



Detalles sobre la publicación, incluyendo instrucciones para autores e información para los usuarios en: <http://espacialidades.cua.uam.mx>

Priscilla Connolly

Georg Ledeinberger, *La historia viaja en tranvía. El transporte público y la cultura política de la ciudad de México*

pp.143-146

Fecha de publicación en línea: 23 de Febrero del 2012

Para ligar este artículo: <http://espacialidades.cua.uam.mx/2012/02/resena-del-libro-la-historia-viaja-en-tranvia-el-transporte-publico-y-la-cultura-politica-de-la-ciudad-de-mexico-georg-leidenberger-2011/>

© Priscilla Connolly (2012). Publicado en espacialidades. Todos los derechos reservados. Permisos y comentarios, por favor escribir al correo electrónico: revista.espacialidades@correo.cua.uam.mx

Volumen 2, No. 1, enero-junio de 2012, es una publicación semestral del Departamento de Ciencias Sociales de la División de Ciencias Sociales y Humanidades de la Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Cuajimalpa. Baja California 200, Col. Roma Sur, Delegación Cuauhtémoc, México, D. F., C.P. 06760, teléfono: 1102-3760 ext. 2903, <http://espacialidades.cua.uam.mx/revista.espacialidades@correo.cua.uam.mx>. Editora responsable: Esperanza Palma. Reserva de Derechos al Uso Exclusivo del Título número: 04-2011-061610480800-203, ISSN:2007-560X, ambos otorgados por el Instituto Nacional del Derecho de Autor. Responsable de la última actualización: Guillén Hiram Torres Sepúlveda, Calle K MNZ V núm 15. Colonia Educación, Coyoacán. Cp. 04400. México, D.F., teléfono: 55497799, e-mail:guillen.torres@hotmail.com, fecha de última modificación: 19 de abril del 2013. Tamaño de archivo 1.38 MB.

Las opiniones expresadas por los autores no necesariamente reflejan la postura del comité editorial.

Queda estrictamente prohibida la reproducción total o parcial de los contenidos e imágenes de la publicación sin previa autorización de la Universidad Autónoma Metropolitana.

Directorio

RECTOR GENERAL: Dr. Enrique Fernández Fassnacht

SECRETARIA GENERAL: Mtra. Iris Santacruz Fabila

Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Cuajimalpa

RECTOR: Dr. Arturo Rojo Domínguez

SECRETARIO DE UNIDAD: Mtro. Gerardo Quiroz Viera

División de Ciencias Sociales y Humanidades

DIRECTOR: Dr. Mario Casanueva López

JEFE DE DEPARTAMENTO: Dr. Alejandro Mercado Celis

Revista Espacialidades

DIRECTORA: Dra. Esperanza Palma

ASISTENTES EDITORIALES: Mtra. Rita Balderas Zavala y Mtro. Carlos Eduardo Cornejo Ballesteros

EDICIÓN TEXTUAL Y CORRECCIÓN DE ESTILO: Hugo Espinoza Rubio

ADMINISTRACIÓN DEL SITIO WEB: Guillén Torres

DISEÑO GRÁFICO: Elisa Orozco

FOTOGRAFÍA DE LA PORTADA: CGTextures

COMITÉ EDITORIAL: Dr. Jorge Galindo (UAM-C), Dr. Gabriel Pérez, (UAM-C), Dra. María Moreno (UAM-C), Dr. Alejandro Araujo (UAM-C), Dr. José Luis Sampedro (UAM-C), Dr. Enrique R. Silva (Universidad de Boston), Dra. Claudia Cavallin, (Universidad Simón Bolívar, Venezuela), Dra. Estela Serret Bravo (UAM-A), Dr. Víctor Alarcón (UAM-I).

Georg Leidenberger (2011), *La historia viaja en tranvía. El transporte público y la cultura política de la ciudad de México*, México: Universidad Autónoma Metropolitana, Cuajimalpa, pp. 185. ISBN: 978-607-477-480-1

La historia viaja en tranvía. El transporte público y la cultura política de la ciudad de México ¡Qué buen título! Además de sus claras referencias literarias y cinematográficas, el título y subtítulo que Georg Leidenberger le ha dado a su libro expresan perfectamente su contenido. En efecto, *La historia viaja en tranvía...* nos ofrece múltiples lecturas: en primer lugar, porque es un invaluable aporte a la historiografía del transporte público en la ciudad de México, desde la segunda mitad del siglo XIX hasta los años ochenta del XX. En segundo, el autor aprovecha este relato para explorar otras historiografías más complejas. Relatar el desarrollo del sistema de transporte sobre rieles, desde los primeros ferrocarriles y “tranvías de mulitas”, hasta la sustitución del transporte tranviario por el Sistema de Transporte Colectivo (mejor conocido como metro), permite al autor explorar otros temas vitales para la comprensión de las raíces históricas de nuestra ciudad. Si bien entre estos temas se privilegia la cultura política que caracteriza la gestión urbana, la narrativa de los tranvías también permite entender e ilustrar el desenvolvimiento de otras realidades: la constitución material y conceptual del “espacio público”, las prácticas y representaciones de las clases sociales, la influencia del nacionalismo posrevolucionario en los valores cívicos y políticos, entre otras.

Cuando concluí la lectura de este libro, me surgieron tres consideraciones: 1. sobre la historiografía de los tranvías y la política del transporte en la ciudad de México: lo que el(la) lector(a) puede encontrar en este trabajo, sobre todo algunos hechos y planteamientos novedosos; 2. sobre las “otras historiografías” reveladas a lo largo de la narrativa de los tranvías y 3. sobre la calidad general de este escrito y por qué hay que leerlo.

Sobre la historiografía de los tranvías, Georg Leidenberger nos conduce, amena y accesiblemente, por las rutas de los tranvías, partiendo del triunfo de los “tranvías de mulitas”, sobre el ferrocarril urbano, con todas las consecuencias que ello tendría para encauzar la expansión urbana posterior. Después nos lleva por las rutas (ya electrificadas) y la unificación subsiguiente de las múltiples compañías en una sola empresa vinculada con el monopolio de la energía eléctrica. Aquí el autor brinda un breve análisis de cómo funcionaba el negocio combinado de ambas empresas, integradas verticalmente.

Luego, después de la revolución, las rutas atraviesan el inicio de la competencia entre los tranvías y los autobuses: competencia que duraría medio siglo y en la cual perderían la batalla los tranvías, vencidos primero por los autobuses y, después, por el automóvil particular y el metro. Aquí me parece interesante comentar una interpretación (no consi-

derada antes), en el sentido de que el metro era visto como un medio complementario del transporte en automóvil particular. A diferencia del tranvía y el autobús, el metro deja libre las vialidades para facilitar la circulación de los autos (incluso agregaría que, posteriormente, la construcción de nuevas líneas del metro que circulan por la superficie implicaría la construcción de autopistas urbanas con pasos a desnivel, como fue el caso de Las líneas A, B y 8, y ahora la nueva línea 12 que irá de Mixcoac a Tláhuac).

Otro aporte de esta historiografía es la inclusión de información sobre el número de pasajeros, tiempos y distancias de viajes. Por ejemplo, en 1921, cuando el tranvía virtualmente monopolizaba el transporte público, la tasa de movilidad de la población era extremadamente baja: un promedio de 122 viajes por habitante al año, lo que implica que grandes segmentos de la población nunca viajaban en tranvía.

Por otra parte, Leidenberger calcula que muchos trabajadores dedicaban hasta dos horas al día para trasladarse de un lugar a otro: tiempo equivalente al promedio que se emplea hoy en día —según las Encuestas de origen y destino aplicadas en la Zona Metropolitana de la ciudad de México en 2007 y 1994—. Los expertos en transporte afirman que el tiempo dedicado al transporte en las ciudades europeas y norteamericanas no ha variado desde el siglo XIX; lo que ha cambiado son las distancias recorridas, que aumentan con la mayor velocidad a que se viaja en la

actualidad. Esto parece ser cierto también para el caso de México, sólo que aquí se duplica este promedio constante para Europa y Estados Unidos, que es de una hora a diario.

Otra información fresca aportada por este libro son los datos sobre tarifas, usuarios, accidentes y (en un anexo) la función de los tranvías como medio de transporte de carga: función generalmente olvidada en la historiografía sobre el tema. Por último, Leidenberger ofrece información y análisis detallados de las huelgas y, en relación con éstas, las opiniones al respecto vertidas en la prensa.

Estos dos últimos temas llevan a las “otras historiografías” contenidas en el libro: el análisis de la cultura política a través de los conflictos sindicales y la acción pública frente al tranvía, así como la consideración de otros temas relacionados, igualmente importantes: la emergencia de la acepción moderna de “espacio público” y las representaciones sociales de las clases sociales.

Así, dentro del relato del desarrollo tranviario, se discierne otra historiografía referida al espacio público. En el tercer capítulo, se plantea una hipótesis muy interesante que interpreta el tranvía como instancia ejemplar de lo que Habermas propone como “la esfera pública”, no sólo como espacio material —lo que hay dentro del tranvía—, sino también en el sentido político. Lo que pasaba con los tranvías era asunto público. En ese sentido —y no sin cierta nostalgia—, el autor plantea que los tranvías y toda la discusión pública en torno a la gran huelga de 1911, representaban

un espacio público (material y político). Es más, como espacio político, era mucho más democrático que lo que había sido antes y después. De hecho, buena parte de este libro analiza cómo las negociaciones y representaciones políticas referentes al tranvía son expresiones del nacionalismo y *cuasi* corporativismo que caracterizan el Estado mexicano posrevolucionario.

Al mismo tiempo, queda de manifiesto que los efectos de las negociaciones políticas en torno a los tranvías —y sus grupos opositores, los camioneros— se establecen como situaciones paradigmáticas que refuerzan el modelo político emergente. Este modelo, según el autor, ha sido responsable no sólo del ocaso de los tranvías como medio de transporte colectivo, sino también de la falta —hasta la fecha— de una visión de transporte urbana integradora.

Los actores políticos involucrados en el aprovisionamiento de los diversos servicios de transporte público y privado han sido los que han triunfado para generar el sistema fragmentado y desarticulado que hoy en día tenemos.

Entrelazado con esta historiografía de la cultura política y las implicaciones para la política de transporte, se trasluce otra, no menos importante: las clases sociales y sus representaciones, que se manifiestan claramente en las opiniones expresadas en la prensa sobre el acontecer de los tranvías.

Por último, quiero mencionar que este libro combina dos cualidades importantes: por

una parte, narra la historia de manera muy accesible y permite una lectura muy amena; por la otra, se fundamenta en un trabajo académico exhaustivo de arduas jornadas en diversos archivos y hemerotecas. El texto, además, maneja un enfoque comparativo, sobre todo en el desarrollo de los tranvías en otros países, no tanto en otras ciudades mexicanas. Las comparaciones, hechas a lo largo de todo el texto, sirven para dimensionar el desarrollo tranviario de México en su contexto internacional, muy importante ciertamente, ya que los tranvías eran uno de los medios de transporte más socorridos hacia la segunda era de la globalización de fines del siglo XIX hasta mediados del XX.

Por todo lo anterior, estoy segura de que este libro será bien acogido tanto por investigadores y especialistas, así como por docentes de la historia, del urbanismo y de la ciencia política, amén del público en general interesado en los orígenes de los problemas actuales de nuestra ciudad.

PRISCILLA CONNOLLY*

* Departamento de Sociología, Universidad Autónoma Metropolitana, Azcapotzalco. Correo electrónico: <pcconnollyd@gmail.com>