



CONGRESO
2

SEGUNDO CONGRESO NACIONAL DE HISTORIA ECONÓMICA

“La Historia Económica hoy, entre la Economía y la Historia”, a celebrarse en la Facultad de Economía de la Universidad Nacional Autónoma de México. Ciudad Universitaria, D.F., del 27 al 29 de octubre de 2004.

SIMPOSIO 13. “¿Vehículos de la modernización económica? Los transportes en México, siglos XIX y XX”.

Mtro. Martín Ramos García. Doctorado en Humanidades-Historia. UAM-I.
martinramos@infosel.com

¿La libre competencia o las contratas? una lucha por establecer un tipo de desarrollo en el transporte público de la ciudad de México en las primeras décadas del siglo XIX.

INTRODUCCIÓN

Los estudios relacionados con los medios de transporte se refieren a la primera parte del siglo XIX mexicano como una época donde la imperfección y el atraso se conservaron, siendo éste uno de los obstáculos para el desarrollo económico y social del país. Esta idea también se aplicó a la ciudad de México, por lo que desde las primeras investigaciones sobre la ciudad se llegó a expresar que con respecto “... al desarrollo industrial y a los adelantos en los medios de comunicación, circunstancias que, en lo que respecta a la ciudad de México, no se registraron durante este período” ¹. Si bien esto es cierto en lo general, aún son pocas las investigaciones que tenemos que nos expliquen el por qué de este atraso y son menos las investigaciones que se han dedicado a los estudios de caso como serían los medios de transporte urbano. De las primeras investigaciones sobre la ciudad de México sólo un trabajo trata el tema del transporte pero éste se refiere al inicio del transporte ferroviario vinculándolo con el crecimiento de la ciudad ². De los pocos trabajos que han tratado el tema del transporte urbano en México todos han tocado el tema desarrollándolo en lo general. Por lo que existe un hueco en este tema y más si consideramos que no tenemos un estudio sobre el transporte público de la ciudad de México para la primera mitad del siglo XIX que nos explique el porqué de esta “falta de desarrollo”.

Esta presente investigación pretende dar un aporte al tema considerando un análisis de caso el de los “Coche de Providencia” para lo cual daré un mayor peso a los elementos institucionales, ya que considero que en el funcionamiento, administración y control de los servicios públicos y en particular el de nuestro caso de estudio (los carruajes), el Ayuntamiento de la ciudad de México jugó un papel muy activo, el cual estuvo fuertemente determinado por dos elementos: la noción de Policía Urbana, y las concepciones de gobierno local emanadas de la Constitución de Cádiz.

Por Policía Urbana entenderemos “el ámbito fluctuante de competencia del gobierno local, donde se articulan algunas de las dimensiones más importantes de la vida de la ciudad; infraestructura material y abasto, orden público y jerarquía social”³ El Ayuntamiento de la capital en nuestro periodo de estudio además de tener una visión global de la ciudad, utilizó sus prerrogativas que iban más allá de las mencionadas en las leyes, ya que le consideraba el encargado de velar por el “bienestar común”. El otro elemento que influyó en las prácticas de gobierno fue la redefinición de la competencia de los poderes locales a partir de la Constitución de Cádiz, pues la legislación secundaria de ésta otorgó atribuciones a los ayuntamientos sobre cuestiones del gobierno local. Todo lo anterior propició que el Ayuntamiento de la ciudad de México se considerara como el garante del “bien común” y para su cumplimiento llegó a usar sus prerrogativas legales y extralegales, a lo que llamaremos aquí “metacontrato”⁴, de esta manera el Ayuntamiento desempeño un papel más activo en el funcionamiento, administración y control de los servicios públicos y en especial en nuestro caso de estudio.

Desde el establecimiento del servicio de los coches de alquiler, llamado de "Providencia", se favoreció en su otorgamiento a un solo particular, quien prácticamente tenía un monopolio en sus manos, lo cual propició afectaciones a las casas de carrocerías y casas de alquiler quienes obtenían ingresos de dicha práctica. El uso de los derechos de exclusividad de la "contrata" (una especie de concesión), provocó que las casas de carrocería, así como otros habitantes de la capital, tuvieran que ejercer el alquiler como contraventores para lograr obtener algunos ingresos.

Durante los primeros años de servicio de coches de alquiler se mantuvo esta lucha contra los contraventores para ejercer la exclusividad por parte del contratista.

A raíz del conocimiento de la Constitución de Cádiz y de su aplicación, aunada con las nociones de policía urbana, las autoridades municipales favorecieron la defensa del "bienestar común", es decir el que todos los habitantes tienen los mismos derechos, y en nuestro caso de estudio todos los habitantes podían alquilar sus coches con sólo cubrir los requisitos que las autoridades señalaban, ésto propició también enfrentamiento con las autoridades superiores al Cabildo, quienes querían seguir ejerciendo un control sobre las actividades de la capital..

1.CAMBIOS EN LA CIUDAD

Para la segunda mitad del siglo XVIII en la ciudad de México los gobiernos ilustrados llevaron a la práctica proyectos encaminados a mejorar la ciudad imponiendo un concepto de ciudad más bella y racionalizada, para lo cual las actividades de la población que estuvieran afectando la belleza, la higiene, la seguridad y la libre circulación deberían ser modificadas. Las obras que se llevaron a cabo fueron “ una faceta de la lucha por las calles, que se libró en este siglo entre el Estado y las clases altas por un lado y el pueblo por el otro . Para las autoridades y para la élite, las calles deberían dejar de ser un territorio dominado , de hecho , por las clases populares y por sus actividades, para volverse un vistoso decorado arreglado conforme a las leyes de la belleza, de la higiene, de la seguridad, de la eficacia y de la razón...” 5. De esta manera observamos el espacio de la ciudad y principalmente el de las calles estaba siendo disputado. Una de las medidas que tomaron varios gobernantes fue la de reordenar el espacio urbano lo que les permitiría tener más posibilidades de lograr un control sobre la población. En 1778 al virrey Bucareli ordenó que se pusiera fin a los escándalos que tenían lugar en las pulquerías por lo que éste indicó que los alcaldes vivieran en sus respectivos barrios; Los alcaldes eran sólo siete y evidentemente no podían darse abasto para sus tareas 6. Dos años más tarde en 1780 el virrey Martín de Mayorga, creó una nueva categoría de funcionario: los alcaldes de barrio. Comisionó al oidor Baltasar Ladrón de Guevara para que elaborara una nueva división de la ciudad, es así que en 1782 se crearon ocho cuarteles mayores subdivididos en cuatro menores cada uno .

Otra manifestación del afán reformador del espacio urbano se practicó en el transporte , así tenemos que el presidente de la Junta de Policía Don Francisco Antonio Crespo, llegó a expresar que las casas de carrocería tenían la mala costumbre de mantener en las calles donde estaban ubicados “ los forlones, coches y cupés que para su aseo y compostura”⁷. Esta situación había ocasionado quejas contra lo prevenido en las ordenanzas, por lo Don Antonio Crespo que mandó que dentro de un determinado tiempo “descombren calles y metan dentro de la carrocería todo lo que incomode” ⁸ y agregaba que por reincidencia se les aplicara la pena correspondiente .Estas acciones estaban encaminadas a permitir principalmente la libre circulación y se deberían quitar por lo tanto todas aquellas actividades que la entorpecieran ⁹; otras medidas que se tomaron para lograrlo fueron:

La prohibición de dejar animales sueltos por las calles.

Bañar a los caballos y mulas en la misma vía pública.

Mandó envenenar a los perros que estuvieran libres después de las doce de la noche.

Se intentó controlar a los vendedores ambulantes.

Se exigió un permiso otorgado por el Ayuntamiento a todas aquellas actividades relacionadas con las diversiones públicas.

2. EL INICIO DEL SERVICIO PÚBLICO DE CARRUAJES

El establecimiento de los coches de alquiler en la ciudad de México data del año de 1793 cuando el señor Don Manuel Vicente Valdés; quién fue impresor del gobierno virreinal y autor de la *Gazeta de México*, propuso un proyecto al Virrey Conde de Revillagigedo, para colocar una casa de alquiler de “coches y Cupés decentes”, que estarían situados en algunos parajes públicos para fletarlos a precios cómodos. ¹⁰ Este proyecto lo eligió inspirado en uno establecido en España, un año antes por la Corte de Madrid, el cual fue concedido al señor Don Francisco Tolosa ¹¹. Este proyecto fue considerado de gran utilidad por lo que su reglamentación sirvió en la ciudad de México para elaborar uno propio tomando los puntos más importantes de la Real Cédula de 14 de septiembre de 1792, que se aprobó en España para el mencionado servicio. El señor Valdés adaptó varios puntos en la elaboración del llamado “Reglamento para el establecimiento de Coches de Providencia” entre los que destacaremos aquellos que mencionan las características del servicio: el primero de ellos dice que los coches deberán ser cerrados y decentes; su fabricación podría indiferente pues no había tiempo para su construcción uniforme; para su mejor identificación se propuso que los coches deberían estar pintados de color verde y numerados, los cocheros tendrían que estar uniformados con una casaca y calzón de color azul; el servicio daría inició el 15 de agosto de 1793. Para su mejor funcionamiento se situarían diariamente en parajes públicos distribuidos de la siguiente manera:

“ dos de estos coches en la calle del Portal de Mercaderes con inmediación a la esquina del Cartel de Comedias, dos en la plazuela del convento de Santo

Domingo, dos en la calle del Palacio Arzobispal, y los dos restantes en la casa del despacho principal que es el número 12 de la calle de Zuletas” ¹². El servicio inició con ocho coches con el propósito de irlos aumentando según como la demanda lo hiciera necesario.

En otro punto se estableció el horario de servicio que era de las siete de la mañana hasta la una de la tarde y de las tres de la tarde hasta las nueve de la noche, en dicho horario sólo se consideraron dos horas para que los cocheros y animales comieran y descansaran a semejanza de como se hacía en Madrid . El prestar este servicio tuvo como una de sus finalidades hacer más cómodo el traslado dentro de la ciudad para las personas que podían pagar, quienes además entraban en la categoría de “decentes”. Los coches eran colocados en la plazuela del Colegio de Niñas los días que había comedia para poder conducir a sus casas a los espectadores de la misma cuando ésta terminase, también estarían listas para dar el servicio en el traslado de los espectadores de las corridas de toros , avisando al público de las otras paradas con anterioridad del nuevo lugar habilitado. Otro punto importante señalaba que para prestar el servicio por horas se necesitaba una autorización quedando prohibidos las prácticas de los dueños de varios carruajes y en especial las casas de carrocería que se dedicaban también a rentarlos pero por días. Para esta nueva modalidad se estableció una cuota de cuatro reales por una hora y que los recorridos no excedieran de una legua, en caso contrario se aumentaría el costo si el destino de los pasajeros estuviera más allá de las garitas como eran los paseos de la Piedad, la Viga, el Peñón , Tlaxpana y la Romita; de esta manera podemos observar que al inicio del servicio contemplaron recorridos dentro y fuera del perímetro de la ciudad .

En otro punto del reglamento se hablaba de la forma en que los cocheros cobrarían el servicio: para este propósito se elaboraron recibos impresos equivalentes al costo del pasaje por horas y medias horas que se deberían entregar a los pasajeros cuando éstos los abordasen teniendo que depositar el importe en una “arquilla pequeña de metal”; por la cantidad de cuatro reales podrían subirse hasta cuatro personas y si alguna llevase un criado se debería informar al cochero y el criado se transportaría en la parte posterior del coche conocida como tablita.¹³ Además se estableció en el reglamento que el servicio no debería prestarse a personas “*indecentes y que se presenten con trajes asquerosos (ni) tampoco para conducir enfermos a los hospitales... y mucho menos para conducir cadáveres*”¹⁴. Lo cual muestra que el servicio no estaba destinado a todo el público sino solamente a personas que podían pagarlo, además de ser consideradas “decentes” tomando en cuenta principalmente su presentación y viendo la calidad de sus trajes; también se mencionaba que los cocheros no deberían solicitar propina a los pasajeros debiendo mostrar siempre la debida “*sumisión y cortesía, que cuantos tomen los coches son por aquel tiempo sus verdaderos amos*”¹⁵. También indicaba que los cocheros no deberían correr ni galopar teniendo que respetar los bandos de gobierno, evitando así molestar a los vecinos, perjudicaba los empedrados o maltratar los coches mismos.

Al poco tiempo de establecido el servicio se mandó ordenar a los alcaldes de barrio y en especial en el cuartel mayor número seis, prevenir a las patrullas para que cuidaran

los carruajes de no ser molestados por gente de la “plebe” ya que habían tenido la noticia del “... *atrevimiento de burlar a los cocheros y a las*

*personas que los ocupan dichos coches, hasta el caso de haberles tirado lodo”*¹⁶ , por lo que las autoridades tenían que aprehender , corregir y castigar a los infractores, y se llegó a ordenar en especial al sargento mayor de la plaza para que previniese a las patrullas y cuidasen del cumplimiento de la mencionada determinación . Y para ampliar su difusión se tenía que pegar la orden en ciertos lugares visibles para que los infractores no alegaran ignorancia. En esta primera etapa del funcionamiento del transporte público por medio de carruajes, éstos se situaron en el centro de la ciudad para dar mayor servicio a las personas acomodadas, ya fuese cuando salieran de paseo o para transportarlas cuando terminaran las funciones del Teatro, lo cual además de propiciar dificultades en ciertos lugares de la ciudad ya que se afectaban las actividades de la población al circular intensivamente por las calles, también colocaba como contraventores a los dueños de las casas de carrocerías y alquiladurías¹⁷, quienes realizaban esta actividad para allegarse más recursos . Uno de los primeros conflictos se dio cuando el señor Antonio Valdés manifestó que a él se le había otorgado la contrata como un privilegio exclusivo, teniendo en varias ocasiones que apelar a las autoridades para que quitasen a los contraventores; una de sus quejas formales fue presentada en el año de 1800 donde expresaba : “ El Exmo. señor Virrey Conde de Revillagigedo se sirvió servirme privilegio exclusivo para establecer dichos coches en consideración y ahorros que al público resultaba por su medio, consiste esta gracia en que mis coches y no otros, se fleten por menor, esto es por horas y medias horas...”¹⁸ pero a pesar de éstas y otras quejas los contraventores ya fuesen particulares , de las casas de carrocerías o de alquiladurías continuaron circulando, pues era una forma de subsistencia.

3.. LA LIBRE CONCURRENCIA EN EL TRANSPORTE PÚBLICO.

Para el año de 1813 con la elección del nuevo Ayuntamiento se consolidaron cambios en el servicio de los coches de Providencia, dejando atrás la práctica de otorgar permiso a un particular por medio de una contrata, se permitiría a cualquier individuo poner su coche en alquiler. El nuevo reglamento especificaba que “ es libre a cualquier vecino de esta capital el poner coches de providencia en los parajes que elija” ¹⁹. Por supuesto era indispensable que cumplieran con ciertos requisitos. Con todo esto las nuevas autoridades municipales eliminaban la posibilidad de que solo algunas personas se beneficiaran del control exclusivo del ramo y así evitar que siguiera funcionando un monopolio.

Para retomar el control del ramo de coches las autoridades municipales establecieron en el nuevo reglamento una serie de artículos que les permitiría establecer una mejor administración y mayor control, ya que pedían a todos aquellos solicitantes que deseaban poner en alquiler su coche que se presentaran ante la junta de policía , para indicar el número de coches que pretendían poner a circular así como el lugar donde estarían colocados. Por su parte la autoridad municipal otorgaría una licencia por un año, cobrando 50 pesos anuales, los cuales podían ser pagados en partes iguales, cada tres meses. ²⁰

En otros artículos del reglamento se estableció que los coches y sus mulas deberían estar en buenas condiciones además de tener colocado el número correspondiente para su mejor identificación; además se estableció un horario

de servicio en las plazas y plazuelas que iba del alba hasta las once de la noche.

En los siguientes artículos del reglamento consideramos que se manifiesta la intención de que el servicio siguiera siendo elitista, al negar el ascenso a cualquier persona que no estuviera bien vestida al igual que si se presentaba descalza o con trajes asquerosos; solo sería para transportar personas “decentes”. Tampoco deberían tratar de introducir equipajes voluminosos que incomodaran, ya que de intentarlo se les negaría el servicio. Otra medida de control se especifico en el artículo 13 del reglamento donde se menciona que el día primero de cada mes se presentarían los coches ante el diputado de policía para reconocer si estaban en buenas condiciones y poder así seguir circulando. En otro artículo se prohibía a cualquier persona poner coches en las calles o plazas para su alquiler y si lo llegasen a hacer tendrían como pena una multa de 50, pesos que aumentaría al doble por la segunda ocasión y por la tercera vez se perdería el coche con todo y mulas. Esta medida pretendía disminuir los muchos fraudes que se cometían ya que se sabía de las dificultades que pasaron los anteriores contratistas con las casas de alquiler y los talleres de carrocería que al ver menguados sus ingresos en los años difíciles por los que pasaban, estas carrocerías practicaban el alquiler de sus coches de manera clandestina. Esta practica fue constante en los años anteriores a pesar de que las contratatas especificaban que eran exclusivas, (es decir un monopolio) evitando a cualquier otro introducir por ley alquilar sus coches.

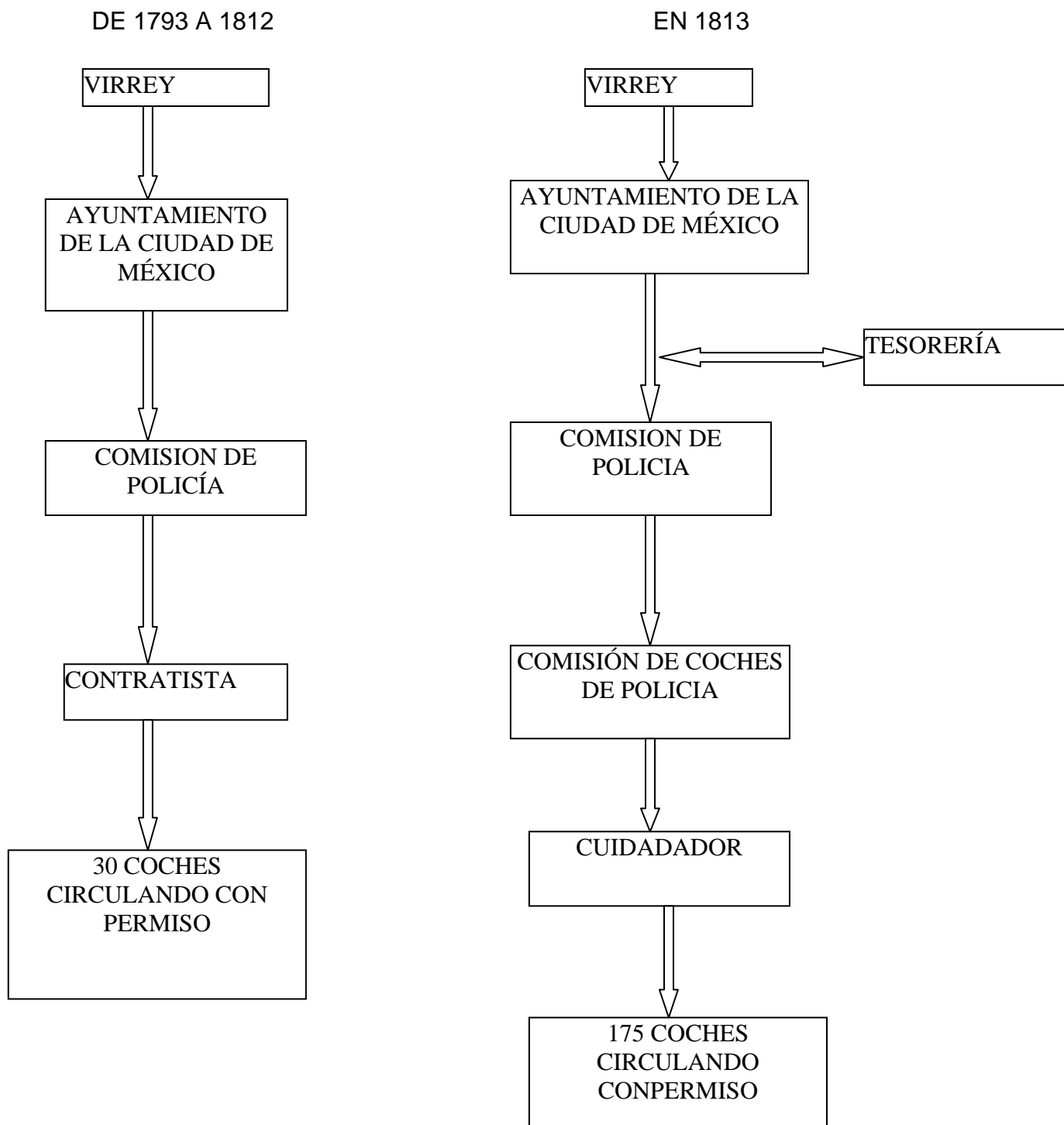
En otra parte del nuevo reglamento las autoridades de policía establecieron las condiciones en que deberían presentarse los cocheros, debido a que casi

cualquier persona podía desempeñarse como tal, pues solo se tenía que llegar a un acuerdo con el dueño del coche, por lo que las autoridades en el artículo 14º del mencionado reglamento se especifico, que para ejercer desde ahora este oficio se debería ser práctico “ y no aprendices (además) hombres de conducta regular, sin vicio de embriaguez, no viejos inútiles y de ridícula persona, (así como) faltos de fuerzas” ²¹ . Agregaba que estaban obligados a “tratar con comedimiento” a las personas que solicitasen sus servicios de lo contrario se les castigaría con varios días de grillete en las obras públicas y si reincidían los días de castigo irían aumentado En otros artículos se especificaba como deberían conducir los coches además de no solicitar propina.

Otra medida de control de la administración municipal fue el hecho de establecer un cuidador que estaría todos los días en la plaza mayor para velar por el buen funcionamiento y evitar así los fraudes que se pudieran realizar (véanse esquemas 1 y 2) . Para el sueldo del cuidador se solicitaría medio real a cada coche además de un real al mes para los que hagan el barrido diario del sitio . En el mes de abril de 1813 se inició el registro de las licencias, en un primer listado encontramos que aparecen más de cien solicitudes en un lapso de tiempo que va de abril de 1813 a mayo de 1815 ²².

ESQUEMAS 1 Y 2

DIAGRAMAS DE ORGANIZACIÓN DEL SERVICIO DE COCHES DE PROVIDENCIA



FUENTE: REGLAMENTOS DE COCHES DE PROVIDENCIA VARIOS AÑOS

4. EL RESTABLECIMIENTO DE LA LIBRE CONCURRENCIA.

Después de proclamada la Independencia y durante el proceso de instalación de las nuevas autoridades, la primera interesada en ver la situación de los coches de Providencia fue la comisión de Hacienda del Ayuntamiento, quién unida con el regidor encargado del ramo, previeron que estaba por acabarse el tiempo otorgado a la contrata asignada al coronel Bustamante. Esta contrata inició en el año de 1819 y terminaba en 1824 . Las autoridades consideraban que debido a la nueva situación política del país se debía cambiar de sistema de organización por lo que expresaron : “...el gobierno supremo del Estado que es la autoridad que en el día reasumido aquellas facultades a lo menos mientras no se establezca la superioridad de las prefecturas que ha mandado crear la ley orgánica provisional del mismo” ²³. Esta declaración nos permite resaltar el interés de las autoridades locales por el curso de sus ramos, pues desde un primer momento consideraron que este servicio urbano estaba dentro de su ámbito de gobierno.

La comisión de Hacienda del Ayuntamiento hizo un análisis del sistema que se adoptaría para los coches de Providencia, por lo que revisó la situación del mismo durante el gobierno español y manifestó que las contratas “estaban en contradicción con los principios de libertad y franqueza, que verdaderamente caracterizan a nuestras nuevas instituciones políticas” ²⁴. En su revisión la comisión resaltó el reglamento del año de 1813, y afirmó que el interés particular afectó su curso y que el sistema de contratas se llevó acabo con menoscabo de la causa pública. Como ejemplo presentó las condiciones establecidas en la contrata de 1819 otorgada al coronel Bustamante, quién

además de cobrar 200 pesos por cada coche, solicitaba medio real para el administrador; cobraba multas con una gran arbitrariedad , llegando a embargar a todo aquel que contravenía las condiciones que estableció a su voluntad.

Entre los puntos sobresalientes de la nueva propuesta de organización que proponía la comisión de Hacienda estaban los siguientes : que toda persona que deseara poner coches en los sitios públicos lo podría hacer obteniendo el permiso de la comisión de Ayuntamiento encargada del ramo; se proponía también rebajar de 16 pesos a 10 el pago de cada coche suprimió el medio real que pagaban al administrador y el sueldo de éste sería pagado por los fondos del Ayuntamiento; además se nombraría a un guarda que ayudaría al buen funcionamiento del servicio.

En otra parte de su exposición la comisión de Hacienda exponía las ventajas que traería para los ingresos de los fondos públicos los cambios propuestos y señalaba las ganancias extras que obtenía el contratista, entre las que estaban el pago de 4 pesos diarios por cada coche, resultándole 9,600 pesos anuales además del medio real cobrado para el sueldo del administrador ²⁵. Esto hacía que, deducidos los 5,500 pesos que pagaba al Ayuntamiento , el contratista obtenía una ganancia anual de 4,100 pesos, sin contar el cobro de multas y otras atribuciones que se tomaba.

Estos y otros argumentos dieron fuerza a la propuesta de la comisión de Hacienda para que se impulsara el cambio de un sistema de contratas a uno de libre concurrencia que administraría el Ayuntamiento y que además de mejorar el servicio , aumentaría los fondos públicos. ²⁶

El nuevo sistema propuesto empezó a funcionar el 1º de enero de 1826, para lo cual se solicitó a todos los interesados que deberían presentarse con el regidor comisionado que era Don Agustín Cerda, debiendo además pagar sus derechos en la Tesorería.²⁷ Más adelante se elaboró la cartilla de policía para el servicio público y en ella se ratificaba que todo aquel que deseara poner coches lo podía hacer. En la cartilla de ese año se describían las características exigidas a los coches: de ornato, así como de comportamiento en la conducción de los coches, en horarios por cubrir y lugares donde se colocarían, también señalaba las multas para los contraventores que iban desde 50 pesos hasta la confiscación del coche. En lo que respecta a la administración se indicaba que tenía la tarea de vigilar el buen servicio, lo cual comprendía desde la revisión mensual de todos los coches hasta el comportamiento de los cocheros, teniendo también que resolver todo incidente que se presentase durante las horas de servicio. Para el auxilio del administrador se pagarían dos celadores por cuenta del Ayuntamiento.

En este reglamento también se introducirán cláusulas para evitar que el administrador colocase carruajes de su propiedad aprovechándose de su puesto:

“ para que su cuidado sea el más exacto, se prohíbe que el administrador ponga coches en algunos de los sitios o plazas de la capital, en la inteligencia de que luego que se sepa que falta a este artículo directa o indirectamente se le separará del empleo”²⁸ .

La anterior reglamentación representaba un triunfo para el Ayuntamiento en lo que respecta a su “soberanía” , pues logró restablecer bajo su jurisdicción y administración todo lo relacionado con éste ramo.

A pesar de que el Ayuntamiento estableció la libre concurrencia como sistema para el ramo de coches de Providencia, continuaron manifestándose los conflictos, tanto con los particulares como con las autoridades superiores. Los particulares querían obtener más ganancias incumpliendo el reglamento, mientras que las autoridades consideraban como parte de sus atribuciones el intervenir en el ramo.

Las manifestaciones de conflictos en este ramo representó también una lucha donde se defendían o ampliaban atribuciones para incidir en el desarrollo de este medio de transporte.

El transporte urbano en la ciudad de México tuvo dos visiones para su desenvolvimiento : una bajo la jurisdicción del cabildo de la ciudad de México y la otra bajo el apoyo de las autoridades del gobierno nacional. En la primera se tuvo un lento crecimiento y se llegó a establecer una comunicación especializada y regular hacia los lugares de recreo las poblaciones vecinas ; y la segunda fue favorecida por el gobierno nacional con el otorgamiento de concesiones a empresarios relacionados con actividades comerciales que introdujeron un medio de transporte más moderno “el ferrocarril urbano”.

CONCLUSIONES

El impulso para establecer un transporte público por medio de carruajes tuvo la intención de ampliar los servicios de la ciudad para los ilustrados.

El Ayuntamiento de la ciudad de México a lo largo de la primera mitad del siglo XIX mantuvo una disputa frente a sus instancias superiores ya sea el gobierno del Distrito Federal, Departamental o con el Ejecutivo, por conservar sus atribuciones ("soberanía local") y en el caso de los carruajes se manifestó como una lucha jurisdiccional por otorgar las contratas.

El gobierno de la ciudad de México a partir de las elecciones municipales de 1812 desempeñó un papel más activo en la administración de los servicios y en particular en el transporte público(carruajes) ya que cambió de un sistema de contratas; que se consideraba un privilegio exclusivo (un monopolio) a uno de libre concurrencia, donde todos los ciudadanos que desearán intervenir lo podrían hacer siempre y cuando cumplieran con los requisitos que la administración local determinase; además en este nuevo sistema el Ayuntamiento estableció una administración que llevaría un control del servicio y a una lucha por establecer un tipo de desarrollo en el transporte urbano.

El desarrollo del transporte urbano tendrá dos manifestaciones : una bajo la jurisdicción del cabildo de la ciudad de México y la otra bajo el apoyo de las autoridades del gobierno nacional; en la primera se tendrá un lento crecimiento donde también se llegó a establecer una comunicación especializada y regular hacia las poblaciones vecinas ; y la segunda favorecida por el gobierno nacional con el otorgamiento de concesiones a empresarios relacionados con actividades comerciales y que en la segunda mitad del siglo XIX tuvieron un apoyo más decidido a raíz de la introducción de los ferrocarriles.

Notas

- ¹ Alejandra Moreno Toscano..Introducción. p.17 El subrayado es mío
- ² Vidrio C. Manuel “Sistemas de transporte y expansión urbana : los tranvías” en Alejandra Moreno Toscano coord.. Ciudad de México : Ensayo de construcción de una Historia. SEP-INAH, México,, 1978, pp. 201-216 otros trabajos pineros relacionados con el tema son: Ernesto de la Torre Villar, “La capital y sus primeros medios de transporte: prehistoria de los tranvías “ Historia Mexicana , Col. Méx. IX:2 (34, octubre-diciembre) , México, 1960. p.215-248 y “El Ferrocarril de Tacubaya” Historia Mexicana , Col. Méx. IX:3 (35, octubre-diciembre) , México, 1959 , p.377-393
- ³ Ariel Rodríguez Kuri, “Gobierno local y empresas de servicios : la experiencia de la ciudad de México en el Porfiriato “ en Sandra Kuntz Ficker y Priscilla Connolly coordinadoras , **Ferrocarriles y obras públicas** , Instituto Mora , Col. Mex, Colegio de Michoacán, UNAM, p. 166,
- ⁴ *Ibíd.*,pp.166-169
- ⁵ Viqueira Albán, Juan Pedro ¿Relajados o reprimidos? diversiones públicas y vida social en la ciudad de México durante el Siglo de las Luces. México, FCE, p. 232
- ⁶ *Ibíd.*, p.233
- ⁷ Archivo Histórico de la ciudad de México (AHCM) Ramo Coches de Providencia, Vol. 4200, exp. 1, 20 de noviembre de 1782
- ⁸ *Ibíd.*
- ⁹ Confróntese con Lombardo de Ruiz, Sonia comp., Antología de textos sobre la Ciudad de México en el periodo de la ilustración (1788-1792), INAH, (colección científica N^a 113,(Fuentes Historia Social), México,1982, p. 16.
- ¹⁰ AHCM, Ramo Vehículos Coches de Providencia , volumen 4200, expediente 6.
- ¹¹ Don Francisco Tolosa propuso dicho servicio a imitación del que existía en Francia donde se llamaron Coches Fiácrs.
- ¹² AHCM , Ramo Vehículos Coches de Providencia ,volumen 4200, expediente 6.
- ¹³ Ver figura número I
- ¹⁴ AHCM, Ramo Vehículos Coches de Providencia , volumen 4200, expediente 6.
artículo 13 del mencionado reglamento
- ¹⁵ *Ibíd.*.
- ¹⁶ *Ibíd.* exp. 6 foja 32.
- ¹⁷ Para el año de 1781 hemos localizado la dirección de 16 carrocerías y para el año de 1792, 21 alquiladurías, AHCM, Coches de Providencia, Vol. 4200, exp. 1 y 3.
- ¹⁸ AHCM, Coches de Providencia, Vol. 4200, exp. 11, 14 de junio de 1800.
(el subrayado es nuestro)
- ¹⁹ AHCM, Coches de Providencia. VOL. 4200, exp. 52, art. 1 , reglamento del año de 1813.
- ²⁰ *Ibíd.* art. 2 y 3.
- ²¹ *Ibíd.* art. 15.

- 22 AHCM, Coches de Providencia, Vol, 4200, Exp. 50
23 I bíd. exp. 93
24 Ibíd.
25 Ibíd.
26 Ibíd. En el documento consultado aparecen como miembros e la comisión de hacienda : “ Manuel Wenceslao B., Alonso, Fagoaga”.
27 Ibíd. También se publicó un bando el 24 de diciembre de 1825, relativo al cambio de sistema de funcionamiento de los coches de alquiler.
28 Ibíd. exp.92 , reglamento de 31 de diciembre de 1825, Art. 22

REFERENCIAS

FUENTES PRIMARIAS ÉDITAS

Arróniz Marcos

- 1858 Manual del viajero en México o compendio de la historia de la ciudad de México, Librería de la Rosa y Bouret, París, 1858, 298 p.

García Cubas Antonio

- 1894 Geografía e Historia del Distrito Federal, Antigua Imprenta de e. Murguía, México, 1894,88 p.

Hermosa Jesús

- 1857 Manual de geografía y estadística de la República Mexicana, Librería de la Rosa y Bouret, París, 1857, 252 p.

Nepomuceno Almonte Juan

- 1852 Guía de Forasteros, y repertorio de conocimientos útiles, Imprenta de Y. Cumplido, México, 1852, 626 p.

Libros

Anna E. Timothy

- 1981 La caída del gobierno español en la ciudad de México., FCE, México, 245p.

Lombardo de Ruiz, Sonia comp.

- 1982 Antología de textos sobre la Ciudad de México en el periodo de la ilustración (1788-1792), colección científica N^a 113, (Fuentes Historia Social), INAH, México, . 368 p.

Marichal Carlos y Mario Cerutti coord.

- 1997 Historia de las grandes empresas en México, FCE y UANL, México, 346 p.

Pérez Toledo Sonia

1996 *Los hijos del trabajo : los artesanos de la ciudad de México, 1780-1853*, El Colegio de México-Universidad Autónoma Metropolitana-Iztapalapa, México, 300p.

Ringrose R.. David

Los transportes y el estancamiento económico en España 1750-1850, Biblioteca Tecnos de Ciencias Económicas, Madrid, 222p.

Viqueira Albán, Juan Pedro

1995 ¿Relajados o reprimidos? Diversiones públicas y vida social en la ciudad de México durante el Siglo de las Luces. FCE, México, 286 p.

Artículos

Annino Antonio

1992 “Prácticas criollas y liberalismo en la crisis del espacio urbano colonial. El 29 de noviembre de 1812 en la ciudad de México”, **Secuencia**, núm. 24.nueva época. septiembre-diciembre, pp. 121-158

Gamboa Ramírez Ricardo

1994 “Las finanzas municipales de la ciudad de México.1800-1850” en Regina Hernández Franyuti coord. **La ciudad de México en la primera mitad del siglo XIX; economía y estructura urbana** .Instituto Mora, México, Tomo I, pp.11-63

Gortari Rabiela , Hira de

1994 “política y administración en la ciudad de México. Relaciones entre el Ayuntamiento y el gobierno del Distrito Federal, y el Departamental: 1824-1843” en Regina Hernández Franyuti coord. **La ciudad de México en la primera mitad del siglo XIX; economía y estructura urbana** .Instituto Mora, México, Tomo I, pp 166-186

Guedea Virginia

1994 “El pueblo de México en las elecciones de 1812” en Regina Hernández Franyuti coord. **La ciudad de México en la primera mitad del siglo XIX; economía y estructura urbana**. Instituto Mora, México, Tomo I, pp.125-165

Hernández Franyuti, Regina

1994 “Ideología, proyectos y urbanización en la ciudad de México, 1760-1850” **La ciudad de México en la primera mitad del siglo XIX; economía y estructura urbana**.,Instituto Mora, México, Tomo I, pp 116-160

Illades Aguiar Carlos

1994 “Composición de la fuerza de trabajo y de las unidades productivas en la ciudad de México,1788-1873” en Regina Hernández Franyuti coord. **La ciudad de México en la primera mitad del siglo XIX; economía y estructura urbana** .Instituto Mora, México, Tomo I ,pp250-278.

Lira Carlos

- 1999 “Obras y servicios públicos en Oaxaca 1876-1911” en Sandra Kuntz Ficker y Priscilla Connolly coordinadoras , **Ferrocarriles y obras públicas** , Instituto Mora , Col. Méx., Colegio de Michoacán, UNAM, p220-259

Morales María Dolores

- 1996 “ Espacio, propiedad y órganos de poder en la ciudad de México en el siglo XIX” en La ciudad de México instituciones, actores sociales y conflicto político, 1774-1931. Carlos Illades y Ariel Rodríguez coord. , Colegio de Michoacán y UAM, p.155-190

Morales, María Dolores

- 1994 “ Cambios en la Traza de la estructura vial de la ciudad de México” en Regina Hernández Franyuti coord. **La ciudad de México en la primera mitad del siglo XIX; economía y estructura urbana**,.Instituto Mora, México, Tomo I, pp 161-222

Pérez Toledo Sonia

- 1994 “De cambios y continuidades: notas sobre la estructura del ayuntamiento de la ciudad de México después de la Independencia” en Revista Izpapalapa (.32, enero-junio) , p.151-164

Rodríguez Kuri Ariel

- 1999 “Gobierno local y empresas de servicios : la experiencia de la ciudad de México en el Porfiriato “ en Sandra Kuntz Ficker y Priscilla Connolly coordinadoras , **Ferrocarriles y obras públicas** , Instituto Mora , Col. Méx., Colegio de Michoacán, UNAM, p.165-190

Rodríguez Kuri Ariel

- 1994 “Política e Institucionalidad: el Ayuntamiento de México y la evolución del conflicto jurisdiccional, 1808-1850” en Regina Hernández Franyuti coord. **La ciudad de México en la primera mitad del siglo XIX; economía y estructura urbana**. Instituto Mora, México, Tomo I,pp.51-94

Serrano Ortega José Antonio

- 1996 “ Levas, Tribunal de Vagos y Ayuntamiento : la ciudad de México, 1825-1836” en La ciudad de México instituciones, actores sociales y conflicto político, 1774-1931. Carlos Illades y Ariel Rodríguez coord. , Colegio de Michoacán y UAM, p.131-154

Torre Villar Ernesto de la.

- 1960 “La capital y sus primeros medios de transporte: prehistoria de los tranvías “ Historia Mexicana , Col. Méx. IX:2 (34, octubre-diciembre) , México, 1960. p.215-248

Torre Villar Ernesto de la..

1959 “El Ferrocarril de Tacubaya” *Historia Mexicana* , Col. Mex. IX:3 (35, octubre-diciembre) , México, 1959 , p.377-393

Torres Medina Javier

1999 “La ronda de los monederos falsos . los falsificadores de moneda de cobre 1835-1842” en José Antonio Bátiz y José Enrique Covarrubias , coordinadores , **La moneda en México 1750-1920** , Instituto Mora , Col. Méx., Colegio de Michoacán, UNAM, México p.107-130

Warren Richard

1996 “Desafío y trastorno en el gobierno municipal: el ayuntamiento de México y la dinámica política nacional, 1821-1855.” en *La ciudad de México instituciones, actores sociales y conflicto político, 1774-1931*. Carlos Illades y Ariel Rodríguez coord. , Colegio de Michoacán y UAM, p117-130

Resumen de la ponencia:

Desde el establecimiento del servicio de los coches de alquiler, llamado de “Providencia”, se favoreció en su otorgamiento por medio de una contrata a un solo particular, quien prácticamente tenía un monopolio en sus manos, ésto propició afectaciones a las casas de carrocerías y casas de alquiler quienes obtenían ingresos de dicha práctica y los habitantes que deseaban obtener ingresos por este medio.. A raíz del conocimiento de la Constitución de Cádiz y de su aplicación, aunada con las nociones de policía urbana, las autoridades municipales favorecieron la defensa del “bienestar común”. En las siguientes décadas las autoridades municipales por un lado, y los particulares con las autoridades superiores por el otro, lucharon por establecer un tipo de desarrollo del transporte de la ciudad de México.

..