se encontraban en los alrededores de la plaza Principal o en los suburbios de la ciudad. A pesar de ello, los raíles conectaban los extremos de Tepic, a excepción del oriente, donde estuvo la futura terminal de carga y pasajeros del Ferrocarril Central o, incluso, con las vías provenientes del puerto de San Blas, de las cuales no hay certeza si estuvieron en el mismo lugar. Es así como los intereses por conectar las afueras de la ciudad tenían que ver con el financiamiento para construir la extensión que había entre dichas conexiones y las estaciones terminales ya construidas: invertir en 400 metros de nuevas vías hacia el conjunto religioso de La Cruz no era nada comparado con los 1 600 metros para llegar a Jauja, o con los más de 2 000 metros por donde pasaron las vías del Ferrocarril Central.

De la misma manera, las mencionadas vías no promovieron el rumbo de la urbanización de la ciudad durante los años de servicio del tranvía tepiqueño, como sucedió en otras ciudades capitales, donde nuevas zonas habitacionales y líneas férreas van casi de la mano. Esto se debe a que Tepic tuvo varias complicaciones para desarrollar su crecimiento urbano, en principio por tener que superar, constructivamente hablando, los límites naturales que existían en su perímetro – *e.g.*, pronunciadas pendientes, barreras hidrográficas, suelos pantanosos, entre otros –, por lo que su ensanche no se dio hasta tres décadas después de la Revolución Mexicana. Aun así, el Ferrocarril Urbano de Tepic será el ejemplo de las innumerables inversiones que se harán en la ciudad por parte de la élite tepiqueña durante el porfiriato, independientemente de su éxito o su fracaso, estarán muy lejanas del beneficio a la ciudad que justificaba el ayuntamiento al emprender una obra de tal magnitud. En este sentido, la convivencia espacial se vio superada con creces por la conveniencia económica, sobre todo al tratar de conservar un servicio público de tranvías hasta que las circunstancias fueran favorables para conectar al ferrocarril con la estructura urbana de esta ciudad provinciana.

Lista de Referencias

Archivos

MOB – Mapoteca “Manuel Orozco y Berra”, Servicio de Información Agroalimentaria y Pesquera. Ciudad de México.

Hemerografía

- El Siglo Diez y Nueve*. Ciudad de México.
- La Aurora del Trabajo. Semanario de Ciencias, Artes, Agricultura y Comercio*. Ciudad de México.
- La Democracia*. Ciudad de México.
- La Iberia. Diario Español de la Mañana*. Madrid.
- La Voz de México*. Ciudad de México.
- Periódico Oficial del Distrito Militar de Tepic (PODMT)*. Tepic.
- Periódico Oficial del Territorio de Tepic (POTT)*. Tepic.

Fuentes primarias

- Anuario Estadístico de la República Mexicana. 1907. Formada por la Dirección General de Estadística a cargo del Dr. Antonio Peñafiel*. (1912). Ciudad de México: Secretaría de Fomento.
- Carreño, A. M. (Ed.). (1953). *Archivo del general Porfirio Díaz. Memorias y documentos* (vol. 16). Ciudad de México: Editorial Elede.
- García Cubas, A. (1899). *Atlas metódico para la enseñanza de la geografía de la República Mexicana (Carta 30. Territorio de Tepic)* [Mapa]. Ciudad de México: Antigua Imprenta de Eduardo Murguía. https://rumseysid.lunaimaging.com/mrsid/mrsid_images/Rumsey/SIDS/D0118/2850031.jp2?image=/D0118/2850031.sid
- Pérez González, J. (1894). *Ensayo estadístico y geográfico del Territorio de Tepic*. Imprenta de Retes.
- Southern Pacific Company. (1884). *Correct map of the railway & steamship lines operated by the Southern Pacific Company (United States and Mexico)* [Mapa]. Chicago: Poole Brothers. https://rumseysid.lunaimaging.com/mrsid/mrsid_images/Rumsey/SIDS/D0089/5234001.jp2?image=/D0089/5234001.sid
- Southern Pacific Company. (1892). *Correct map of the railway & steamship lines operated by the Southern Pacific Company (United States and Mexico)* [Mapa]. Chicago: Poole Brothers. https://rumseysid.lunaimaging.com/mrsid/mrsid_images/Rumsey/SIDS/D0076/3139001.jp2?image=/D0076/3139001.sid

Literatura secundaria

- Aguayo, F. (2016). ¿Tranvías o ferrocarriles? El Distrito Federal 1857–1873. *Mirada Ferroviaria, Revista Digital del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias*, 28, 6–17.

- Alvizo Carranza, C. (2020). *Sobre rieles y ruedas. Historia del transporte público en Guadalajara*. Guadalajara: El Colegio de Jalisco.
- Camarena, M. (1992). El tranvía en época de cambio. *Historias, Revista de la Dirección de Estudios Históricos*, 27, 14–146. Instituto Nacional de Antropología e Historia.
- Capel, H. (2011). *Los ferrocarriles en la ciudad. Redes técnicas y configuración del espacio urbano*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- Contreras Valdez, J. M. (2006). La oligarquía del Territorio de Tepic, 1880–1912, sus negocios y política. Tesis doctoral no publicada. Universidad Nacional Autónoma de México.
- De Gortari Rábiela, H. (1987). ¿Un modelo de urbanización? La ciudad de México de finales del siglo XIX. *Secuencia, Revista de Historia y Ciencias Sociales*, 8, 42–52.
- Flores Rodríguez, C. E. y Ramos Delgado, R. (2018). *Entre espías, fanfarrones y voyeurs. Relatos por la región del Tepic prerrevolucionario*. Tepic: Miguel Ángel Porrúa.
- Hernández Zavalza, E. (1994). *Luchas pioneras de Nayarit en el transporte Urbano. Bosquejo Histórico*. Tepic: Imprenta Rosas Hermanos.
- José Valenzuela, G. (1994). *Los ferrocarriles y el general Manuel González. Necesidad, negocios y política*. Ciudad de México: Universidad Iberoamericana.
- Katzman, I. (2016). *Introducción a la arquitectura del siglo XIX en México*. Ciudad de México: Universidad Iberoamericana.
- Kuntz Ficker, S. (1995). *Empresa extranjera y mercado interno. El Ferrocarril Central Mexicano (1880–1907)*. Ciudad de México: El Colegio de México.
- Leidenberger, G. (2011). *La historia viaja en tranvía. El transporte público y la cultura política de la ciudad de México*. México: Universidad Autónoma Metropolitana/Instituto Nacional de Antropología e Historia/ Consejo Nacional para la Cultura y las Artes.
- Lewis, C. M. (2008). Capital, tecnología y nacionalismo: economía política de los tranvías urbanos en América Latina, 1850–1940. *Revista TsT. Transporte, Servicios y Telecomunicaciones*, 14, 90–118.
- López González, P. (1994). La ciudad de Tepic hace cien años (1894–1994). *Álica, Revista Trimestral de la Fundación Álica*, 7(2), 5–12.
- Marcial Gutiérrez, S. T. (2022). Los tranvías de la ciudad de Campeche, caso exitoso de un medio de transporte público durante el Porfiriato y su impacto en la vida cotidiana (1883–1938). *Glifos*, 32(8), 22–31.
- Morrison, A. (2003). *Electric transport in Latin America, past & present (The tramways of Mexico)*. <http://www.tramz.com/mx/tto.html>

- Noriega Robles, E. (1990). La ciudad de Tepic durante los años de 1870–1884. En J. M. Muriá y P. López González (Eds.), *Nayarit: del Séptimo Cantón al estado libre y soberano* (vol. 2, pp. 161–69). Guadalajara: Universidad de Guadalajara/ Instituto Mora.
- Oyón, J. L. (1999). Transporte público y estructura urbana. De mediados s. XIX a mediados s. XX: Gran Bretaña, España, Francia y países germánicos. *Ecología Política, Cuadernos de Debate Internacional*, 17, 17–35.
- Ramos Delgado, R. (2016). La conformación del espacio urbano de Tepic como capital del Séptimo Cantón de Jalisco. Tesis doctoral no publicada. Universidad Autónoma de Nayarit.
- Román, J. (1933). Historia de los ferrocarriles de México. *Anales del Museo Nacional de Antropología, Historia y Etnografía*, 25(8), 389–448. Instituto Nacional de Antropología e Historia.
- Romero Mercado, O. (2018). ¡Todos a bordo! Entre discursos y viajeros. La influencia sociocultural del Ferrocarril Central Mexicano en Zacatecas, 1880–1908. Tesis de maestría no publicada. Universidad Autónoma de Zacatecas.
- Sánchez Hidalgo, D. C. (2020). Negociando el derrumbe de la muralla: el Ferrocarril Mexicano en la política urbanística del Puerto de Veracruz, 1863–1885. *Oficio, Revista de Historia e Interdisciplina*, 11, 11–31. Universidad de Guanajuato.
- Torres de Sandoval, E. (1997). Ferrocarril Urbano de Tepic. *Álica, Revista Trimestral de la Fundación Álica*, 20(6), 29.