

CRONOGRAFÍA

El inicio de la movilidad eléctrica en Monterrey, Nuevo León, y el proceso de concesiones para el desarrollo del tranvía eléctrico, 1901-1907

René Arnoldo Hernández Moreno ¹
Universidad Autónoma de Nuevo León

Introducción

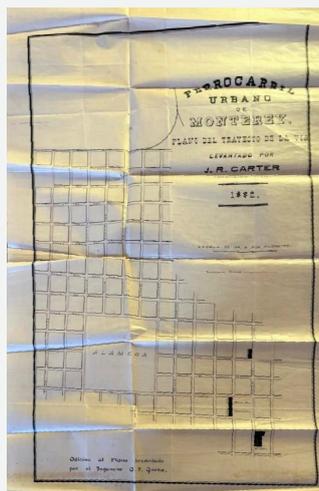
La electrificación de las ciudades ha sido fundamental en el desarrollo urbano y social a lo largo de la historia. En el caso de Monterrey, Nuevo León, el inicio de la movilidad eléctrica a principios del siglo XX, durante el gobierno del general Bernardo Reyes, marcó un hito significativo en la modernización de la infraestructura y el transporte público. Este artículo se centra en el proceso de concesiones para el desarrollo del tranvía eléctrico, un sistema que no sólo transformó la movilidad en la ciudad, sino que también impulsó el crecimiento económico y la llegada de ingenieros y contratistas de otros países.

En 1902, el gobierno del estado de Nuevo León propuso un proyecto para la instalación de alumbrado eléctrico en las escuelas normales, lo que reflejaba su compromiso con el progreso tecnológico y la mejora de la infraestructura pública. Este primer paso hacia la electrificación sentó las bases para la posterior implementación de un sistema de tranvías eléctricos, que se convertiría en un elemento clave para la movilidad urbana. Asimismo, los ingenieros Mackin y Dillon jugaron un papel crucial en este proceso, presentando proyectos innovadores que aprovecharon las redes eléctricas emergentes. Su propuesta de construir una línea de tranvía que conectara puntos estratégicos de la ciudad no sólo buscaba facilitar el transporte, sino también fomentar el desarrollo de áreas residenciales y comerciales a lo largo de su trayecto.

A lo largo de este artículo se explorarán los detalles de las concesiones otorgadas, los desafíos enfrentados en la construcción de las líneas de tranvía y el impacto que este sistema tuvo en la vida cotidiana de los habitantes de Monterrey. La historia de la movilidad eléctrica en la ciudad de Monterrey es un relato de avances tecnológicos, así como un testimonio del dinamismo y la adaptabilidad de una ciudad en constante evolución.

La movilidad por tracción de sangre

El tranvía de tracción de sangre² o tranvía de mulitas consistía en unos carromatos con asientos, tirados por caballos o mulas, que transportaban pasajeros de un punto a otro de la ciudad, deslizándose sobre raíles metálicos. Este tipo de transporte se estableció por primera vez con una concesión otorgada por el gobierno de Nuevo León el 21 de febrero de 1882 a Modesto Villarreal y Enrique Reiss. Según los términos de la concesión, debían concluir los primeros tres kilómetros de vía en un plazo de ocho meses, y el pasaje sería de seis centavos por un viaje de tres kilómetros, con un costo reducido para los menores de diez años. Posteriormente, el 1 de marzo de 1883, Villarreal y Reiss pasaron su concesión al señor Tileston, quien representaba a varios accionistas de Nueva York. Para principios de 1884, esta empresa había establecido una línea que partía de Puente Nuevo y Comercio, extendiéndose hasta el pie del cerro del Obispado para mediados de ese año³.



Plano del trayecto del tranvía, 1882. Fuente: AGENL

¹ Es estudiante de la licenciatura en Historia en la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad Autónoma de Nuevo León.

² El concepto de "tranvía de tracción de sangre" es utilizado por: Eva María Ramos Frendo, "Los orígenes del tranvía en Málaga", p. 217.

³ Isidro Vizcaya Canales, *Los orígenes de la industrialización de Monterrey*, p. 23.

Si bien la construcción y la concesión ya habían sido aprobadas empezaron a surgir varias dificultades con la construcción del tranvía de mulitas, debido a que se suscitaron varios contratiempos que impidieron a los concesionarios concluir la obra en el tiempo estipulado. Uno de los problemas fue que el puente internacional del ferrocarril sobre el río Bravo fue destruido por una avenida, lo que causó que parte del equipo no llegara a tiempo⁴. Además, había incertidumbre sobre la ubicación definitiva de la estación del ferrocarril, que era parte de la primera línea en construcción; sin embargo, estos contratiempos no bastaron para detener las obras de construcción, ya que pasados tres meses después de la fecha estimada se concluyeron los primeros tres kilómetros de las líneas.

El recorrido original del tranvía de mulas comenzaba en el lado norte de la plaza Zaragoza y serpenteaba por la calle del Puente Nuevo (hoy Zuazua) hasta la plaza 5 de Mayo, por la calle 15 de Mayo hasta la calle del Roble (hoy Juárez, luego se dirige a Washington), luego Alameda Nueva (hoy Mariano Escobedo) y norte (hoy Pino Suárez) hasta la Estación Nacional de Ferrocarriles. Además, el 1 de marzo de 1883, en representación de varios accionistas de Nueva York, los señores Villarreal y Reyes trasladaron su oferta a Tileston. A principios de 1884, este último establecimiento partía de Puente Nuevo y Comercio (hoy Zuazua y Morelos) y continuaba hacia el oeste hasta la plaza de la Llave (o plaza de la Purísima), giraba por su lado oeste y regresaba por la calle Dr. Mier a la calle Puente Nuevo. A mediados del mismo año, la línea se extendió hasta la base del cerro del Obispado⁵.

En agosto de 1886, se otorgó al señor A. C. Schryver una concesión para establecer un tranvía, lo que representó un avance significativo en el desarrollo del transporte urbano en la región. Esta concesión se inscribe en un contexto histórico donde la infraestructura de transporte estaba en plena expansión y buscaba satisfacer las crecientes necesidades de movilidad de la población⁶. La concesión a Schryver se produjo en un periodo en el que ya existían esfuerzos previos para mejorar el sistema de transporte; sin embargo, la concesión de 1886 destacó por su potencial para modernizar y expandir el servicio de transporte, en un momento en que la ciudad comenzaba a experimentar un crecimiento industrial y demográfico significativo.

Aunque los detalles específicos sobre la implementación de la concesión no están claramente documentados, es evidente que la iniciativa de Schryver se alineaba con las tendencias de la época, donde se buscaba no sólo mejorar la movilidad urbana, sino también fomentar el desarrollo económico a través de mejores comunicaciones. La concesión a A. C. Schryver, por lo tanto, representó un paso hacia adelante en el transporte, además de que reflejó un cambio

en la visión de la infraestructura urbana, pues buscaba adaptarse a las necesidades de una población en crecimiento y a las demandas de una economía en expansión.

Asimismo, a medida que la ciudad continuaba creciendo y modernizándose, surgió la necesidad de un sistema de transporte más eficiente. En 1890 se inició la operación de una pequeña locomotora por la vía del ferrocarril que conducía de Monterrey al Topo, aunque el uso de la tracción animal no se abandonó de inmediato. Este cambio hacia la locomotora marcó el inicio de una transición hacia un sistema de transporte más mecanizado y eficiente, que eventualmente llevaría a la implementación de tranvías eléctricos en años posteriores⁷. Ambas concesiones reflejan un periodo de transformación en Monterrey, donde la necesidad de mejorar la infraestructura de transporte se hacía cada vez más evidente. La concesión de 1882 sentó las bases para el desarrollo del transporte urbano, mientras que la evolución hacia la locomotora en 1890 indicaba un cambio hacia la modernización y la industrialización.

En ese sentido, aunque muchas concesiones fueron aprobadas en los últimos veinte años del siglo XIX en cuestión de la movilidad, muchas otras fueron canceladas o fueron denominadas como “caducas”. Tal fue el caso de la concesión otorgada a los señores Felipe Sánchez y Felipe Garza Cantú, ya que el estado no recibió notificación alguna sobre la explotación de la línea de tranvía en los tiempos correspondientes. Por este incumplimiento de la concesión otorgada, la tesorería general del estado hizo efectivo el cobro de mil pesos como garantía para que se extendiera la concesión y se cumpliera con lo estipulado⁸. Estas acciones demuestran la importancia que tenía el garantizar el desarrollo de la infraestructura de movilidad en los plazos estipulados, así como el interés gubernamental en proteger los recursos públicos frente a los incumplimientos.

El alumbrado eléctrico como preámbulo de la movilidad eléctrica

En el año de 1902 el gobierno del estado había levantado una propuesta a los señores Van Voorhis para la instalación de alumbrado eléctrico en el edificio de las escuelas normales del estado en Monterrey. El gobierno estatal se comprometía a facilitar todos los materiales de primera clase necesarios, según lo expresaban los planos que proporcionaron los señores Voorhis, por el precio de cuatrocientos ochenta y cinco pesos, los cuales se pagarían a la tesorería del estado una vez que los señores Voorhis terminaran los trabajos correspondientes en las escuelas y sus alrededores⁹. Esta propuesta mostraba el interés que tenía el gobierno estatal en la introducción de mejoras tecnológicas en la infraestructura. Este tipo de proyectos mar-

⁴ *Ídem.*

⁵ *Ídem.*

⁶ *Ibid.*, p. 23-24.

⁷ *Ibid.*, p. 24-25.

⁸ Archivo General del Estado de Nuevo León (en adelante: AGENL), Fondo de Tranvías, Luz y Fuerza Motriz, caja 1, 1884-1890, documento publicado por el Gobierno Libre y Soberano de Nuevo León, que denomina como caduca e insubsistente la concesión otorgada a los señores Felipe Sánchez y Felipe Garza Cantú.

⁹ AGENL, Fondo de Tranvías, Luz y Fuerza Motriz, caja 3, carta dirigida a los señores Van Voorhis referente al contrato de instalación eléctrica en las escuelas normales y sus alrededores.

caban un avance significativo en la modernización de los espacios públicos, y servían como antecedentes para la futura concesión del alumbrado eléctrico y la instalación de las líneas eléctricas del tranvía.

La electrificación de la ciudad de Monterrey, aunque inicialmente estaba centrada en el alumbrado público, permitió redes eléctricas que podían adaptarse para otros fines, como alimentar sistemas de tranvías eléctricos. Gracias a esto, llegaron a la ciudad ingenieros contratistas de otros países que comenzaron a residir en la capital del estado. En ese sentido, y con el propósito de instaurar una línea de tranvía eléctrico en un punto céntrico de la ciudad, los ingenieros Mackin y Dillon presentaron un proyecto de movilidad en el cual se aprovecharían los recientes trabajos de alumbrado público. La propuesta consistía en una línea de tranvía que pasaría por la plaza Juárez, por los establecimientos metalúrgicos de la Compañía Minera Fundidora y Afinadora de Monterrey, por la Gran Fundición de Fierro y Acero (donde se contemplaba una estación) y que atravesaría el río Monterrey para pasar por la plaza principal del municipio de Guadalupe y terminar su recorrido en la hacienda La Pastora¹⁰.

Los concesionarios Mackin y Dillon

Como ya se mencionó previamente, los ingenieros Mackin y Dillon habían presentado ante el gobierno del estado una propuesta para llevar a cabo la construcción de una línea de tranvía eléctrico, misma que fue aprobada en 1901. Asimismo, los ingenieros se plantearon la construcción de residencias particulares a las que proveerían de los servicios de agua, luz y sanidad. Del mismo modo, contemplaron la construcción de un teatro de verano, salones de baile y patinaje, gimnasios y un parque, con el fin de procurar un tráfico constante de personas que utilizaran el sistema de tranvía eléctrico¹¹.

Una vez aprobado el proyecto de los ingenieros, acordaron con el estado que las líneas serían construidas en las calles y lugares designados, atravesando las principales calles de la ciudad, como Dr. Mier, Reforma, Colegio de Niñas, Hospital y Arteaga, entre otras. Además, a los concesionarios se les otorgó una exención de impuestos durante diez años por el capital que invirtieron en la ciudad, así como una exención de títulos que representaban una hipoteca o cualquier otra obligación impuesta sobre el capital¹². En la minuta del contrato se especificaba que los concesionarios tendrían que colocar los postes y alambrado necesarios para el establecimiento del servicio eléctrico con el permiso del ayuntamiento de Monterrey.

De igual manera, los concesionarios estaban obligados a reponer en buen estado las calles que llegaran a deteriorarse por la construcción o explotación de las vías. El gobierno puso como condición que los tranvías no debían transitar a una velocidad mayor a quince kilómetros por hora dentro de los límites de la ciudad. Sin embargo, el tranvía eléctrico dentro del municipio de Guadalupe no debía exceder los diez kilómetros por hora. Por lo demás, la minuta del contrato también especificaba los precios que tendría el sistema de tranvía, el cual cobraría tres centavos a los niños y adultos y, fuera de los límites de la ciudad, cobraría diez centavos a los adultos y cinco a los niños¹³.

Cabe mencionar que el estado recalcó que la empresa que llevara a cabo las obras debía ser siempre mexicana, además de que se debía comprometer a rendir al poder ejecutivo un informe anual sobre todas las acciones llevadas a cabo. También se especificó que ni los concesionarios ni la compañía podrían traspasar o vender la concesión otorgada a un gobierno extranjero ni podrían admitirlos como socios. Tampoco podían vender, hipotecar o traspasar el ferrocarril ni sus dependencias o propiedades a un gobierno extranjero, considerándose nulo automáticamente cualquier pacto acordado. Finalmente, la minuta culminaba con la posibilidad de una caducidad cuando no se cumplieran los acuerdos mencionados anteriormente (relativos al traspaso, cesión o venta de la concesión)¹⁴.

Concesión para segunda línea en Cervecería Cuauhtémoc

El 24 de septiembre de 1901 los ingenieros Mackin y Dillon presentaron el proyecto de expansión de las líneas de tranvía más allá de los términos acordados. La ampliación partía de la calle Guerrero, esquina con la calle Reforma, y pasaba por las vías del ferrocarril de Monterrey al Golfo de México y luego el camino que seguía hacia la villa de General Escobedo hasta la Gran Fundición Nacional. Allí, viraba al oeste, por la avenida que estaba cruzando los terrenos de la Cervecería Cuauhtémoc y los terrenos del señor Adolfo Larralde. Esta nueva línea estaba planeada para que concluyera en el Topo Chico; sin embargo, esta concesión sería agregada al acuerdo anterior, la cual incluyó que los concesionarios se harían cargo de arreglar el pase de la vía por las propiedades privadas a través de medios legales¹⁵.

En esta misma concesión se agregaron nuevos apartados en los que se estipulaba que los concesionarios o la compañía adquirirían el total o una parte del total de las vías de tracción animal para sustituirlas por vías de tracción eléctrica. Así, los concesionarios presentaron un plan, en el que se designaron las líneas que se iban a conservar o descartar. Los concesionarios plantearon que era

¹⁰ AGENL, Fondo de Tranvías, Luz y Fuerza Motriz, caja 3, documento con la propuesta de los ingenieros Mackin y Dillon de realizar una línea de tranvía eléctrico de la plaza Juárez hacia la hacienda La Pastora.

¹¹ *Ídem*.

¹² AGENL, Fondo de Tranvías, Luz y Fuerza Motriz, caja 3, minuta de contrato donde se autoriza la construcción del tranvía eléctrico a los señores Mackin y Dillon.

¹³ *Ídem*.

¹⁴ AGENL, Fondo de Tranvías, Luz y Fuerza Motriz, caja 3, minuta de contrato donde se autoriza la construcción del tranvía eléctrico a los señores Mackin y Dillon y artículos respecto a la concesión.

¹⁵ AGENL, Fondo de Tranvías, Luz y Fuerza Motriz, caja 3, duplicado del documento presentado por Mackin y Dillon para la elaboración de una línea de tranvía que pase por Cervecería Cuauhtémoc.

indispensable hacer modificaciones, ya que la estructura de los tranvías de mulitas era más sencilla¹⁶ y exigían cambios más apropiados para la tracción eléctrica¹⁷.

No obstante, debido a causas de fuerza mayor, las líneas del tranvía eléctrico no pudieron llevarse a cabo en el tiempo estipulado, puesto que al adquirirse nuevas líneas, se tuvo que disponer de nuevas sumas de inversión para la compra de vagones (los de primera clase cobrarían diez centavos, mientras que los de segunda clase cobrarían cinco). Esto se hizo para poder recuperar la inversión debido a que ésta ascendía a un millón de pesos¹⁸.

Revisión de la concesión de 1902

En 1902, después de aplazar las construcciones, los concesionarios tuvieron que pagar una multa de trescientos pesos en la tesorería general del estado para garantizar el cumplimiento del compromiso que hicieron con el gobierno de Nuevo León. Sin embargo, los ingenieros consiguieron mover el plazo de construcción que se les dio al principio (que era de seis meses) a un año, es decir, el congreso estatal concedió un aumento en el plazo hasta el tres de diciembre de 1903. También se agregaron nuevas condiciones, como el que todos los vagones de clase inferior tendrían que estar siempre en óptimas condiciones, de manera que dispusieran de todas las comodidades necesarias para su funcionamiento¹⁹.

Cabe mencionar que en esta concesión se hicieron nuevos reconocimientos para el trazo definitivo de los tranvías eléctricos y para su puesta en marcha en condiciones que satisficieran las necesidades del tráfico. Para los concesionarios, fue indispensable hacer modificaciones en el trayecto que las líneas iban a recorrer. Primero pidieron permiso para colocar rieles sobre la calle Centroamérica, desde Matamoros hasta la línea del ferrocarril urbano de Monterrey. En segunda instancia, pidieron construir un ramal en la calle Aramberri, mismo que llegaría hasta el nuevo panteón del Carmen. En tercer lugar, solicitaron que se les permitiera sustituir la línea que debía pasar por la calle Arteaga hasta la Calzada Progreso (hoy Pino Suárez), para que de ahí partiera hacia la Fundición de Fierro y Acero²⁰.

Aunque esta concesión no presentó grandes cambios en cuanto a las rutas, ya que sólo cambiaron algunas calles, el entonces gobernador interino Pedro Benítez Leal²¹ condicionó a los concesionarios para que realizaran las líneas, siempre y cuando éstos tuvieran un representante que residiera en la ciudad, mismo que estaría autorizado para dialogar con las autoridades correspondientes. En caso de que dicho representante no se encontrara en la ciudad, se les impondría una multa a los concesionarios que no excedería los veinte pesos²².

Revisión de concesión en 1903 y prórrogas de 1904

Durante el transcurso del año de 1903 los ingenieros entablaron conversaciones con distintas casas financieras de Estados Unidos para poder gestionar el capital necesario para llevar a cabo las construcciones de las líneas de tranvía eléctrico. Al final, llegaron a un acuerdo con la casa de los señores Sperry, Jones y Co., de Baltimore, lo que les permitió ajustar los preliminares para el cumplimiento del contrato en las fechas estipuladas. Este acuerdo se logró debido a que dicha casa financiera era la que más garantías ofrecía. Gracias a ella, se logró efectuar un gasto de cincuenta mil pesos en obras de construcción. Sin embargo, más tarde esta casa informó que le era materialmente imposible seguir apoyando económicamente la construcción del tranvía²³ debido a los cambios que el gobierno federal estaba efectuando en el sistema monetario de entonces²⁴.

Así pues, debido a estos inconvenientes, los ingenieros Mackin y Dillon se vieron en la obligación de solicitar al gobernador del estado, el general Bernardo Reyes (que cumplía su quinto mandato al frente de Nuevo León), una prórroga de un año sobre el plazo estipulado. Sin embargo, al recibir esta prórroga, los ingenieros devolvieron el favor haciendo un donativo de mil pesos para apoyar la construcción del palacio de gobierno²⁵. Del mismo modo, a esta prórroga le siguió otra extensión hasta el mes de diciembre de 1904, debido a que los ingenieros no pudieron traer capitales extranjeros a causa de una epidemia de fiebre amarilla que se desarrolló en los meses posteriores a la última prórroga solicitada, lo que causó que se suspendieran temporalmente las construcciones en torno al tranvía eléctrico²⁶.

¹⁶ Las vías de los tranvías de tracción animal eran más simples y solían usar rieles más livianos, ya que estaban diseñadas para soportar vehículos más ligeros y velocidades más bajas.

¹⁷ AGENL, Fondo de Tranvías, Luz y Fuerza Motriz, caja 3, duplicado del documento presentado por Mackin y Dillon para la elaboración de una línea de tranvía que pase por Cervecería Cuauhtémoc.

¹⁸ AGENL, Fondo de Tranvías, Luz y Fuerza Motriz, caja 3, documento con fecha del 4 de diciembre de 1901 en el que se plantea la necesidad de una prórroga debido a la fuerte suma de inversión, así como el aumento de precios y la adición de vagones de primera clase.

¹⁹ AGENL, Fondo de Tranvías, Luz y Fuerza Motriz, caja 3, minuta con fecha del 7 de abril de 1902 en la que se explica el castigo monetario que recibieron los concesionarios por aplazar el tiempo de construcción y las nuevas condiciones en la concesión.

²⁰ AGENL, Fondo de Tranvías, Luz y Fuerza Motriz, caja 3, documento que expone todas las nuevas exigencias de los ingenieros Mackin y Dillon con fecha del 28 de octubre de 1902.

²¹ Pedro Benítez Leal fue el gobernador interino del estado de Nuevo León durante los años de 1900 a 1902.

²² AGENL, Fondo de Tranvías, Luz y Fuerza Motriz, caja 3, documento que contiene los cambios propuestos por los ingenieros y las nuevas secciones de las concesiones.

²³ AGENL, Fondo de Tranvías, Luz y Fuerza Motriz, caja 3, documento dirigido al gobernador del estado en donde se informa de la búsqueda de casas financieras que apoyen la construcción de las líneas de tranvía, así como del apoyo económico para la construcción del palacio de gobierno con fecha del 28 de abril de 1903.

²⁴ En febrero de 1903 el presidente Porfirio Díaz, a través de su ministro de finanzas, José Yves Limantour, designó una comisión de cuarenta y cuatro personas para investigar las condiciones monetarias prevalecientes en México. De acuerdo con el resultado de sus estudios, se diseñó un plan de transformación del sistema monetario del país, mismo que culminó en la reforma monetaria de 1905.

²⁵ AGENL, Fondo de Tranvías, Luz y Fuerza Motriz, caja 3, documento dirigido al gobernador del estado en donde se informa de la búsqueda de casas financieras que apoyen la construcción de las líneas de tranvía, así como del apoyo económico para la construcción del palacio de gobierno con fecha del 28 de abril de 1903.

²⁶ AGENL, Fondo de Tranvías, Luz y Fuerza Motriz, caja 3, carta dirigida al secretario de gobierno del estado, el ciudadano Ramón García Chavarri.

No obstante, como consecuencia de las constantes prórrogas y del incumplimiento de los ingenieros Mackin y Dillon, el estado de Nuevo León se vio en la obligación de enviar al recaudador de renta de la ciudad a cobrar una multa de dos mil ciento sesenta pesos, más quinientos cuarenta pesos en estampillas de contribución federal. Este cobro se hizo por no haber establecido los primeros tres kilómetros de línea de tranvía eléctrico según el compromiso que se tenía acordado, habiéndolo incumplido así con los tiempos establecidos en las distintas concesiones otorgadas por el gobierno estatal²⁷.

Traspaso de la concesión a la empresa Mackenzie Mann y Cía., S.A.

Después de varias prórrogas otorgadas a los ingenieros Mackin y Dillon, este último partió hacia Filadelfia, Estados Unidos, para formalizar un acuerdo con el señor Edward F. Walker, representante de la Monterrey Electric Railway, Light and Power Company. El acuerdo consistía en el traspaso de la concesión que el gobierno del estado había otorgado a los ingenieros. Asimismo, el señor Edward F. Walker hizo un convenio para adquirir la propiedad de la Compañía de Ferrocarriles Urbanos de Monterrey. En respuesta, el señor James McLaughlin fue enviado como representante de la institución financiera del señor Walker para asegurar la gestión de los fondos suficientes para pagar y comprar las líneas de tranvías eléctricos²⁸.

Tras la llegada del señor James McLaughlin a la ciudad de Monterrey, y después de haber revisado detalladamente las líneas del tranvía, quedó satisfecho con el estado que éstas guardaban y dispuso un adelanto de capital para hacer que el tranvía eléctrico de Monterrey estuviera a la altura de cualquier otro en el país. A la par de este adelanto, el señor McLaughlin llegó a un acuerdo con la Empresa Mexicana, en el que se acordó que la compraría y pagaría en un transcurso de treinta días. Por otro lado, McLaughlin pidió que se les otorgara nuevamente una extensión de tiempo a los señores Mackin y Dillon, a fin de que éstos pudieran cumplir con los tres primeros kilómetros del tranvía eléctrico²⁹.

Como garantía de que cumplirían con la construcción de los tres kilómetros de tranvía que se habían propuesto, los señores Mackin y Dillon hicieron un depósito de cuatro mil pesos en la tesorería estatal. En caso de que los ingenieros no cumplieran con lo pactado, la sanción consistiría en la no devolución de dicha cantidad³⁰.

Cabe mencionar que a finales de 1904 el señor William Laidlaw, procedente de Canadá y representante del señor William Mackenzie, llegó a la ciudad de Monterrey con el propósito de comprar la Compañía de Ferrocarriles Urbanos de Monterrey, S.A. junto con todas sus concesiones y sus posesiones. Al ver las dificultades por las que atravesaban los señores Mackin y Dillon, el señor Laidlaw negoció la compra de la concesión otorgada para la construcción de las líneas de tranvía eléctrico en la ciudad³¹. La negociación de las concesiones y de las propiedades de la Compañía de Ferrocarriles Urbanos de Monterrey se dio por finalizada a principios de 1905³².

Para garantizar la compra de esta empresa y de las concesiones de los señores Mackin y Dillon, el señor Mackenzie realizó un depósito de quince mil pesos en el Banco de Norte América Británica (Bank of British North America) para que las negociaciones no declinaran. Gracias a esto, la Empresa Mexicana y los ingenieros Mackin y Dillon llegaron a un acuerdo accesible para la adquisición de todas las concesiones³³. Sin embargo, para que el proyecto del tranvía eléctrico pudiera construirse era necesaria la adquisición de la Compañía de Tranvías Slayden³⁴. Pese a ello, el dueño subía el precio de la compañía constantemente³⁵.

La nueva concesión otorgada a la Compañía Mackenzie Mann y Cia. S.A.

Para poner en marcha las líneas del tranvía eléctrico era sumamente necesario formar una sola compañía a cargo de su construcción. Por lo tanto, la compañía del señor Mackenzie llegó a resolver el problema y firmó la concesión del 11 de marzo de 1905. Con esta firma quedaron las cláusulas similares a la concesión que se les otorgó a los ingenieros Mackin y Dillon, con algunas variaciones. Por ejemplo, una de las nuevas cláusulas, el número cinco, establecía que si se llegara a descubrir otra fuerza motriz diferente a la eléctrica, se le permitiría a la compañía sustituirla por completo. Además, la cláusula veintidós mencionaba que no se estipularía un tiempo de entrega del tranvía, pues éste dependería de la entrega de materiales y maquinaria³⁶. Terminaron así los tiempos de las constantes prórrogas y de los cambios en la concesión.

Tras la firma de la concesión de 1905, en ese mismo año la Compañía Mackenzie Mann compró las dos empresas de transporte urbano que operaban en la ciudad de Monterrey: la compañía Slayden, comprada por la canti-

²⁷ AGENL, Fondo de Tranvías, Luz y Fuerza Motriz, caja 3, documento con fecha del 17 de junio de 1904 en el que el recaudador de renta avisa el ingreso de dos mil setecientos pesos en favor del estado tras el incumplimiento de los señores Mackin y Dillon de establecer el tranvía eléctrico.

²⁸ AGENL, Fondo de Tranvías, Luz y Fuerza Motriz, caja 3, oficio con notificación sobre la búsqueda de nuevos fondos y la adquisición de Compañía de Ferrocarriles Urbanos de Monterrey por parte del señor Edward F. Walker.

²⁹ AGENL, Fondo de Tranvías, Luz y Fuerza Motriz, caja 3, segunda hoja del oficio con notificación sobre la búsqueda de nuevos fondos y la adquisición de Compañía de Ferrocarriles Urbanos de Monterrey por parte del señor Edward F. Walker.

³⁰ AGENL, Fondo de Tranvías, Luz y Fuerza Motriz, caja 3, documento que notifica sobre el depósito de cuatro mil pesos en la tesorería del estado como garantía de la construcción de los tres primeros kilómetros de la red de tranvía eléctrico.

³¹ AGENL, Fondo de Tranvías, Luz y Fuerza Motriz, caja 4, documento con fecha del 31 de diciembre de 1904 que expresa la llegada de William Laidlaw a la ciudad de Monterrey con motivo de la compra de la Compañía de Ferrocarriles Urbanos de Monterrey, S.A. y de la obtención de las concesiones relativas a la construcción del tranvía eléctrico.

³² AGENL, Fondo de Tranvías, Luz y Fuerza Motriz, caja 4, documento presentado por la Compañía de Ferrocarriles Urbanos de Monterrey Empresa Mexicana, que expone al gobernador Bernardo Reyes la compra de la compañía anteriormente mencionada y sus concesiones.

³³ AGENL, Fondo de Tranvías, Luz y Fuerza Motriz, caja 4, documento enviado al gobernador Bernardo Reyes que expresa los avances de las negociaciones con la Empresa Mexicana y con los ingenieros Mackin y Dillon para la adquisición de las concesiones sobre la construcción del tranvía eléctrico.

³⁴ La Compañía Slayden era una de las varias compañías que estaban a cargo de los tranvías de la ciudad de Monterrey. Sin embargo, para principios del siglo XX varias de estas compañías ya no existían. Una excepción fue la Compañía Slayden que siguió operando hasta su adquisición por la compañía del señor James McLaughlin.

³⁵ AGENL, Fondo de Tranvías, Luz y Fuerza Motriz, caja 4, documento enviado al gobernador Bernardo Reyes que expresa los avances de las negociaciones con la Empresa Mexicana y con los ingenieros Mackin y Dillon para la adquisición de las concesiones sobre la construcción del tranvía eléctrico.

³⁶ AGENL, Fondo de Tranvías, Luz y Fuerza Motriz, caja 4, documento con la nueva concesión que contiene un total de veinticinco cláusulas.

dad de ciento sesenta y cinco mil pesos; y la Empresa Mexicana, adquirida por el precio de quinientos cuatro mil pesos. Cada una incluía todas sus propiedades y sus líneas de tranvía. Finalmente, tras varios años de espera, el 25 de julio de 1907 se llevó a cabo la inauguración de la primera línea de tranvía eléctrico, misma que se extendía desde la plaza Zaragoza hasta el Topo Chico. Los precios del recorrido eran de veinticinco centavos en primera clase (precio más elevado conforme a la concesión original) y de quince centavos en segunda clase³⁷.

FUENTES DE INFORMACIÓN

Archivo

Archivo General del Estado de Nuevo León (AGENL). México.

Bibliografía

Montemayor Hernández, Andrés. (1971). *Historia de Monterrey*. México: Asociación de Editores y Libreros de Monterrey.

Ramos Frendo, Eva María (2005). “Los orígenes del tranvía en Málaga”, en: *Isla de Arriarán: revista cultural y científica*, no. 25, pp. 217-238.

Vizcaya Canales, Isidro. (2006). *Los orígenes de la industrialización de Monterrey*. México: Fondo Editorial Nuevo León.

³⁷ Andrés Montemayor Hernández, *Historia de Monterrey*, p. 287.