

EL CARRUAJE PÚBLICO Y EL GIRO VIAJERO EN LA CIUDAD DE MÉXICO DEL SIGLO XIX *The public carriage and the traveling business in Mexico City in the 19th century*

Brian Alexis Ley Pérez*

Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social - Peninsular, México

ORCID: 0009-0003-0044-842X

DOI: <https://doi.org/10.15174/orhi.vi20.7>

RESUMEN: En este texto se aborda el surgimiento y desarrollo del carruaje público y otros negocios del giro viajero en la Ciudad de México, durante la primera mitad del siglo XIX, desde sus orígenes gremiales a su tecnificación. Se expone el vínculo entre estos establecimientos, a partir de la hibridación de sus servicios y los patrones de localización en la ciudad y el resto del Valle de México hasta la conformación de la primera red de transporte público. Las fuentes empleadas fueron distintos periódicos, guías de viajeros, cartografía histórica, memorias anuales del ayuntamiento, así como bandos, leyes y decretos del fondo del Gobierno del Distrito Federal, del Archivo Histórico de la Ciudad de México.

PALABRAS CLAVE: Carruajes, ómnibus, transporte, Ciudad de México, hoteles.

ABSTRACT: This text addresses the emergence and development of the public carriage and other traveling businesses in Mexico City, during the first half of the 19th century, from its corporative origin to its tecnification. The relation between these establishments is exposed, from the hybridization of services and location patterns in the city and the rest of the Valley of Mexico, to the formation of the first public transportation network. The sources used were different newspapers, travel guides, historical cartography, annual reports of the city council, as well as laws and decrees from the Federal District Government fund, from the Historical Archive of Mexico City.

KEYWORDS: Carriages, buses, transportation, Mexico City, hotels.

FECHA DE RECEPCIÓN:
26 de febrero de 2024

FECHA DE ACEPTACIÓN:
31 de julio de 2024

* Egresado de la Licenciatura en Historia y Sociedad Contemporánea de la Universidad Autónoma de la Ciudad de México, así como de la Maestría en Historia del Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social. Ha ejercido como profesor de licenciatura y educación media superior. Es autor de distintos artículos y ha participado en coloquios académicos. Se especializa en temas de historia urbana y geografía histórica de la ciudad y del Valle de México.
Contacto: brianley_1995@outlook.com



EL CARRUAJE PÚBLICO Y EL GIRO VIAJERO EN LA CIUDAD DE MÉXICO DEL SIGLO XIX¹

La historia del carruaje público en México ha sido estudiada por distintos autores desde finales del siglo pasado. Sin embargo, ésta ha sido opacada por otros procesos socioespaciales a nivel regional y nacional. En un primer momento, se le abordó de forma tangencial, mostrando este medio de transporte como un elemento de fondo, dentro del estudio de la ciudad decimonónica.² Más adelante, se le abordó como un antecedente en la formación de la red de transporte de determinadas ciudades o a nivel nacional, que culminó con la llegada del ferrocarril y las posteriores carreteras del siglo XX.³

En años recientes ha surgido un enfoque más exhaustivo en este medio de transporte, pues se ha estudiado el entorno gremial del carruaje, durante el siglo XVI al siglo XVIII, haciendo énfasis en el carácter artesanal de la conformación de estos vehículos y remarcando los estilos artísticos presentes.⁴ Igualmente se ha estudiado su carácter ornamental y social en la etapa virreinal,⁵ y su difícil transición del entorno corporativo latinoamericano a otro de tipo particular, provocado por la ilustración y el liberalismo decimonónicos de las nacientes repúblicas americanas.⁶

Respecto al siglo XIX, se ha estudiado la historia de la principal empresa de carruajes públicos en México, las Diligencias Generales de los hermanos Manuel y Antonio Escandón, aunque se han limitado a abordarlo como otro más de los negocios de estos icónicos empresarios.⁷ Además, se ha reflexionado en torno a la expansión de este transporte a escala local y regional, y su influencia en la cultura de la movilidad en la capital y el resto del Valle de México,⁸ así como su nexos con otros medios de transporte como el ferrocarril.⁹

Sin embargo, se ha dejado a un lado su vínculo con otros establecimientos relacionados con la transportación, como los hoteles, mesones y carrocerías, entendidos todos como del giro viajero. Se ha omitido también la ubicación de estos establecimientos dentro de la ciudad, que eventualmente marcaron determinados patrones. Ambos aspectos, el giro viajero y la localización, mantuvieron un nexo entre el pasado corporativo y la posterior tecnificación del transporte en la primera mitad del siglo XIX, por lo que son primordiales para comprender la historia del transporte público carrocerero en la Ciudad de México.

¹ Agradezco los comentarios y sugerencias de los dictaminadores, en especial por haberme introducido en la copiosa literatura ibérica en torno al carruaje.

² López, *Servicios*, 1976; De Gortari y Hernández, *Ciudad*, t. II, 1988.

³ Ortiz, *Arriería*, 1941; López, *Historia*, 1969; Gresham, *Construcción*, 1975; Rees, *Transportes*, 1976; Romero, *Historia*, 1987; Herrera, "Circulación", 1992; García, *Carreteras*, 1992; Ortiz, *Caminos*, 1994; Madrazo, "Transporte", 2001; Tirado, *Diligencia*, 2010; Jauregui, *Transportes*, 2018.

⁴ Recio, "Segundo", 2021.

⁵ Serrera, *Tráfico*, 1992, pp. 285 y 336; Recio, "Alamedas", 2015; Recio, "¿Qué?", 2018.

⁶ Recio, "Carrocería", 2015.

⁷ Urías, "Manuel", 1978.

⁸ Betancourt, "Caminos", 2009; Almanza, *Modernidad*, 2021.

⁹ Ley, *Geografía*, 2023.

En este trabajo se busca exponer el desarrollo del carruaje público en la Ciudad de México, desde su pasado corporativo, pasando por las primeras concesiones para operar distintas líneas de transporte a nivel local, regional y nacional a finales del siglo XVIII, y hasta la plena llegada del ferrocarril al país a partir de 1870. Para ello se parte del entorno gremial del carruaje público durante el Virreinato, su proceso de adaptación acorde con la joven república a inicios del siglo XIX y su posterior tecnificación, respaldado en la consolidación del proyecto de nación liberal a mediados de la centuria.

Igualmente, se aborda el impacto de estos cambios en el nacimiento y auge del giro viajero, a través de los distintos negocios vinculados con este medio de transporte. Posteriormente se rescatan los cambios y continuidades de esta dinámica y sistema transportista, gestados a partir del creciente éxito de este servicio de transporte, derivado de los cambios sociales y económicos regionales y nacionales con los que tuvo que convivir el carruaje público desde la Ciudad de México. Como cierre, se enuncian los principales aportes de este medio de comunicación, que permitieron la eventual inserción de distintos modos de transporte a nivel nacional y regional en la segunda mitad del siglo XIX.

Como principal fuente, se estudió distinta hemerografía de la primera mitad del siglo XIX. Se eligió este material, pues a partir de los anuncios de los negocios del giro viajero, publicados en estos periódicos, fue posible conocer los cambios y permanencias en los tipos de servicios ofrecidos a lo largo de los años. Como complemento se recurrió a diversas guías de viajeros del mismo periodo, con el propósito de conocer la difusión de estos establecimientos, en su afán por llegar a los visitantes de la ciudad. Finalmente, se emplearon memorias anuales del Ayuntamiento de la Ciudad de México y cartografía histórica de la capital, para contextualizar temporal y espacialmente los cambios y permanencias del giro viajero dentro de la ciudad.

COCHES DE ALQUILER, DE PROVIDENCIA Y EL SURGIMIENTO DEL GIRO VIAJERO

Como parte de la formación de la Nueva España (siglos XVI-XVIII), y posteriormente del Estado-nación mexicano (siglo XIX), fue indispensable

tender una red de comunicaciones para conectar su territorio. Aunque esto no fue posible en su totalidad, sí generó una serie de caminos estatales y nacionales que permitieron la integración de distintas regiones y la comunicación entre éstas.¹⁰ El uso cotidiano de estos corredores conformó una dinámica transportista, misma que podía conectar distintas localidades o regiones. Los desplazamientos eran ejecutados a partir de rutas con una serie de paradas protagonistas y otras complementarias que funcionaban como puntos de abasto y descanso para los viajeros a lo largo de su travesía.

A partir de esta dinámica se conformaron diversos circuitos, mismos que Joana María Seguí Pons y Joana M. Petrus Bey han definido como *redes de transporte*. Dicho sistema fluye sobre canales que permiten la emisión, traslado y recepción de personas, material, capital e información. Durante los recorridos, la red conecta una serie de *nodos*, que son los puntos de origen y destino dentro de los itinerarios, y que pueden ser ciudades, puertos, aeropuertos, estaciones ferrocarrileras, etcétera. La relevancia de aquellos sitios es influida por su colindancia con determinadas poblaciones, centros de producción o extracción. A su vez, el tráfico cotidiano genera una jerarquización, en la que los nodos con mayor concurrencia se constituyen *polos de poder y decisión*, mientras que el resto son aislados o subsumidos paulatinamente.

Como parte de la consolidación del conjunto, pueden surgir nuevos nodos inducidos por el constante tránsito. Igualmente, se crean canales secundarios que robustecen los polos principales. Estas redes están imbricadas con el territorio donde se articulan, y a su vez son expresión y consecuencia de las interrelaciones que mantienen con el sistema socioeconómico, generando una circulación que da pauta al desarrollo o marginación de los sitios periféricos.¹¹

Sin embargo, dichos desplazamientos se regían por ciclos comerciales y climáticos hasta antes del siglo XIX, debido a la mayor demanda de transporte o por condiciones atmosféricas y económicas más seguras o viables para estas travesías. Ello limitó la conectividad nacional y propició un regionalismo en el país; al mismo tiempo evitó una vinculación

¹⁰ López, *Historia*, t. III, 1969, pp. 21-22.

¹¹ Seguí y Petrus, *Geografía*, 1991, pp. 47-50.

efectiva de todo el territorio, resultando perjudicial para el desarrollo del naciente país. Una de las tareas de las primeras administraciones republicanas fue romper con esta fragmentación espacial.

Durante la segunda mitad del siglo XVIII, comenzó la secularización del espacio público impulsada por la ilustración, misma que fue continuada durante la primera mitad del siglo XIX en la naciente República mexicana. Este proceso consistió en la creación de sitios donde se permitía la presencia y uso del territorio por parte de la ciudadanía, siendo únicamente regulado por el estado y sus instituciones; rompiendo con la anterior apropiación del territorio por parte de corporaciones, gremios o particulares, mismo que tendía hacia el enclaustramiento de estas agrupaciones en fracciones de la traza urbana.

A nivel local, como parte de esta secularización del espacio público, comenzó la ampliación o creación de plazas y vialidades a lo largo de las ciudades y la división o expropiación de distintas edificaciones y terrenos corporativos, para su posterior entrada al mercado inmobiliario o su uso por dependencias gubernamentales.¹² La constante expansión de calles y calzadas trajo una nueva percepción de estos corredores, entendidos como una red para la circulación de bienes y personas, lo que alteró la movilidad permitiendo e incentivando el libre tránsito por zonas antes exclusivas en las localidades.

Richard Senett explica que este cambio provocó una nueva percepción de las vialidades como contingentes de movimiento, donde el espacio público resultó impersonal e irritante, mientras se buscó llegar a la intimidad y el aislamiento para contrarrestar esa incómoda situación.¹³ Igualmente, el rompimiento con la distribución corporativa y gremial de la traza urbana fomentó la heterogeneidad y redistribución de distintos bienes y servicios locales,¹⁴ lo que provocó el desplazamiento de los sujetos entre puntos cada vez más distantes.

¹² Ortiz, *Resumen*, 1968, pp. 25-27; De Gortari y Hernández, *Ciudad*, 1988, pp. 45-50; Lira, *Comunidades*, 1995, p. 16; Morales, *Antologías*, 2011, pp. 114-181.

¹³ Senett, *Declive*, 2011, pp. 26-30.

¹⁴ Esteban Sánchez de Tagle menciona el caso de la construcción de la fábrica de tabaco en la Ciudad de México durante la segunda mitad del siglo XVIII, y cómo esto orilló a sus trabajadores a desplazarse cada vez más para cumplir con sus labores. Véase: Sánchez de Tagle, *Empedrado*, 1995, pp. 51-52.

Todo esto significó un estímulo para aumentar el tránsito regional y local de la Nueva España, particularmente desde la Ciudad de México.

Esto influyó en los trayectos cotidianos de la población, generando nuevas necesidades respecto a la movilidad. Como resultado, se estimuló la adaptación, perfeccionamiento y expansión del principal medio de transporte terrestre disponible en las ciudades: el carruaje. Existen evidencias de la presencia de coches en la Nueva España desde el siglo XVI, sin embargo, los altos costos para su adquisición, el carácter ornamental de éstos y los cortos viajes realizados al interior de las ciudades habían limitado su impacto en la movilidad dentro de la ciudad.

A la par, debido a la alta demanda y a las limitantes del grueso de los habitantes para adquirir un coche propio, surgió una variante, el carruaje público, que implicó el uso de un vehículo propiedad de un particular,¹⁵ que permitía su uso al resto de la población de acuerdo con parámetros impuestos por el estado. Fue así que a mediados del siglo XVIII surgieron los primeros coches de alquiler, controlados por un gremio carroceros. Estos coches podían alquilarse uno o más días. Bajo ciertas condiciones, el usuario era libre de trazar su itinerario, por lo que se usaban en viajes regionales e interregionales.¹⁶

Desde el siglo XVII al siglo XVIII distintos oficios, como aquéllos vinculados con la construcción de carruajes, estaban en poder de los gremios. La construcción de estos vehículos y su uso se fue normando a lo largo de la historia virreinal, comenzando por la supuesta prohibición de los coches en 1577 por su abundancia, su retorno en 1592; luego la institucionalización del gremio carroceros con las ordenanzas de 1706, sus reformas de 1773 y 1785 y los acuerdos de 1799 para incluir a nuevos artesanos dentro de la órbita de este transporte.¹⁷

Según Sonia Pérez Toledo, estas corporaciones eran agrupaciones de artesanos que mantenían un vínculo con el ayuntamiento, fincado en la necesidad de asegurar el abasto de la población capitalina. Como parte de este acuerdo, los gremios eran los encargados de normar la relación entre los

¹⁵ Narváez, "Posesión", 2006, pp. 506-508.

¹⁶ Almanza, *Modernidad*, 2021, pp. 51-59.

¹⁷ Respecto a esta copiosa legislación, véase: Recio, *Arte*, 2018.

practicantes de estos oficios, marcando la exclusividad del ejercicio para sus miembros autorizados.

En el espacio laboral (obraje) participaba un limitado grupo de personajes, aunque regularmente vinculados a partir de nexos comunitarios además de los laborales. La jerarquía de trabajo estaba regulada por el gremio, poniendo a la cabeza al maestro artesano, seguido por el primer oficial y finalmente el aprendiz. Dentro de este ámbito, la generación de plusvalía estaba restringida, pues los gremios regularmente limitaban el mercado que podía atender cada obraje.¹⁸ Podemos entender, entonces, al transporte gremial como aquellos individuos y prácticas avaladas por el gremio carroceros, integrado por propietarios, cocheros y constructores.

Con la transición hacia el liberalismo decimonónico, se obligó a distintos gremios y corporaciones a desaparecer o pasar por un proceso de regulación y adaptación conforme a los parámetros del naciente Estado mexicano. Esto implicó una reorientación del servicio de carruajes públicos, sus instalaciones y entorno, para romper con su anterior carácter gremial y llevarlo hacia su apertura y tecnificación. Por ello se emitieron distintas normativas con la intención de terminar con la exclusividad de este oficio y maximizar su eficiencia y pertinencia dentro de las nuevas demandas de transportación en el país.

A finales del siglo XVIII, el servicio de carruajes públicos fue entregado a la iniciativa privada. El primer paso fue la llegada de Joaquín de Castro y Manuel Tolsá durante la administración del Virrey Segundo Conde de Revillagigedo. La suma del peso político y social de ambos, aunado al apoyo de la autoridad virreinal, permitió y estimuló a ambos constructores a colocar sus respectivas fábricas de carruajes, que rebasaban con creces las capacidades rudimentarias de los talleres carroceros novohispanos. Estos constructores igualmente difundieron el modelo de coches ingleses, con tendencias neoclásica y más apto para las crecientes demandas de movilidad de la Ciudad de México; contrario a los carruajes franceses, con tendencia barroca predominante hasta esa época y de un uso más ornamental.¹⁹

Posteriormente, se atacó al entorno de los cocheros y sus coches de providencia, a partir de una serie de concesiones y licencias otorgadas por el gobierno municipal, estatal y nacional a particulares para operar distintas líneas de viajes en coche de alcance nacional, regional o local, lo que mermó la participación de los anteriores operadores gremiales. Además, con este nuevo patrón de trabajo, la relación laboral tendió a ahondar la jerarquización, pero ya no basada en la experiencia y respaldo de un gremio en turno, sino por la posesión de los medios de producción que ostentaban los patrones y por el papel de proletariado del practicante que ofertaba su fuerza de trabajo a cambio de un salario fijo.

Todo ello generó una creciente demanda de transporte en las principales urbes del país. En este contexto surgieron los coches de alquiler locales que se rentaban por fracciones de horas. Dicho transporte era alquilado por las clases altas, mismos que los empleaban como elemento de ornato para su tránsito hacia sitios recreativos y en labores comerciales o administrativas.²⁰ A finales del siglo XVIII, este servicio era controlado por propietarios, conductores y constructores que se regían por prácticas gremiales, lo cual dificultaba su adaptación y participación acorde con el espíritu liberal de la época.²¹ Debido a ello, en décadas siguientes se impulsó la regulación del transporte local, a partir de la liberalización de este oficio con la entrega de concesiones y licencias de este servicio a particulares.

En 1793 se emitió la primera autorización al coronel Manuel Antonio Valdés para establecer lo que se denominó *coches de providencia* en el centro de la Ciudad de México. En 1802 se expidió un segundo permiso para instalar coches, ahora a Carlos Franco y Antonio Baninelli; eventualmente este permiso fue transferido a Diego Fernández de Ceballos en 1806.²² Paralelamente, el decreto de libertad de oficios de 1813 fue el primer ataque a la exclusividad de los gremios y concesionarios para atender diferentes actividades económicas.²³

²⁰ Pérez, *Hijos*, 1996, pp. 86-87; Almanza, *Modernidad*, 2021, p. 99.

²¹ Pérez, *Hijos*, 1996, pp. 94-96.

²² Ayuntamiento, *Memoria*, 1830, p. 60; López, *Servicios*, 1976, p. 64; Betancourt, "Caminos", 2009, p. 204; Almanza, *Modernidad*, 2021, pp. 44-45 y 81-90.

²³ Pérez, *Hijos*, 1996, pp. 98-100.

¹⁸ Pérez, *Hijos*, 1996, pp. 57-65.

¹⁹ Recio, "Segundo", 2021, pp. 458-466.

Más adelante, en 1825, se le dio el tiro de gracia a este privilegio, pues se permitió que cualquier interesado obtuviera una licencia para ofertar coches de alquiler en los sitios autorizados por el ayuntamiento.²⁴

Desde este momento comenzaron a ofertarse coches fletados por particulares. Éstos publicaban anuncios en la prensa dando a conocer sus vehículos que partirían a determinadas ciudades del país. Los viajes eran coordinados por pequeños comerciantes que, aprovechando sus visitas a distintos destinos por cuestiones de negocios, invitaban a abordar a otros pasajeros.²⁵ Además, dentro de esta dinámica, los costos, itinerarios y fechas de partida eran acordadas entre los participantes, por ello esta modalidad requería de semanas o meses de antelación. Sin embargo, permitía repartir el gasto del viaje entre los distintos viajeros, delimitar itinerarios convenientes para los asistentes y elegir fechas de partida que mejor les conviniera. De este modo se amortiguaba los gastos y riesgos de un viaje de este tipo.²⁶

Las corridas de estos carros se caracterizaron por ofertarse de manera ocasional, guiadas por fechas de alta demanda de transporte, con picos en los meses de febrero-abril y noviembre-diciembre, atraídos por distintas ferias comerciales alrededor del país o celebraciones religiosas; mientras que los meses de mayo a septiembre venían a la baja.²⁷ Es de notar que los meses de bonanza coinciden con las épocas de cosecha y de clima más benigno para el comercio nacional y transoceánico, mientras que los periodos bajos ocurrían a la par de las temporadas de lluvias que volvían difícil la comunicación.²⁸

²⁴ Archivo Histórico de la Ciudad de México (en adelante AHCM), f. Gobierno del Distrito Federal, s. Bandos, Leyes y Decretos, 1825-1925, c. 1, exp. 14, 24 de diciembre de 1825; Romero, *Historia*, 1987, p. 68; Betancourt, "Caminos", 2009, p. 205.

²⁵ *El Águila mexicana*, 29 de enero de 1826, p. 4, 23 de marzo de 1826, p. 4; *El Sol*, 5 de junio de 1826, p. 4, 24 de noviembre de 1826, p. 4; Almanza, *Modernidad*, 2021, pp. 109-120.

²⁶ Igualmente existía la posibilidad de rentar estos coches para eventos sociales dentro de la ciudad, alquilándolo por día. Véase: *El Sol*, 25 de diciembre de 1826, p. 4; *Diario del Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos*, 19 de febrero de 1835, p. 4; *El Siglo Diez y Nueve*, 4 de enero de 1845, p. 4.

²⁷ Al respecto, véase: Payno, *Bandidos*, 2019, pp. 28-29, 612-613, 733 y 739.

²⁸ *El Sol*, 10 de mayo de 1826, p. 4; *Diario del Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos*, 1 de junio de 1835, p. 4; *El Siglo Diez y Nueve*, 5 de mayo de 1845, p. 4, y 10 de mayo de 1855, p. 4.

Pese a estas prevenciones, el servicio tuvo un corto florecimiento al inicio del siglo XIX, seguido por una constante decaída el resto de la centuria.²⁹ Según las fuentes consultadas, el mejor año para esta alternativa fue en 1826 con 68 salidas, mientras que en siguientes décadas tuvo una baja dramática (véase tabla 1) por la aparición de los carruajes de diligencias, que analizaremos más adelante. Sin embargo, esta alternativa sirvió para formar y consolidar las redes y nodos del sistema del transporte en carruaje a nivel nacional y regional. Todo este sistema fue retomado eventualmente por otros empresarios dedicados de lleno al transporte público, para tecnificar estas instalaciones y la dinámica transportista.

En la tabla 1 podemos ver que en 1826 la mitad de las partidas de los alquileres regulares se dirigieron a Veracruz a través de su camino real, mientras que el resto de los viajes eran distribuidos en corridas hacia el norte y occidente del país, transitando por el camino real de Tierra Adentro, entre Querétaro, Guanajuato, Guadalajara, Valladolid, San Luis Potosí y Durango. En los siguientes años, Veracruz perdió protagonismo, y éste viró hacia el Septentrión y el Bajío, aunque las corridas se redujeron estrepitosamente marcando solamente ocho salidas en 1855 y cuatro para 1865.

Desde la concesión a Manuel Antonio Valdés en 1793, ésta tenía una serie de normas respecto al funcionamiento del servicio de transporte. Más adelante, en 1802, se expidió el primer reglamento de coches y carruajes.³⁰ Posteriormente se emitieron otros en 1812³¹ y 1815, y varios más en la etapa independiente en 1825, 1834, 1850,³² 1855 y 1859.³³ Estos estatutos regían distintos aspectos, como estructura física de los carros, comportamiento de los carroceros y pasajeros, las bestias de carga, la velocidad y ubicación de carruajes dentro

²⁹ Joel Almanza llegó a conclusiones muy similares en su tesis doctoral, pero aplicado a los años 1832, 1842, 1852 y 1862. Almanza, *Modernidad*, 2021, pp. 110-112.

³⁰ Almanza, *Modernidad*, 2021, p. 86.

³¹ Almanza, *Modernidad*, 2021, pp. 103-108.

³² AHCM, f. Gobierno del Distrito Federal, s. Bandos, Leyes y Decretos, 1825-1925, c. 1, exp. 14, 24 de diciembre de 1825; Almonte, *Guía*, 1852, pp. 330-340; AHCM, f. Gobierno del Distrito Federal, s. Bandos, Leyes y Decretos, 1825-1925, vol. 87, f. 9, 4 de febrero de 1850; Ayuntamiento, *Memoria*, 1830, pp. 60-66.

³³ Almanza, *Modernidad*, 2021, pp. 213 y 292-293.

Tabla 1

Partida de coches de alquiler regular, 1826-1865

Destinos	1826	1835	1845	1855	1865
Cualquier punto de la República	1	1	1	3*	1
Durango	2	—	3	—	—
Guadalajara	7	—	4	2	1
Guanajuato	9	2	2	1	—
Puebla	1	—	2	—	—
Toluca	—	—	—	1**	—
Querétaro	3	1	2	—	1
San Luis Potosí	2	1	2	1	1
Morelia/Valladolid	6	2	—	—	—
Veracruz	35	1	1	—	—
Zacatecas	2	2	2	—	—
Total de viajes	68	10	19	8	4

Fuente: Información a partir de la consulta de los periódicos: *Águila Mexicana* (1826), *Diario del Gobierno de la República Mexicana* (1845, 1855), *Diario del Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos* (1835), *Diario del Imperio* (1865), *El Monitor Constitucional* (1845), *El Monitor Republicano* (1855), *El Mosquito Mexicano* (1835), *El Ómnibus* (1855), *El Pájaro Verde* (1865), *El Siglo Diez y Nueve* (1845, 1855, 1865), *El Sol* (1826), *El Universal. Periódico Independiente* (1855), *La Lima de Vulcano* (1835), *La Orquesta* (1865), *La Razón de México* (1865), *La Sociedad* (1865) y *La Sombra* (1865). * Uno de estos viajes se dirigía a la Villa de San Francisco, pero no se indica a qué entidad pertenece. *El Monitor Republicano*, 16 de noviembre de 1855, p. 4. ** Esta corrida se dirigía específicamente a Ixtlahuaca, pero con el atractivo de pasar por Toluca. *El Ómnibus*, 24 de diciembre de 1855, p. 4.

de la ciudad de México, etcétera. Además, la costumbre también impuso cierta homogeneidad en el carruaje público en cualquiera de sus variantes de este primer momento, pues todos los coches eran importados de Inglaterra, Estados Unidos o alquilados y construidos en carrocerías, carpinterías y mesones de la localidad. Éstos eran de estilo “inglés”, con dos ejes tirados por dos mulas y se limitaban a cuatro asientos. Este patrón comenzó por la emulación del servicio de coches diligentes de Madrid de 1792.³⁴

En la normativa aparecen aspectos vinculados con la racionalización del espacio, sin embargo no se lograron arraigar inmediatamente, ni en el actuar de los cocheros ni en la condición física de los

vehículos, mostrando una resistencia de la herencia gremial, pues a lo largo de la centuria fueron recurrentes las quejas en la prensa sobre la falta de pericia de los conductores al conducir, los perjuicios que esto provocaba en el empedrado de las calles, su pereza en el servicio o la falta de atenciones hacia los usuarios.³⁵ Además, eran recurrentes las multas hacia los cocheros por alterar el orden público.³⁶

³⁵ Hira de Gortari y Regina Hernández compilaron distintos testimonios de viajeros y de la prensa del siglo XIX, aludiendo al funcionamiento de los coches de alquiler. Véase: De Gortari y Hernández, *Memoria*, t. II, 1988, pp. 212-253. María del Carmen Ruiz hizo lo propio en; Ruiz, *Ciudad*, 1974, pp. 99-114.

³⁶ Durante la segunda mitad del siglo XIX, en las distintas memorias anuales del Ayuntamiento de la Ciudad de México, el ramo de coches públicos levantó estadísticas anuales respecto a los cocheros multados y sus principales faltas.

³⁴ Almanza, *Modernidad*, 2021, pp. 40-43.

Otro elemento del pasado gremial que logró trascender fue la ubicación de los negocios del giro viajero. Desde finales del siglo XVIII, las plazas públicas, carrocías, cafeterías, mesones y, posteriormente, hoteles, fueron los puntos predilectos para parquear carruajes públicos. La elección de estos establecimientos como puntos de partida fue influido por el propósito de estos comercios, pues todos ellos estaban relacionados con el ámbito transportista, ofreciendo servicios a los pasajeros. Por otro lado, estas ubicaciones solían ser inmuebles abiertos y situados en calles estratégicas de la capital, con salidas directas a las calzadas del Distrito Federal y, a su vez, a los caminos generales o cercanos a edificios administrativos, comerciales y los paseos más concurridos por las élites.³⁷

Al igual que los carruajes públicos, el resto de los negocios del giro viajero proceden de un pasado corporativo que demostró gran resistencia en la primera mitad del siglo XIX. En las primeras décadas de la centuria, los servicios ofrecidos por los sitios de hospedaje, renta o reparación de carruajes mantenían elementos gremiales, en tanto empleaban una escasa difusión en anuncios de prensa, apelando mayormente al reconocimiento popular. De igual manera, debido al carácter embrionario del transporte público, los establecimientos ofrecían servicios exiguos a sus primeros usuarios. Finalmente, éstos se ubicaban en domicilios particulares donde coexistía el hogar y las labores del artesanado.

Podemos notar que, como otros gremios, el giro viajero tendió a ubicarse en el centro de la ciudad, en los cuarteles centrales uno al cuatro (véase mapa 1). El resto de los puntos estaban regados en el noreste, mientras que el oriente y los extremos noroeste y suroeste quedaban olvidados. La condiciones económicas y materiales del entorno influyeron en la cantidad, tipos de negocios, clientela y edificaciones presentes en cada sección. Los mesones y carrocías se habían establecido en la parte norte, donde había inmuebles austeros y despejados, mismos que coinciden con las descripciones sobre estos hospedajes como establecimientos rudimentarios para alojar arrieros y otros comerciantes sin mayores lujos.³⁸ Los paraderos de

carruajes de alquiler,³⁹ coches de alquiler regular y hoteles estaban a unas cuadras al sur de la plaza de armas, en edificios más ostentosos, que mayormente pertenecían a empresarios, corporaciones o funcionarios públicos, y eran frecuentados por usuarios de mayor poder adquisitivo.

El inicial olvido del oriente y suroeste se debió al entorno rural, sobre todo lacustre, de estas zonas, ya que los distintos cuerpos de agua en el este eran empleados para el transporte de bienes de consumo, lo que dificultaba la presencia de los coches en la zona. Además de que las percepciones negativas del lago de Texcoco y sus inmediaciones, señalados como lugares antihigiénicos e inseguros, ahuyentaban a los visitantes más exigentes. Por otro lado, el suroeste y noroeste seguían siendo zonas de cultivo con escasa densidad de población.

LA LLEGADA DE LAS DILIGENCIAS, LOS ÓMNIBUS Y LA CONSOLIDACIÓN DEL GIRO VIAJERO

Durante la primera mitad del siglo XIX, México estuvo marcado por la convulsión social derivada de los múltiples levantamientos armados y las crisis económicas y políticas. La circulación dentro del país se logró estabilizar desde el primer periodo federalista (1824-1835), por lo que se consolidaron distintas rutas de transporte en carros de alquiler regular, que se habían generado a finales del siglo pasado. Estas décadas fueron marcadas por una cotidianidad en la movilidad, con carruajes, paraderos y puntos de descanso que comenzaron a tecnificarse, con la intención de adaptarse a la racionalización del espacio, en la búsqueda de mayor eficiencia en el transporte local, regional y nacional.⁴⁰

Conforme los carruajes públicos se volvieron más comunes y conocidos, comenzaron a aparecer distintas compañías transportistas, así como empresarios dispuestos a invertir en este tipo de negocios. Varios aspectos permitieron orientar este impulso hacia la tecnificación del carruaje público. En primer lugar, el gobierno local y nacional ganaron pericia regulando este nuevo giro,

³⁷ Pérez, *Hijos*, 1996, pp. 86-87.

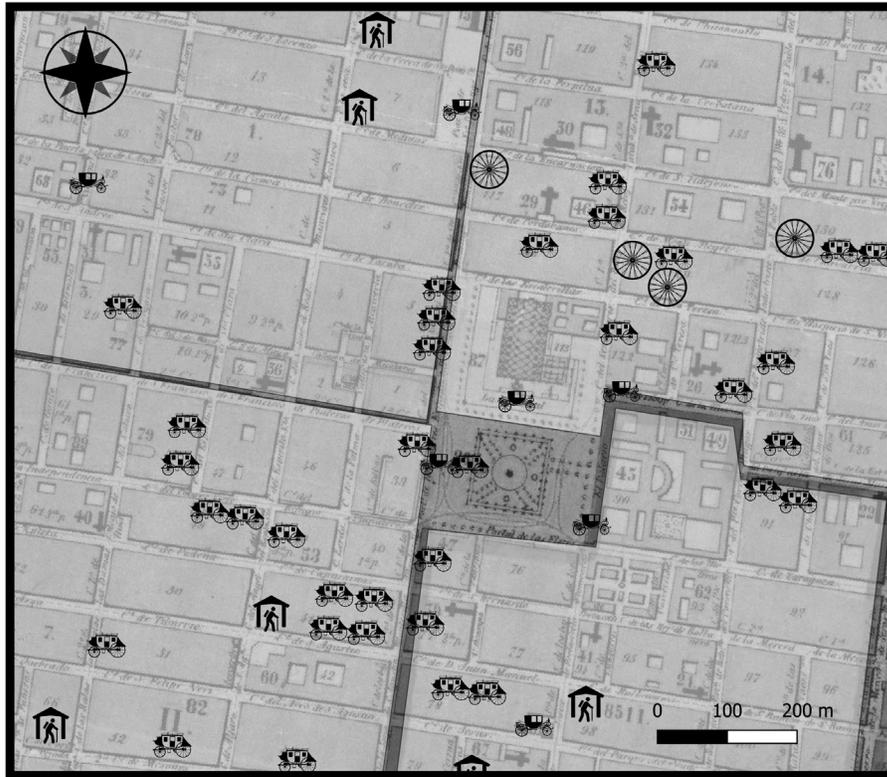
³⁸ Ortiz, *Arriería*, 1941.

³⁹ Ayuntamiento, *Memoria*, 1830, p. 60.

⁴⁰ Almanza, *Modernidad*, 2021, p. 34.

Mapa 1

Ciudad de México, 1826



Acotaciones

-  Coches de sitio
-  Carrocerías
-  Coches de providencia
-  Hoteles



Fuente: Comisión Geográfica Exploradora, “Plano de la Ciudad de México”, Lit. Debray y Sucs., 1881, Mapoteca Manuel Orozco y Berra (MMOYB), CGE, núm. clasificador CGE.DF.M5.V2.0151. La imagen contiene intervenciones del autor.

lo que se reflejó en un refinamiento legislativo. En segundo lugar, el empresariado pasó por un proceso de aprendizaje, lo que se expresó en la maximización de sus ganancias a partir de corridas más continuas y lucrativas. Finalmente, el arraigo de la población con estos nuevos servicios los orilló a configurar sus patrones de movilidad, pasando de desplazamientos esporádicos y a nivel local, para dar paso a la regularidad en los viajes, con destinos de carácter regional o transregional.

El primer intento por establecer un servicio fijo de carruajes públicos de alcance regional data de 1793, cuando se expidió un primer permiso a Manuel Antonio de Valdés para instalar una serie de coches con un servicio rutinario de la Ciudad de México a Toluca.⁴¹ Al año siguiente consiguió una ampliación de su privilegio, ahora emprendiendo una línea de transporte regular hacia Guadalajara

en el occidente y Perote en el golfo; sin embargo, esta propuesta duró hasta 1801, y estuvo marcada por múltiples quejas de los usuarios y el gobierno por la irregularidad del servicio y los defectos del parque vehicular.⁴²

En 1826, los estadounidenses Jorge Coyne, Nataniel Smart y Jacobo Renewalt comenzaron los preparativos para la primera línea de carros de la Ciudad de México hacia el puerto de Veracruz, a través de la importación de una serie de carros ingleses.⁴³ En 1831 se estableció con éxito esta compañía bajo el nombre de Compañía Poblana de Diligencias,⁴⁴ que se fusionó con la compañía de Paquetes de la Unión Mexicana de Manuel Escandón, Coyne y Compañía en 1833.⁴⁵ Entonces,

⁴² Almanza, *Modernidad*, 2021, pp. 66-78.

⁴³ *El Águila Mexicana*, 3 de julio de 1826, p. 4.

⁴⁴ “Permiso a la compañía Poblana de diligencias para la introducción de carruajes”, en: Dublán y Lozano, *Legislación*, t. II, 1878, pp. 335-336.

⁴⁵ Almanza, *Modernidad*, 2021, p. 187.

⁴¹ López, *Servicios*, 1976, p. 64; Almanza, *Modernidad*, 2021, pp. 44-45.

éste se asoció con Francisco Games, Antonio Garay y Anselmo Zurutuza para crear la primera compañía exitosa de viajes en carruajes públicos por el país, denominada Diligencias Generales.⁴⁶

Un reflejo de la estabilización y la clasificación del transporte fueron los patrones espaciales en los negocios del giro viajero, mismos que serían replicados el resto del siglo XIX. Para 1835, el norte afianzó su carácter popular, pues surgieron nuevos hospedajes, éstos eran mesones para arrieros provenientes de distintos caminos reales, que ingresaban cotidianamente por la garita de Tlatelolco y Peralvillo. Los inmuebles con espacios abiertos y recintos rudimentarios se localizaban en la periferia, mientras que aquéllos cercanos al centro tenían edificaciones más complejas. En menor medida, aparecieron carrocerías en el centro norte, encargadas de la renta de carruajes para los viajeros con mayores ingresos. Esto señala un patrón de mayor complejidad y costo conforme se avanzaba del norte al corazón de la ciudad.

Caso contrario, el sur de la capital se volcó a las clases acomodadas. En el suroeste se mantuvieron los hoteles en inmuebles de mayores dimensiones, con servicios más complejos y mayor difusión en los medios impresos. Igualmente aparecieron distintas carrocerías cercanas a la Alameda central, y con acceso directo a distintos paseos en las afueras de la ciudad. Estos talleres estaban dedicados al alquiler de carruajes para estos personajes dirigentes. Además, los paraderos de las diligencias también se establecieron en la zona occidental, pues su principal clientela fueron visitantes acaudalados (véase mapa 2).

Las diligencias comenzaron a funcionar de forma exitosa con corridas de la Ciudad de México a Veracruz en 1833. En 1835, esta misma compañía había ampliado su servicio con rutas hacia Toluca, Guadalajara, el Septentrión, Pachuca y Cuernavaca.⁴⁷ A partir de este dinamismo fue posible

establecer ramales o prolongaciones de estos itinerarios, y para 1855 se habían sumado las corridas a Cuautla al sur y Morelia en el occidente, y una década más tarde apareció una opción a Puebla y San Luis Potosí, esta última eventualmente se extendió hacia Matamoros.⁴⁸ Una vez consolidada esta propuesta de transporte en el país, también aparecieron competidores con líneas alternas hacia Querétaro, Puebla, Veracruz y San Luis Potosí,⁴⁹ pero con una existencia efímera o menor frecuencia en sus salidas.

El mayor aporte de estas diligencias fue capturar el mercado de los coches de alquiler regular, que se caracterizaba por partidas esporádicas guiadas a partir de festividades, ciclos pluviales y tarifas negociadas, para adaptarlo a una dinámica transportista constante, regularizada y acrecentar sus usuarios, a partir de la expansión en oferta de viajes, adquiriendo vehículos de mayor capacidad y con cuotas estandarizadas. Sus carruajes procedían de Estados Unidos y eran de estilo *Concord*, techados, con capacidad para nueve pasajeros, con dos ejes tirados por cuatro mulas.⁵⁰ Estos mayores flujos permitieron consolidar las redes y los nodos de este sistema de transporte, además de dar pauta para el surgimiento de nuevos negocios transportistas en la región.

Durante el periodo de la República restaurada se expandió el servicio de las diligencias, ofreciendo nuevas rutas de traslado; no sólo desde la Ciudad de México, sino a partir de otros puntos importantes como Puebla, León, Guadalajara, San Luis Potosí, entre otros. El servicio siguió recayendo en la empresa de Diligencias Generales y otras menores de corta duración.⁵¹ Igualmente se continuó sistematizando el funcionamiento del traslado, con itinerarios, centros de abastecimiento, hospedajes y horarios, pero en esencia se mantuvo fiel a los rasgos de su fundación.

⁴⁶ Dicha empresa tomó el nombre "Diligencias" de coches públicos de alcance local empleados en Europa a finales del siglo XVIII. Romero, *Historia*, 1987, p. 70; Urías, "Manuel", 1978, pp. 36-37; Herrera, "Circulación", 1992, pp. 200-201; Ortiz, *Caminos*, 1994, p. 185; Betancourt, "Caminos", 2009, p. 206; Almanza, *Modernidad*, 2021, p. 186.

⁴⁷ Almonte, *Guía*, 1852, pp. 442-447; Del Valle, *Viajero*, 1864, pp. 267-271; Herrera, "Circulación", 1992, p. 201; Almanza, *Modernidad*, 2021, pp. 188-189.

⁴⁸ Pérez, *Almanaque*, 1870, p. 167.

⁴⁹ *El Omnibus*, 20 de febrero de 1855, p. 4, 30 de julio de 1855, p. 4; Del Valle, *Viajero*, 1864, pp. 271-272; *La Sociedad*, 20 de junio de 1865, p. 4.

⁵⁰ Payno, *Bandidos*, 2019, p. 362; Almanza, *Modernidad*, 2021, p. 203.

⁵¹ Del Valle, *Viajero*, 1864, pp. 267-272; Herrera, "Circulación", 1992, p. 201.

Mapa 2

Ciudad de México, 1835



Fuente: Comisión Geográfica Exploradora, "Plano de la Ciudad de México", Lit. Debray y Suc., 1881, MMOYB, CGE, núm. clasificador CGF.DE.M5.V2.0151. La imagen contiene intervenciones del autor.

Este proyecto de transporte tuvo que esperar a que lo tomaran los Escandón, empresarios capaces de invertir cuantiosas sumas para volverlo un proyecto viable, no obstante, este éxito también se logró gracias a la tradición transportista del siglo pasado. Inclusive no hubo necesidad de configurar el itinerario de estas rutas, salvo tecnificar las redes y los nodos preestablecidos en pro de la racionalización del espacio y del confort del pasajero. Por

ello, hubo un fuerte impulso para instalar mesones, fondas y postas en las paradas acostumbradas durante estos viajes, además de ejecutar reparaciones mínimas sobre los caminos para un mejor tránsito vehicular.⁵²

⁵² *Diario del Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos*, 25 de febrero de 1835, p. 4, 21 de octubre de 1835; Romero, *Historia*, 1987, p. 70; Urías, "Manuel", 1978, p. 37; Herrera, "Circulación", 1992, p. 201.

Esto también demostró que viajes de este tipo eran atractivos aún a escalas menores. Lo que se reflejó en un dinamismo por parte de los transportistas, con la aparición de nuevas diligencias locales, logrando que antiguos sitios de paso a lo largo de los viajes nacionales se volvieran terminales regionales.⁵³ Con ello hubo un crecimiento demográfico en los poblados con dinámicas en torno a los viajeros, como el caso de Río Frío que consiguió su posición como pueblo en 1863, después de décadas de haber fungido como espacio de desayuno en la ruta de México a Veracruz.⁵⁴

Fue a partir de este tipo de circulación regional, que puntos en las orillas del Valle de México, anteriormente dedicados a dar posada a estos viajeros durante sus trayectos, ganaron la suficiente importancia para establecer sus propias diligencias regionales. Para 1855 se contaba con líneas hacia Ixmiquilpan, Tenango del Aire,⁵⁵ San Juan Teotihuacán, Cuautla de Morelos, Cuautitlán y Tlalmanalco.⁵⁶ Al igual que las Diligencias Generales, estas rutas se ampliaron con nuevos ramales o extendiendo su recorrido original para abarcar mayor número de destinos. Esto se vio reflejado en 1864, con la expansión de Teotihuacán hacia Apan y Tulancingo y un ramal a Otumba. Además, surgió una línea para Texcoco en el oriente y Amecameca al sur.⁵⁷

Dentro del Distrito Federal (ahora Ciudad de México) también se comenzaron a afianzar rutas locales. En 1841 inició el servicio de los ómnibus, con una corrida de la Ciudad de México hacia Tacubaya, en la etapa en que el presidente Santa Anna gustaba gobernar al país desde esta villa.⁵⁸ Este nuevo concepto de transporte era una línea de carros que ofrecía servicio diario, con varias partidas en diferentes horarios, entre la capital y alguna población aledaña. Además, esta propuesta

empleó carruajes estilo Tartana techados, con dos ejes tirados por cuatro mulas y con dieciocho asientos,⁵⁹ lo que es muestra de la demanda del servicio y lo lucrativo del negocio. Con los años se normalizó el tránsito entre la capital y sitios cercanos, aumentando la importancia de distintos poblados, la afluencia y con ello la rentabilidad en estos servicios de transporte.

En 1841 surgieron las líneas temporales hacia las ferias de Pascua en San Ángel y Tlalpan al sur de la Ciudad de México. Cinco años más tarde, se formalizó una corrida hacia Tlalpan y otra al Peñón de los Baños.⁶⁰ Para 1852 existían rutas rumbo a Guadalupe Hidalgo al norte, y Mixcoac al sur de la ciudad. Además, el ómnibus a San Ángel se había ampliado a Coyoacán, y surgió una segunda opción para llegar a Tacubaya, aunque duró poco tiempo.⁶¹ En 1864 se había instalado la ruta de Azcapotzalco,⁶² pero se extinguió la opción hacia Guadalupe Hidalgo por la locomotora con rumbo a ese destino, y eventualmente ocurrió lo mismo con Tacubaya, dado la competencia con el ferrocarril de esa localidad.⁶³

Con la aparición del ómnibus y las distintas diligencias locales y nacionales, se aumentaron considerablemente los negocios del giro transportista en la ciudad, pues se pasó de dos a cuatro terminales de estos medios de transporte, privilegiando la zona centro. Igualmente, esta tendencia favoreció al resto de la capital, aunque con tendencia hacia el sur, ya que tanto hoteles como carrocerías se triplicaron, además de tener mayor presencia en el occidente. Mientras los mesones del norte se duplicaron, las carrocerías en esta dirección comenzaron a disminuir (véase mapa 3).

Como parte de la tecnificación de estos establecimientos, comenzó la hibridación de servicios en los cuarteles, con carrocerías que adoptaron el hospedaje y la oferta de carruajes de alquiler dentro del mismo inmueble. Sin embargo, esta maniobra tuvo su final cuando aparecieron los primeros

⁵³ Almonte, *Guía*, 1852, pp. 447-448.

⁵⁴ Dublán y Lozano, *Legislación*, t. IX, 1878, p. 589.

⁵⁵ *El Ómnibus*, 1 de enero de 1855, p. 4, 13 de enero de 1855, p. 4.

⁵⁶ Almonte, *Guía*, 1852, pp. 447-448.

⁵⁷ Del Valle, *Viajero*, 1864, pp. 270-272.

⁵⁸ *Diario del Gobierno de la República Mexicana*, 11 de abril de 1841, p. 4; Hugo Betancourt y Héctor Romero cometen el error de confundir las diligencias regionales con los ómnibus. Véase: Romero, *Historia*, 1987, p. 70; Betancourt, "Camino", 2009, p. 205. La distinción radica en la capacidad de los coches, pues la diligencia poseía nueve asientos mientras que el ómnibus duplicaba esa capacidad.

⁵⁹ Almanza, *Modernidad*, 2021, p. 286.

⁶⁰ *El Siglo Diez y Nueve*, 31 de marzo de 1845, p. 4; *Diario del Gobierno de la República Mexicana*, 15 de octubre de 1845, p. 4.

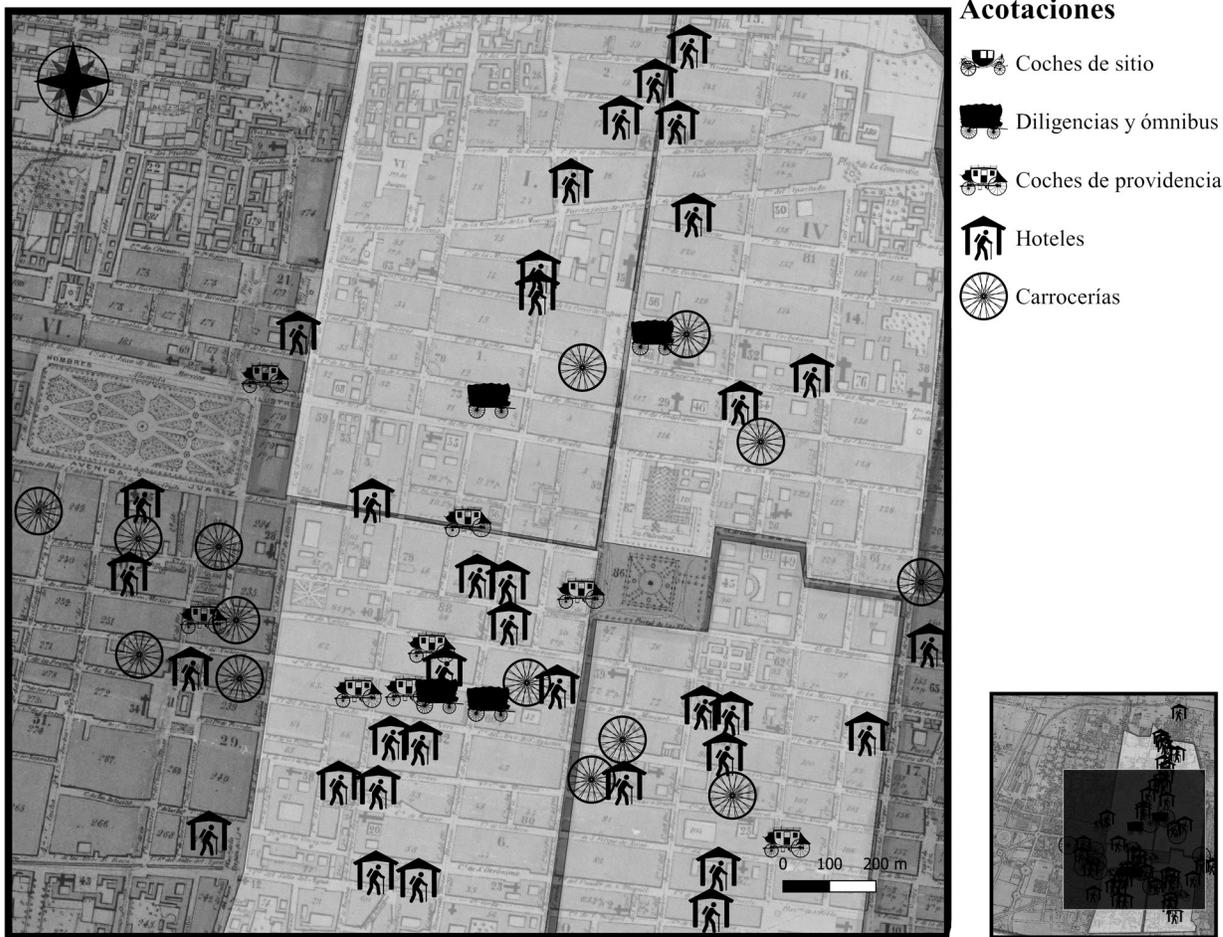
⁶¹ López, *Servicios*, 1976, p. 141; Romero, *Historia*, 1987, p. 70; Almonte, *Guía*, 1852, p. 448.

⁶² Del Valle, *Viajero*, 1864, pp. 270-272.

⁶³ A finales de 1865, para compensar deficiencias en el ferrocarril a Tacubaya, se abrió una nueva ruta entre esta villa y la Ciudad de México. Véase: *La Orquesta*, 9 de septiembre de 1865, p. 4.

Mapa 3

Ciudad de México, 1845



Fuente: Comisión Geográfica Exploradora, “Plano de la Ciudad de México”, Lit. Debray y Sucs., 1881, MMOYB, CGE, núm. clasificador CGE. DF.M5.V2.0151. La imagen contiene intervenciones del autor.

grandes hoteles en el centro y occidente de la ciudad desde finales de la década de 1840, que opacaron por completo a los competidores locales. Más allá del fracaso de esta táctica de los negocios locales para adaptarse y sobrevivir a la competencia, esto demuestra el surgimiento de los polos transportistas, ya que al concentrar distintos servicios en un solo lugar, y dada la antigüedad de varios de estos locales, los nodos pudieron volverse referentes en la distribución de establecimientos de este tipo dentro de la ciudad.

Los ómnibus se popularizaron en las siguientes décadas, abriendo nuevas rutas constantemente, inclusive gestionadas desde estos poblados periféricos, y ya no en la Ciudad de México. Estas

propuestas comenzaron como empresas locales,⁶⁴ pero paulatinamente fueron absorbidas por la compañía de Diligencias Generales. Existían rutas que funcionaban todo el año, mientras que otras corridas solamente se ofertaban en periodos festivos, como la semana de Pascua en abril y mayo, o la feria de la villa de Guadalupe en diciembre.⁶⁵

Esta alternativa tuvo constantes expansiones durante la primera mitad del siglo XIX, debido a su facilidad para crear nuevas rutas acorde con las necesidades de transporte en la Ciudad de México.

⁶⁴ Almanza, *Modernidad*, 2021, p. 228.

⁶⁵ *Diario del Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos*, 1 de junio de 1835, p. 4, 8 de agosto de 1835, p. 4; *El Ómnibus*, 5 de septiembre de 1855, p. 4; Almanza, *Modernidad*, 2021, pp. 224-228.

Esta propuesta tenía varias ventajas. En primer lugar, las distancias recorridas permitían ampliar la frecuencia de las corridas, volviendo más rentable el servicio, pues dependiendo la línea podía haber una o dos salidas al día, en caso de atravesar la mitad de la entidad, o cada cuarenta y cinco minutos, en las rutas más cortas que sólo conectaban a la Ciudad de México con alguna municipalidad vecina. Además, era relativamente fácil clausurar y reabrir rutas para acomodar los carros en itinerarios más lucrativos.

Derivado del afianzamiento de las Diligencias Generales y los primeros ómnibus,

aumentaron los mesones y hoteles en establecimientos formalizados, con ubicaciones en el centro, edificaciones de varios niveles. Cabe mencionar que las periferias agrícolas al norte y sur y el oriente lacustre, antes excluidos, comenzaron a ganar fuerza en las décadas venideras. Esto ocurrió por la consolidación del giro viajero y la desamortización de inmuebles de las décadas de 1850 y 1860, pero estos espacios estuvieron reservados a los mesones que siguieron empleando inmuebles rudimentarios con espacios abiertos para la recepción de ganado, dedicados a usuarios de menor capacidad adquisitiva (véase mapa 4).

Mapa 4

Ciudad de México, 1855



Fuente: Comisión Geográfica Exploradora, "Plano de la Ciudad de México", Lit. Debray y Sucs., 1881, MMOYB, CGE, núm. clasificador CGE. DEM5V2.0151. La imagen contiene intervenciones del autor.

Los grandes hoteles eran pertenecientes o estaban asociados a las Diligencias Generales.⁶⁶ Éstos eran los hoteles de La Sociedad, La Bella Unión y París, ubicados a unas cuabras al occidente de la catedral en el cuartel número dos.⁶⁷ Décadas después se sumaron los establecimientos de Iturbide, San Agustín, Bazar, Santa Anna, el Turco,⁶⁸ el Refugio, Progreso, Teatro Imperial y Bilbao.⁶⁹ Esta preferencia por el costado oeste se mantuvo hasta el fin del Porfiriato, dada su cercanía con la Alameda y los principales edificios de la administración pública en el centro.

Los sitios de diligencias y ómnibus también tendieron a centralizarse, pero ampliaron sus destinos dentro de la región y del país. Para este punto, la compañía de Diligencias Generales también había adquirido la mayoría de los ómnibus, y sus establecimientos se encontraban al occidente, en el

cuartel dos, dentro o cerca de sus grandes hoteles. Igualmente había otros competidores en el cuartel tres, pero éstos tuvieron una existencia efímera y menor cantidad de corridas.⁷⁰

Dentro de este nuevo escenario comenzó el apogeo de los coches de alquiler, pues entre 1864 y 1868 se registraron trece sitios autorizados, cerca del doble que en su fundación. Su distribución era céntrica con tendencia al oeste, entre el cuartel dos y ocho, en la zona de los hoteles de las diligencias y cercana a la Alameda.⁷¹ A la par crecieron las carrocerías en los cuarteles mayores uno, dos, tres y cuatro. Esto coincide con el constante aumento de carruajes públicos en la ciudad, además de que al menos la mitad de estos negocios estaban en el oeste, cerca de los distintos paseos frecuentados por las élites (véase mapa 5).

Mapa 5

Ciudad de México, 1865



Fuente: Comisión Geográfica Exploradora, "Plano de la Ciudad de México", Lit. Debray y Sucs., 1881, MMOYB, CGE, núm. clasificador CGE.DF.M5.V2.0151. La imagen contiene intervenciones del autor.

⁶⁶ Romero, *Historia*, 1987, p. 70.

⁶⁷ Gayón, *1848*, 2013, pp. 190-193.

⁶⁸ Galván, *Guía*, 1854, p. 325; *El Universal. Periódico Independiente*, 10 de enero de 1855, pp. 3-4.

⁶⁹ Del Valle, *Viajero*, 1864, p. 260.

⁷⁰ Almonte, *Guía*, 1852, pp. 447-448.

⁷¹ Del Valle, *Viajero*, 1864, pp. 85-86; Ayuntamiento, *Memoria*, 1868, pp. 69-72. El crecimiento de este medio de transporte se mantuvo constante todo el siglo XIX. Así, en 1870 esta cifra estaba cerca de triplicarse, con 2 616 carros registrados en el servicio público. Véase: Ayuntamiento, *Memoria*, 1871, p. 99.

EPÍLOGO

La paz reinante durante la República restaurada permitió la expansión del servicio de diligencias, ofreciendo nuevas rutas, no sólo desde la Ciudad de México, sino a partir de otros puntos importantes como Puebla, León, Guadalajara y San Luis Potosí. El servicio siguió recayendo en la empresa Diligencias Generales y compañías menores.⁷² Igualmente se continuó sistematizando el funcionamiento del traslado, con itinerarios, centros de abastecimiento, hospedajes y horarios, pero en esencia se mantuvo fiel a los rasgos de su fundación.⁷³ Esto nos indica cierto arraigo por parte de la población sobre este servicio de transporte.

Dado el control que mantuvo las diligencias, se continuó con la centralización de los sitios de partida, ubicándolos en el domicilio de la compañía en la calle Independencia, del centro de la Ciudad de México. Sus competidores solían replicar los horarios de partida, itinerarios y localizarse en otras calles céntricas de la ciudad,⁷⁴ que tenían conexión directa con la plaza de armas, y alguna calzada que funcionaba como salida hacia un camino nacional. Esto incentivó la concentración de los polos transportistas, tal como venía ocurriendo desde los años previos a la Guerra de Reforma.

Sin embargo, este servicio comenzó a decaer a partir de la llegada del ferrocarril durante el Porfiriato. Pese a ello, esto no implicó una clausura inmediata de las diligencias, pues se mantuvieron activas en la década de 1870 y 1880, a la par que se concluían los ramales de la red ferroviaria. Al compartir la misma ruta e itinerario, estos carruajes complementaron los traslados en los tramos donde seguía pendiente la instalación de vías férreas a lo largo de estas rutas.⁷⁵ Posteriormente, estos carruajes públicos dejaron la Ciudad de México para trasladarse a distintos poblados al interior de la República, funcionando como conexiones entre estos puntos y distintas líneas ferroviarias.

El paralelismo entre las Diligencias Generales y los ferrocarriles obedece a distintos aspectos. El más documentado ha sido la participación de la familia Escandón, dueños de esta compañía carrocería, en la construcción y administración de la primera gran compañía ferroviaria: el Ferrocarril Mexicano. Sin embargo, queremos remarcar la influencia de la red de transporte de las diligencias en el trazo de la red férrea nacional, pues desde las primeras proyecciones, las líneas férreas plantearon emular los itinerarios de las diligencias nacionales, debido a que éstas habían generado un mercado y dinámica transportista, lo suficientemente consolidada para ameritar la oferta del servicio para pasajeros a través del medio ferrocarrilero.

Esta emulación resultó exitosa para el Valle de México, en tanto los trayectos promedio de los viajes en ferrocarril durante el Porfiriato coincidieron con la distancia entre la Ciudad de México y los nodos en las orillas del valle.⁷⁶ Incluso se llegaron a ofertar corridas específicas dentro de las líneas troncales, que se dedicaban específicamente a atender estos mercados. Igualmente surgieron ferrocarriles regionales que corrían paralelos a estas rutas.

Por su parte, los ómnibus continuaron su servicio,⁷⁷ pero la entrada del tranvía a finales de la década de 1850 implicó una competencia para estos carruajes, debido a que esta alternativa férrea comenzó por tomar sus principales itinerarios debido a su rentabilidad, por lo que los ómnibus tuvieron que adaptarse para atender nuevas rutas generalmente más reducidas, atendiendo los recorridos del centro a las periferias de la ciudad, que para entonces comenzaba a expandir su traza hasta absorber pueblos aledaños. Sin embargo, a diferencia de las diligencias, la sobrevivencia de los ómnibus estuvo asegurada, al punto que pudo adecuarse para posteriores usos, como la estructura de los primeros vehículos motorizados a finales del siglo XIX e inicios del siglo XX.⁷⁸

Los coches de alquiler fueron los únicos que no sufrieron un impacto directo en su demanda,

⁷² Del Valle, *Viajero*, 1864, pp. 267-272.

⁷³ Pérez, *Almanaque*, 1870, pp. 166-171.

⁷⁴ Del Valle, *Viajero*, 1864, pp. 267-272.

⁷⁵ Del Valle, *Viajero*, 1864, pp. 267; Maillefert, *Directorio*, 1869, pp. 147-149; Paz, *Nueva*, 1882, pp. 670-682; Paz, *Nueva*, 1882, pp. 17-18 y 55; Paz y Tornel, *Nueva*, 1885, p. 37; Gresham, *Construcción*, 1975, pp. 160-163; Ley, *Geografía*, 2023, pp. 140-141.

⁷⁶ Ley, *Geografía*, 2023, pp. 117-124. La propuesta del uso del ferrocarril como medio de comunicación regional no es nueva. Sandra Kuntz menciona que el traslado de bienes en el sistema férreo mexicano se centraba en los mercados regionales. Véase: Kuntz, *Empresa*, 1995, p. 312.

⁷⁷ Ayuntamiento, *Discurso*, 1901, pp. 396-398.

⁷⁸ Ayuntamiento, *Discurso*, 1898, p. 198.

incluso pasaron por una etapa de apogeo, derivada de la expansión demográfica y de la traza urbana en la capital. En un primer momento, únicamente se ofrecían carruajes diurnos en las paradas públicas preestablecidas, pero conforme aumentó la oferta de carruajes se abrieron nuevos puntos de partida. Esta bonanza fue aprovechada por empresarios del giro viajero que acapararon distintos sitios de coches, fomentando posteriormente cotos de poder en el ramo.⁷⁹

Finalmente, con la acelerada secularización de inmuebles de la segunda mitad del siglo XIX, estas fincas y edificios rematados se volvieron negocios de hospedaje, lo que provocó un aumento sostenido de estos establecimientos. A pesar de ello, los hoteles más importantes continuaron en el centro y los mesones en la zona norte de la ciudad, aunque rompieron las relaciones con las diligencias y, en su lugar, formaron alianzas con los coches de alquiler y el ferrocarril.

Sin embargo, a pesar de esta relación entre hospedaje y transporte férreo, no pudo volver a replicarse la hibridación del hospedaje y transporte en un mismo edificio, pues las terminales ferroviarias se situaban en las afueras de la ciudad, por lo que los usuarios debían emplear carruajes o tranvías para enlazar su sitio de descanso con la estación ferrocarrilera. Queda pendiente ahondar en el vínculo del tranvía y carruaje público como nexos locales con el ferrocarril.

FUENTES

Documentales

Archivo Histórico de la Ciudad de México (AHCM).

- Fondo Gobierno del Distrito Federal Mapoteca Manuel Orozco y Berra (MMOYB).
- Colección Comisión Geográfica Exploradora

Hemerográficas

El Águila Mexicana, México, 1826.

⁷⁹ Ayuntamiento, *Memoria*, 1871, pp. 54-55; AHCM, f. Gobierno del Distrito Federal, s. Bandos, Leyes y Decretos, 1825-1925, c. 73, exp. 39, 28 de agosto de 1905; Franco, "Primeros", 2021, pp. 115-117.

Diario del Gobierno de la República Mexicana, México, 1845, 1855.

Diario del Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos, México, 1835.

Diario del Imperio, México, 1865.

El Monitor Constitucional, México, 1845.

El Monitor Republicano, México, 1855.

El Mosquito Mexicano, México, 1835.

El Ómnibus, México, 1855.

El Pájaro Verde, México, 1865.

El Siglo Diez y Nueve, México, 1845, 1855, 1865.

El Sol, México, 1826.

El Universal. Periódico Independiente, México, 1855.

La Lima de Vulcano, México, 1835.

La Orquesta, México, 1865.

La Razón de México, México, 1865.

La Sociedad, México, 1865.

La Sombra, México, 1865.

Bibliográficas

Almanza Amaya, Joel Enrique, *La modernidad viaja en diligencia, ómnibus, o en coche de providencia. Movilidad local, regional e interregional de pasajeros y la oferta de transporte de la Ciudad de México, 1793-1857*, Tesis de Doctorado en Historia, México: Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, 2021.

Almonte, Juan Nepomuceno, *Guía de forasteros, y repertorio de conocimientos útiles*, México: Imp. de Ignacio Cumplido C. de los Remedios, 1852.

Ayuntamiento Constitucional de México, *Memoria económica de la municipalidad de México, formada de orden del Exmo.: Ayuntamiento por una comisión de su seno*, México: Imp. de Marín Rivera, 1830.

_____, *Memoria que el Ayuntamiento popular de 1868 presenta a sus comitentes y corresponde al semestre corrido desde el 1 de enero al 30 de junio*, México: Imprenta de Ignacio Cumplido, 1868.

_____, *Memoria que el Ayuntamiento Constitucional de 1870 presenta a sus comitentes*, México, Imp. del Comercio de N. Chávez, a cargo de J. Moreno, 1871.

_____, *Discurso de Sebastián Camacho, presidente del Ayuntamiento de 1897 al instalarse el de 1898. Discurso del C. Lic. Miguel S.*

- Macedo, presidente del Ayuntamiento de 1898. *Contestación del C. Gobernador del Distrito Federal C. Lic. Rafael Rebollar*, México: Tip. y Lit. La Europea, de J. Aguilar Vera, 1898.
- _____, *Discurso del S. Don Guillermo de Landa y Escandón, presidente del Ayuntamiento de México en 1900. Discurso del S. Don Ramón Corral, gobernador del Distrito Federal y memoria documentada de los trabajos municipales de 1900*, México, Tip. y Lit. La Europea, de J. Aguilar Vera y Compañía, 1901.
- Betancourt León, Hugo, “Camino y transportes en el siglo XIX”, en: Mario Barbosa y Salomón González (coords.), *Problemas de urbanización en el Valle de México, 1810-1910*, México: Universidad Autónoma Metropolitana, 2009, pp. 193-225.
- Cardoso, Ciro F. S. (coord.), *Formación y desarrollo de la burguesía en México. Siglo XIX, México: Siglo XXI Editores, 1978.*
- _____, *México en el siglo XIX (1821-1910). Historia económica y de la estructura social*, México: Editorial Nueva Imagen, 1992.
- De Gortari, Hira, y Regina Hernández Franyuti, *La Ciudad de México y el Distrito Federal. Una historia compartida*, t. II, México: Departamento del Distrito Federal / Instituto Mora, 1988.
- Del Valle, Juan N., *El viajero en México. Completa guía de forasteros para 1864*, México: Imprenta de Andrade y Escalante, 1864.
- Dublán, Manuel y José María Lozano, *Legislación mexicana o colección completa de las disposiciones legislativas expedidas desde la Independencia de la República*, tt. II y IX, México: Imprenta del Comercio a cargo de Dublán y Lozano hijos, 1878.
- Franco de los Reyes, Diego Antonio, “Los primeros sitios de automóviles de alquiler en autotaxímetros en la Ciudad de México: agentes, regulaciones, y conflictos, 1905-1917”, en: *Oficio. Revista de Historia e Interdisciplina*, núm. 13, julio-diciembre 2021, pp. 111-128, versión digital en: <<https://doi.org/10.15174/orhi.vi13.158>>.
- Galván Rivera, Mariano, *Guía de forasteros en la Ciudad de México para el año 1854*, México: Imprenta de Santiago Pérez y C, 1854.
- García Martínez, Bernardo, *Las carreteras de México (1891-1991)*, México: Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 1992.
- Gayón Córdova, María, 1848. *Una ciudad de grandes contrastes. I. La vivienda en el censo de población levantado durante la ocupación militar norteamericana*, México: Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2013.
- Gresham Chapman, John, *La construcción del Ferrocarril Mexicano, 1837-1880*, México: Secretaría de Educación Pública (Colección SepSetentas), 1975.
- Herrera Canales, Inés, “La circulación: transporte y comercio”, en: Ciro Cardoso (coord.), *México en el siglo XIX (1821-1910). Historia económica y de la estructura social*, 10ª edición, México: Editorial Nueva Imagen, 1992, pp. 193-225.
- Jauregui, Luis, *Los transportes, siglos XVI al XX*, México: Universidad Nacional Autónoma de México, 2018.
- Kuntz, Sandra, *Empresa extranjera y mercado interno: el Ferrocarril Central Mexicano (1880-1907)*, México: El Colegio de México, 1995.
- Ley Pérez, Brian Alexis, *La geografía del transporte de pasajeros en el Valle de México del siglo XIX (1824-1910)*, Tesis de Maestría en Historia, México: Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, 2023.
- Lira, Andrés, *Comunidades indígenas frente a la Ciudad de México. Tenochtitlán y Tlatelolco, sus pueblos y barrios 1812-1919*, México: El Colegio de México, 1995.
- López Rosado, Diego G. *Historia y pensamiento económico de México. Comunicaciones y transportes. Relaciones de Trabajo*, t. III, México: Universidad Nacional Autónoma de México, 1969.
- _____, *Los servicios públicos de la Ciudad de México*, México: Porrúa, 1976.
- Madrazo Madrazo, Santos, “El transporte por carretera, siglos XVIII-XX”, en: *Transportes, servicios y telecomunicaciones*, núm. 1, 2001, pp. 31-35.
- Maillefert, Eugenio, *Directorio del comercio de la República mexicana para el año de 1869*, México: Imp. de Eugenio Maillefert, 1869.

- Morales Martínez, María Dolores, *Antologías. Ensayos urbanos. La Ciudad de México en el siglo XIX*, México: Universidad Autónoma Metropolitana, 2011.
- Narváez Hernández, José Ramón, “De la posesión y la propiedad en la historia del México decimonónico (una breve reflexión desde la justicia)”, en: Jorge Adame Goddard (coord.), *Derecho civil y romano. Culturas y sistemas jurídicos comparados*, México: Universidad Nacional Autónoma de México, 2006.
- Ortiz de Ayala, Simón Tadeo, *Resumen de la estadística del Imperio Mexicano*, México: Universidad Nacional Autónoma de México, 1968 [1822].
- Ortiz Hernán, Sergio, *Caminos y transportes en México. Una aproximación socioeconómica; fines de la Colonia y principios de la vida independiente*, México: Secretaría de Comunicaciones y Transportes / Fondo de Cultura Económica, 1994.
- Ortiz Vidales, Salvador, *La arriería en México. Estudio folklórico, costumbrista e histórico*, México: Ediciones Botas, 1941.
- Payno, Manuel, *Los bandidos de Río Frío*, México: Porrúa (Colección Sepan cuantos) [Ed. facs. de 1891], 2019.
- Paz, Ireneo, y Manuel Tornel, *Nueva guía de México, en inglés, francés y castellano, con instrucciones y noticias, viajeros y hombres de negocios*, México: Imprenta de Ireneo Paz, Escalerillas núm. 7, 1882.
- _____, *Nueva guía del viajero en México para 1883*, México: Imprenta y Litografía de Ireneo Paz, 1882.
- _____, *Nueva guía del viajero en México*, México: Imprenta y Litografía de Ireneo Paz, 1885.
- Pérez, Juan N., *Almanaque estadístico de las oficinas y guías de forasteros para el año 1871*, México: Imprenta del Gobierno en Palacio, 1870.
- Pérez Toledo, Sonia, *Los hijos del trabajo: los artesanos de la ciudad de México, 1780-1853*, México: El Colegio de México / Universidad Autónoma Metropolitana, 1996.
- Recio Mir, Álvaro, “Alamedas, paseos y carruajes: función y significación social en España y América (siglos XVI-XIX)”, en: *Anuario de Estudios Americanos*, núm. 72, 2015, pp. 515-543.
- _____, “La carrocería novohispana al final del Virreinato: el pleito múltiple del gremio de la Ciudad de México de 1799”, en: *Atrio. Revista de Historia del Arte*, núm. 21, 2015.
- _____, “¿Qué Indias hay donde no hay coche?: el carruaje como objeto de análisis histórico y artístico en España y en la América virreinal”, en: *Laboratorio de Arte: Revista del Departamento de Historia del Arte*, núm. 30, 2018.
- _____, *El arte de carrocería en Nueva España. El gremio de la Ciudad de México y sus ordenanzas y la trascendencia social del coche*, España: Consejo Superior de Investigaciones Científicas / Universidad de Sevilla, 2018.
- _____, “El segundo conde de Revillagigedo, su carrocería Joaquín de Castro y la implantación neoclásica en los coches novohispanos al final del Virreinato”, en: *Revista de Indias*, vol. 81, núm. 282, 2021, pp. 441-471.
- Rees, Peter, *Transportes y comercio entre México y Veracruz, 1519-1910*, México: Secretaría de Educación Pública (Colección SepSetentas), 1976.
- Romero, Héctor Manuel, *Historia del transporte en la Ciudad de México: de la trajinera al metro*, México: Secretaría General del Desarrollo Social, 1987.
- Ruiz, María del Carmen, *La Ciudad de México en el siglo XIX*, México: Secretaría de Obras Públicas, 1974.
- Sánchez de Tagle Reynoso, Esteban, *El empedrado de las calles de la capital novohispana*, Tesis de Doctorado en Historia, México: Facultad de Filosofía y Letras-Universidad Nacional Autónoma de México, 1995.
- Seguí Pons, Joana y Joana M. Petrus Bey, *Geografía de redes y sistemas de transporte*, España: Editorial Síntesis, 1991.
- Sennett, Richard, *El declive del hombre público*, España: Ediciones Península, 1978.
- Serrera Contreras, Ramón, *Tráfico terrestre y red vial en las indias españolas*, España: Lunweg, 1992.

Tirado Villegas, Gloria, *De la diligencia al motor de gasolina. El transporte en Puebla: siglo XIX y principios del XX*, México: Ediciones de Educación y Cultura, 2010.

Urías, Margarita, “Manuel Escandón: de las diligencias al ferrocarril. 1833-1862”, en: Ciro F. S. Cardoso (introd.), *Formación y desarrollo de la burguesía en México. Siglo XIX*, México: Siglo XXI Editores, 1978, pp. 25-56.