

Conectando la ciudad al mar: cambios en Manila con la llegada del tranvía (1880-1898)

Dídac Cubeiro

Universitat Autònoma de Barcelona (UAB) – CSIC

Resumen

Este artículo analiza la disposición de una red moderna de tranvías para la ciudad de Manila y las conexiones del ferrocarril con el puerto, para facilitar el acceso de las exportaciones filipinas a los mercados internacionales a finales del siglo XIX. Es relevante destacar la visión de continuidad que a partir de los proyectos españoles adoptó la Administración estadounidense, rescatando los proyectos de la *Dirección General de Obras Públicas*, y en muchos casos, continuando con la ampliación de los trazados originales. Bajo la Administración española se proyectó una línea de tranvía que inicialmente cubría el trayecto entre la línea de ferrocarril que unía las ciudades de Manila con Dagupán y los muelles del puerto de Manila. En 1884 se subastó el proyecto para dotar de un sistema de tranvías a la ciudad de Manila, operado por la *Compañía de Tranvías de Filipinas*. Tras la ocupación norteamericana de Filipinas, a inicios del siglo XX se traspasó la concesión a la empresa *Manila Electric and Railway Company* (MERALCO), que se hizo cargo de la operativa del tranvía y de las centrales eléctricas que suministraban energía a la ciudad. Meralco es en la actualidad una de las principales empresas eléctricas del archipiélago.

Palabras clave: Transporte urbano, tranvías, urbanización, Manila.

Códigos JEL: L92, N73, O18, R42

Abstract

This article analyzes the organization of the modern network of trams in the city of Manila, and the connections of the railway with the port, that were constructed at the end of the 19th century to facilitate Philippine exports to international markets. It highlights continuity between Spanish projects and those adopted the US Administration, which revived the projects of the *Dirección General de Obras Públicas*, and in many cases, continued building along the original network layout. The Spanish Administration planned a tram line to cover the route between the railway line that linked Manila with Dagupán and the docks of the port of Manila. In 1884 the project was contracted to provide a tram system to the city of Manila, operated by the *Compañía de Tranvías de Filipinas*. After the US occupation of the Philippines at the beginning of the 20th century, the concession was transferred to the *Manila Electric and Railway Company* (MERALCO), which took over the operation of the tram and the power plants that supplied electricity to the city. Today Meralco remains one of the main electricity supplier companies of the archipelago.

Key words: Urban transport, tramways, urbanization, Manila.

JEL Codes: L92, N73, O18, R42

Conectando la ciudad al mar: cambios en Manila con la llegada del tranvía (1880-1898)¹

[Fecha de recepción del original: 11/5/18; versión definitiva: 25/9/18]

Dídac Cubeiro*

Universitat Autònoma de Barcelona (UAB) - CSIC²

1. Introducción

Este artículo ha surgido de una labor esencialmente empírica y de investigación, recuperación y análisis de distintas fuentes. El objetivo de este artículo es reconstruir el proceso de concesión, construcción y explotación de una red de tranvías para la ciudad de Manila, dentro de la estrategia seguida por la administración española para el fomento y construcción de las principales infraestructuras de comunicaciones en Filipinas a finales del siglo XIX. Para ello, se han revisado numerosos materiales, destacando especialmente la Revista de Obras Públicas (DGOP) y el Archivo del Ministerio de Ultramar (AHN/BOE), así como el acceso a catálogos digitalizados de la Universidad de Diliman y la Universidad de Santo Tomás en Filipinas.

En el caso que nos ocupa, la ciudad de Manila, situada en una bahía natural, en la desembocadura del río Pasig, cuyas tierras de aluvión crean una planicie donde se asienta la ciudad actual, fue urbanizada por los españoles con la construcción de un recinto amurallado en 1571 en la ribera meridional del Pasig, en el actual barrio denominado Intramuros, por encontrarse fortificado y protegido por la guarnición

*Contacto: didac.cubeiro@uab.cat Departamento de Economía Aplicada, Universitat Autònoma de Barcelona

¹ El presente artículo es fruto del borrador presentado en el VI Congreso de Historia Ferroviaria en Vitoria. La edición actual aporta nuevos datos sobre la concesión y dimensionales de las líneas de tranvía que se concedieron bajo régimen de explotación en Manila y una mayor reflexión sobre su impacto a partir de la bibliografía aparecida durante los últimos años.

² Este artículo se circunscribe en el proyecto de investigación del Ministerio de Industria número HAR2015-66511-P (MINECO/FEDER) del CSIC, bajo el epígrafe “Replanteamiento de la política colonial española en el Siglo XIX: La modernización de Filipinas, 1868-1898”; en un conjunto de investigaciones con el objeto de aportar luz sobre la modernización de Filipinas en la segunda mitad de siglo XIX.

española. El fuerte de Santiago se construyó en 1590 y se situó frente a la ciudad de Tondo, asentada en la ribera norte del Pasig, centro comercial histórico de Luzón, gobernado por el Sultanato de Brunei a la llegada de los españoles. Tondo mantenía un comercio activo con la dinastía Ming china desde el siglo XIV, hecho que le otorgaba un valor especial para las potencias occidentales que estaban colonizando Asia Oriental (Portugal, España, Holanda). Durante la colonización española (1571-1898) Manila fue la capital administrativa y financiera de la colonia y el principal puerto exportador de las Filipinas, concentrando buena parte de la población de la isla de Luzón. La concentración demográfica siempre fue un problema en Manila, con unos 250.000 habitantes en 1880, y la implementación de un sistema de tranvías permitió modernizar y reorganizar la ciudad, como se analiza en el presente artículo.

Los estudios más recientes (Pante, 2014a), están valorando la visión de “progreso” derivada de la innovación tecnológica de finales del XIX y principios del XX y como esta afectó a las principales ciudades coloniales de Asia Oriental. Como argumenta Colombijn (2015) las metrópolis trasladaron las nuevas innovaciones tecnológicas con una serie de valores, como eran el progreso, la racionalidad y la ciencia. Con ellos se perdieron formas tradicionales de organización social en el trabajo y en el hogar aplicando la tecnología occidental como único remedio hacia el progreso. La tecnología que proporcionaba las soluciones de modernidad, cómo los tranvías, o la iluminación eléctrica o el servicio de telégrafo, era propiedad de los occidentales que encontraron un nuevo modo de acercarse a una clase trabajadora urbana naciente que pasará a depender en cierto modo del consumo de estos nuevos productos o a integrarse en una forma de vida más “occidental”.

2. Un nuevo espacio urbano

A finales de siglo XIX las ciudades de todo el mundo se adaptaron a nuevas formas de transporte: tranvías tirados a caballo, tranvías a vapor, tranvías eléctricos, bicicletas y posteriormente coches. Las calles y el trazado urbano cambiaron para acomodarlos, eliminando curvas cerradas, creando un firme pavimentado adecuado para los tranvías, aceras para ordenar el espacio entre los viandantes y los pasajeros, o estableciendo paradas y aparcamientos varios. Se debió ordenar el nuevo tráfico para reducir el riesgo de accidentes y destinar policías a tal efecto, haciendo más seguros los centros urbanos.

En el caso de Manila, la ciudad cambió su estructura urbana tras el terremoto del 3 de junio de 1863. Con las labores de desescombro se inició la reconstrucción de la ciudad (El diario de Manila, 1880, p. 48)³, vinculada con la consolidación de cuerpo de

³ Por cable se solicitó a la Autoridad Superior del Ministerio de Ultramar que se aumentara el personal de Obras Públicas en Filipinas para impulsar las obras de reconstrucción necesarias. Se aumentaron los efectivos del cuerpo de ingenieros y arquitectos destinados a Filipinas.

ingenieros encargados de la reconstrucción de los edificios afectados (Ruiz, 2005, p. 997), y del desarrollo de lo que podríamos denominar un “nuevo plan urbanístico”. Este plan buscaba descongestionar Intramuros cambiando las construcciones de nipa y caña, muy inflamables, por otras más modernas y más resistentes de piedra y zinc, sustituyendo “materiales ligeros” por “materiales fuertes” (Huetz de Lemp, 1998, p. 162) y ensanchar la ciudad hacia la playa y hacia las colinas de San Juan y San Francisco del Monte (Ramírez, 2006, p. 54). La principal medida tras el terremoto fue la creación de la Junta de Autoridades o la Junta de Socorro en Filipinas creada dos días después de este, el cinco de junio de 1863⁴. Pero no fue hasta el terremoto de 1880 que se eliminaron definitivamente los materiales ligeros y la mampostería y se ancharon las calles⁵ empezando a construir en la zona de Arroceros, dónde se encuentra la Manila contemporánea. Así lo confirma Bankoff que ve en el crecimiento de la nueva Manila de finales de S XIX una respuesta como una solución a los incendios, con construcciones amplias de materiales no combustibles (Bankoff, 2012, p. 182). La ciudad se extendió al otro lado del río Pasig frente a Intramuros, con una mayoría de las nuevas casas construidas en piedra. Los suburbios de Binondo y Santa Cruz se erigieron como los nuevos centros comerciales y de distribución de mercancías, mientras que Intramuros mantenía la actividad administrativa y los centros educativos. El fuego y los terremotos fueron un claro aliciente y un catalizador para el cambio hacia una ciudad más moderna (Bankoff, 2012, p. 184). Manila aumentó de población considerablemente pasando de unos 120.000 habitantes a finales de 1840 hasta los 250.000 en 1880 y los casi 300.000 antes de la revolución de 1896 (Huetz de Lemp, 2018, p. 10). Como apunta Huetz de Lemp, este crecimiento desbordó los suburbios de la ciudad y expandió su área metropolitana, debido a que Manila no podía crecer en altura por la elevada actividad sísmica de la zona dónde está asentada (Huetz de Lemp, 2018, p. 3).

Los transportes urbanos ampliaron el espacio metropolitano y permitieron a los trabajadores y a las clases pudientes vivir en los suburbios y desplazarse a la ciudad a trabajar o por negocios, visualizando más si cabe, las diferencias sociales entre ambas clases. La gente adquirió nuevos hábitos marcados por estas nuevas formas de transporte que habían reducido las distancias. En los primeros cambios, como en el caso de los tranvías tirados a caballo, casi no se vieron afectados la velocidad de desplazamiento, pero se introdujo la disciplina de pensar en términos horarios del reloj, para controlar los tiempos de paso por las paradas, las salidas programadas, y las filas para entrar y salir del transporte ordenadamente (Proudfoot, 2005, p.164). La gente pasó a organizar su jornada en horas y cambiaron los sonidos de las campanas de las

⁴ Las medidas fueron inmediatas: “Estoy activando la colocación provisional de las tropas, en hospitales, oficinas, tribunales y demás dependencias del Estado para que no se paralice un momento el servicio público”. Informe del Gobernador General de las Islas Filipinas, Rafael Echagüe, dirigido al presidente del Consejo de Ministros y Ministro de Ultramar, fechado en Manila el 10 de junio de 1863. Gaceta de Madrid 16 de agosto de 1863.

⁵ Reglas para la edificación en Manila, dictadas a consecuencia de los terremotos de los días 18 y 20 de Julio

iglesias que marcaban las *Avemarías* al amanecer, mediodía y noche, avisando que era hora de volver a casa⁶ por los toques horarios (Lapuente, 1982). Hasta ese momento, las campanas marcaban el rezo del *Angelus*, a las 6 am, a las 12 m y a las 6 pm. Después del *Angelus* se rezaba el *Avemaría* por lo que tradicionalmente se conocía que las campanas tocaban para el rezo del *Avemaría*. A medida que las ciudades incorporaban los horarios de transporte, y con ellos los de las fábricas y oficinas, las iglesias incorporaron los relojes y comenzaron a tañer las campanas cada hora.

Las nuevas formas de transporte, trenes y tranvías, eran caras y por tanto su acceso era desigual, especialmente durante los primeros años desde su introducción, y convivieron durante largos períodos con las formas de transporte preexistentes. Para algunos barrios humildes los billetes de tranvía eran prohibitivos y marcaban una especie de exclusión para las clases sociales menos adineradas. Los trenes, los tranvías y las estaciones solían distinguir entre usuarios de primera y de segunda clase. Las distintas administraciones mantendrán reducidos los precios de los billetes de segunda clase para propiciar el transporte como medida social y alentar su uso.

3. Conectando la ciudad al mar: el tranvía de Binondo al puerto

El primer tramo urbano ferroviario construido en Manila no era más que una conexión entre la Estación Central de Ferrocarriles, situada entre los barrios de Tondo y Binondo, con las Aduanas del puerto de Manila, en el barrio de San Nicolás.

⁶ Sobre los campaneros de mediados de S. XIX especifica: “Tocará las campanas a las Ave-Marías, por la mañana, mediodía y noche y para todas las funciones de Iglesia como también a nublado (se trataba de un pueblo con puerto), hasta tanto que haga falta al Ministro, que conjurase; como igualmente las tocará en las demás ocasiones, que hasta aquí han acostumbrado los Sacristanes anteriores de esta Parroquia”.

Imagen 1
Vía ferroviaria entre Manila y su puerto



Fuente: John Bach, US Bureau of Commerce and Industry, 1918, Biblioteca Digital Hispánica, BNE. <http://bdh.bne.es/bnesearch/detalle/bdh0000023433>
En amarillo, conexión ferroviaria desde la Estación Central de Ferrocarriles hasta las Aduanas del Puerto de Manila, en la desembocadura del río Pasig

Al ser un tramo urbano podemos considerar que fue la primera línea de tranvía⁷ de Manila, aunque administrativamente se trató como el ramal del ferrocarril al puerto y no aparecerá posteriormente en el mapa de líneas de tranvías de la ciudad de Manila. Esta conexión ferroviaria formaba parte del proyecto ferroviario de la línea Manila-Dagupan, operada por la compañía inglesa Manila Railway Company.

Tondo fue, desde la llegada de los españoles a Luzón, el centro comercial de Manila y era necesario conectarlo con el puerto mediante el ferrocarril para dar entrada y salida a las importaciones y exportaciones que allí se contrataban. *El plan de ferrocarriles para la isla de Luzón*, elaborado por López Navarro, para construir el ferrocarril entre Manila y Dagupan (López Navarro, 1876), ya incorporaba la previsión de construir este tramo de vía urbana entre la Estación Central de Manila y las aduanas situadas en los muelles del puerto de Manila, en la desembocadura del río Pasig.

Para realizar el proyecto ferroviario, la Junta de Obras del Puerto de Manila, encargada de la gestión del puerto, requirió al Sr. Higgins, representante de la concesionaria Manila Railway Company, que aportara (La Gaceta de Manila, 1893) los documentos y planos para construir una línea férrea entre la Estación Central de Manila hasta las aduanas del puerto de Manila (Palacios, 1897).

Para aprobar el nuevo tramo se estudiaron los informes emitidos por el cuerpo de ingenieros de la Manila Railway Company, compañía concesionaria del ferrocarril entre Manila y Dagupán, sobre las distintas secciones de ferrocarril ya construidas, para uniformizar materiales e industriales a contratar. A la vista de estos, la Junta de Obras del Puerto de Manila, clasificó este nuevo tramo de la línea como tramo urbano y por tanto como tranvía urbano, solicitando licitar una nueva concesión⁸ (AHN, 1878) al Ministerio de Ultramar, de acuerdo con la Ley de Ferrocarriles de la Península, aplicable también en Filipinas (U.S. Congress, 1899).

La licitación para la concesión de esta línea ferroviaria se aprobó por la *Dirección General de la Administración Civil de Obras Públicas* bajo un clausulado con condiciones especiales: en toda la línea los raíles no podían ir elevados respecto al pavimento y en la zona del muelle se debían instalar guarda raíles. Se debía dejar una distancia de cinco metros entre el muro de los muelles y la línea del tren, contando desde el rail exterior. Los niveles de las agujas que se debían utilizar debían colocarse al lado de la cuneta y las barras de conexión debían estar enterradas.

⁷ En el artículo 69 de la Ley de Ferrocarriles de la Península de 1878, se indica que se entiende por tranvías los ferrocarriles establecidos sobre vía pública.

⁸ Al no existir un Reglamento para la concesión de tranvías en Filipinas, se aplicó la legislación vigente en la Península. La Ley de Fomento de 23 de noviembre de 1877 aprobó el plan general de ferrocarriles tanto de servicio general como de servicio particular. Posteriormente, el Real Decreto de Fomento de 24 de mayo de 1878 aprobó el reglamento de la Ley de Ferrocarriles. Ambas se hicieron extensivas a las provincias de Ultramar en 1880.

Imagen 2

Tranvía en los Muelles del Puerto de Manila, en la desembocadura del río Pasig.



Fuente: Junta de Obras del Puerto de Manila 1887, BNE

La empresa Manila Railway Company, como concesionaria de la línea, debía reparar y mantener a su cargo las calles y carreteras a través de las cuáles circulaba la línea, incluyendo los tramos de pavimento entre vías y dejando una distancia de medio metro a cada lado de estas. La velocidad de los trenes en las distintas partes del trazado, así como las horas durante las cuales los trenes circulaban, se debían fijar por la *Inspección General de Obras Públicas* de las islas. La tarifa máxima se estableció en 80 céntimos de peso para un vagón de 5 toneladas para la línea completa. Todas las partes de la línea afectadas por el servicio marítimo se debían regir por las disposiciones de la legislación relativas a los puertos de la Península. Este tramo de ferrocarril se fue abriendo por tramos al público desde 1885 y la línea entró en funcionamiento en 1898 (Cubeiro, 2017).

4. La planificación de una red urbana de tranvías para Manila

4.1 El procedimiento administrativo de la concesión

A nivel formal la construcción de la red de tranvías de la ciudad de Manila se inició mediante una oferta pública para la construcción y posterior concesión de la explotación de las líneas. Los planos y la documentación de la oferta pública de las condiciones estaban a disposición del público y de los ofertantes en las oficinas de Manila de la *Inspección General de Obras Públicas*. Las ofertas se debían presentar en

sobre cerrado mediante un impreso⁹ (La Gaceta de Manila, 1884a) junto con los documentos de la concesión, y el resguardo del depósito en el Tesoro General Público, como garantía provisional, de la suma de 1.104,17 pesos. A su presentación, se entregaba un recibo y se les otorgaba un número ordinal, con la rúbrica de la parte interesada. Una vez las ofertas recibidas se habían registrado, no podían ser modificadas bajo ningún concepto.

El día de vencimiento del plazo marcado para la recepción de ofertas, se abrían los sobres por orden de numeración. El Secretario procedía a la lectura tomando nota de cada uno. La concesión se otorgaba al mejor ofertante y el Presidente hacía público el anuncio sujeto a la aprobación de la autoridad superior de la Inspección General de Obras Públicas. Si dos o más ofertas eran iguales se abría una subasta verbal de diez minutos entre los que habían presentado estas ofertas, y se aumentaba al período de sesenta años fijados por la concesión con un año de incremento como máximo, se volvía a pujar y se otorgaba la concesión a la parte ofertante que redujera el coste de la primera oferta en mayor cuantía. Si los oferentes no querían reducir su oferta, la concesión se otorgaba a aquel que tuviera el número ordinal de presentación inferior.

Los participantes debían designar a un representante en Manila, receptor de las comunicaciones oficiales. Si este se encontraba ausente de su residencia, las notificaciones se consideraban válidas y se hacían públicas y se depositaban para su consulta en la oficina del Secretario del Gobierno Civil de la provincia de Manila. Un informe de la subasta debía ser entregado al Gobernador General, para que pudiera comunicar el resultado al Secretario de las colonias en Madrid, para otorgar definitivamente la concesión.

4.2. Los requisitos técnicos de la concesión

El concesionario estaba obligado a construir las líneas de tranvía, inicialmente dotadas de tiro animal pero que podrían motorizarse con locomotoras si este lo consideraba rentable. Las líneas unían la estación central de ferrocarriles de Manila (Binondo) con el puerto (San Nicolás), el barrio comercial (Tondo), el centro administrativo (Intramuros), la zona industrial (Malabón), la residencia del Gobernador de Malacañang, la zona residencial de la ciudad (Sampaloc) y otros arrabales de la ciudad (Quiapo, San Miguel, Ermita, Malate). Durante la construcción, el

⁹ Como aparece publicado en el Modelo de la oferta para optar a la concesión, según sigue: D. _____, Residente en _____, siendo informado del anuncio publicado por la dirección general de la administración civil para la oferta pública de la concesión para el establecimiento y explotación de la línea de tranvía a vapor entre Manila a Malabón, y siendo informado los planos y los documentos de condiciones que sirven de base para la concesión sujeto para el siguiente cuadro de tarifas: [Aquí deberán expresarse en figuras y letras las seis tarifas en el mismo orden y clasificación que se han mencionado en el tercer párrafo] [Fecha y firma] El sobre deberá llevar la siguiente inscripción: "Oferta para la concesión de la línea de tranvía a vapor entre Manila y Malabón."

concesionario era responsable de la adaptación de las calles que atravesaban las líneas y debía hacerse cargo de los materiales, la mano de obra y la dirección del proyecto. El concesionario debía mantener la calle pavimentada entre los carriles y 50 centímetros a cada lado de estos. A cargo del concesionario iban también los refuerzos de los puentes por donde pasaban las líneas, así como los cambios de señales en las distintas calles.

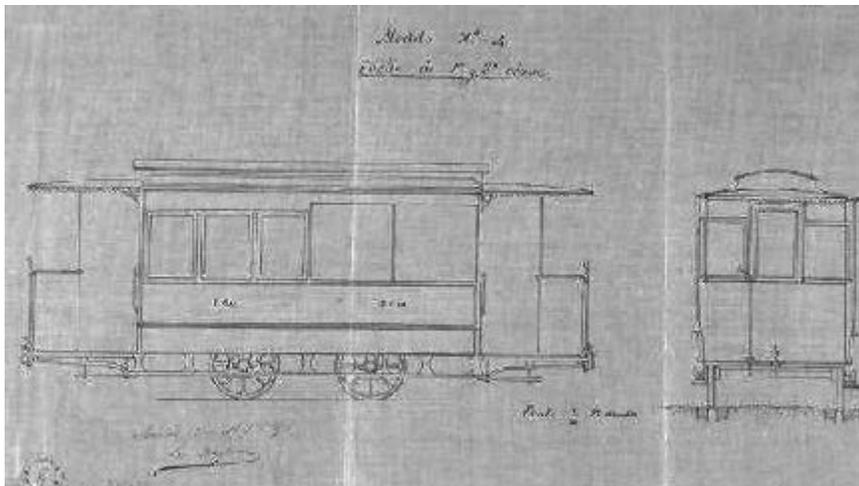
Las obras eran supervisadas por el Ingeniero Inspector y el Arquitecto Municipal del Ayuntamiento de Manila bajo la autorización del Gobierno Civil de la provincia. En el caso de que la vía pública sufriera cualquier daño derivado de la operación del tranvía que afectara su empleo público, el concesionario inmediatamente debía reparar los daños a riesgo de recibir una multa por parte del Ayuntamiento de entre cinco hasta los doscientos pesos. Por otra parte, el concesionario debía cumplir con la normativa de tráfico y las regulaciones de la policía urbana que estaba dirigiendo el orden público para mejorar el servicio público. La reincidencia en las faltas era sancionada con multas especiales aplicadas por el Gobernador Civil de la provincia.

La operación de la línea quedaba a cargo del concesionario quien podía marcar las directrices de transporte siempre una vez éstas eran aprobadas por el Gobernador Civil de la provincia, incluyendo el número de viajes, el tiempo de partida de cada viaje, la velocidad de los trenes, los puntos de estación, los cruces de línea y otros detalles.

A nivel técnico, en el caso de motorizar las líneas, los motores y equipos a utilizar para operarlas debían ser de última tecnología del mercado de la época. El principal requisito técnico de los motores era que debían poder transportar dos vagones de ocho toneladas de carga a una velocidad 15 kilómetros por hora. Más adelante veremos, que una vez puesta en funcionamiento la línea a vapor de Malabon, al ser uno de los trayectos más demandados, se transportaron más de dos vagones de carga. Otro de los requisitos a destacar era que los depósitos de combustible debían estar protegidos del fuego o de las chispas de los quemadores de la locomotora.

Las locomotoras y vagones debían estar amueblados adecuadamente para la operación de la línea y debían someterse a repetidas pruebas antes de que se autorizara su uso en el servicio, principalmente centradas en la detección de chispas para evitar posibles incendios. La anchura máxima de la locomotora y los vagones no debía exceder de dos metros y los vagones debían tener una inscripción con el número de asientos en cada vagón y la clase de éstos.

Imagen 3:
Modelo de coche de tercera y segunda clase. Tranvía de Manila.



Fuente: Exposición Caminos de hierro, caminos de agua, caminos de piedra, Leon Moussour. Archivo Histórico Nacional

Se preveía que la concesión no podía ser transferida total o parcialmente sin la aprobación del Gobernador General. El servicio incluido en esta concesión se declaraba de servicio público. Por otra parte, para la operación de la línea se solicitaba la incorporación de una línea de telégrafo, y se permitía para este fin el uso de los postes públicos para la colocación sobre ellos de un cable, siguiendo las instrucciones dadas por la Inspección General de Comunicaciones.

La concesión estaba vigente durante sesenta años¹⁰ y a la finalización del período fijado el gobierno pasaría a ser el propietario de todos los derechos que la empresa tenía sobre las líneas y sus vehículos, entrando inmediatamente bajo su explotación sin tener el concesionario ningún derecho a indemnización (AHN, 1878).

¹⁰ Las concesiones de tranvías se otorgaban para un plazo máximo de 60 años mediante subasta, debiendo indicar las tarifas máximas y un presupuesto de explotación de la empresa concesionaria, según la Ley de ferrocarriles de la Península de 1878.

5. La Compañía de Tranvías de Filipinas

Mucho antes de que los tranvías transitaran por las calles de Manila, había una red de otros vehículos de transporte urbano que, con la llegada del nuevo sistema, pasaron a convivir con él en las calles de la ciudad. Justo antes de la llegada del ferrocarril a la ciudad, hasta la década de 1880, tres tipos de vehículos tirados por caballos, sirvieron a los individuos de la ciudad para trasladarse:

- El *carruaje*, era el sistema más caro, generalmente formado por un vehículo de cuatro ruedas y tirado por dos caballos. Huetz aporta argumentos sobre la consideración del carruaje como un medio de transporte que se consideraba un símbolo de estatus por las clases pudientes de Manila y con un uso comparable superior al de la contemporánea Batavia (Huetz de Lemps, 2018, p. 6). Esta generalización de su uso propiciará la introducción del Impuesto sobre carruajes¹¹ de mediados de siglo XIX para financiar el maltrecho presupuesto filipino (Huetz de Lemps, 2018, p. 6).
- La *Quiles* tenía dos ruedas y era tirada por un caballo por lo que era más barata de montar que el carruaje. Su prima hermana, la *calesa*, aún se puede ver como atracción turística en la actualidad en muchas poblaciones filipinas, y en Manila, especialmente por las calles de Binondo, una de las partes más antiguas de la ciudad.
- El *carro* era el vehículo más socorrido y utilizado por la población. De construcción simple, con dos ruedas, no solían tener mantenimiento y a menudo se encontraban en mal estado. Tirado por animales de carga, normalmente mulas, era el sistema más barato y cobraba la tarifa más baja, siendo empleado principalmente para el transporte de mercancías.

¹¹ El impuesto entró en vigor con la publicación de un *bando* el 3 de agosto de 1850, a partir del cual, el propietario de un carruaje de 4 ruedas y dos caballos debía pagar 4 reales al mes; 3 reales por un carruaje de 4 ruedas y dos caballos; 2 reales por una calesa de dos ruedas y un caballo y 1 real por una montura.

Imagen 4
Ilustración de un carruaje de alquiler



Fuente: José Honorato Lozano, 1847, Biblioteca Digital Hispánica, BNE.
<http://bdh.bne.es/bnearch/detalle/bdh0000025755>

El número de coches privados aumenta de un modo continuo durante todo el siglo XIX¹², con datos iniciales de unas 500 unidades, triplicándose en la primera mitad de siglo y llegando a las dos mil unidades en 1890 (Huetz de Lemps, 2018, p. 8).

A partir de Huetz de Lemps tenemos datos de las tarifas que solían cargar los carruajes en la ciudad de Manila (Huetz de Lemps, 2018, p. 10). La primera hora tenía un precio de 50 centavos, cobrándose a partir de ese momento 25 centavos para cada una de las siguientes horas. Para la disponibilidad de un carruaje durante mediodía se cobraban 1,50 pesos y para un día y medio se cobraban 3 pesos.

Por su parte los precios del tranvía se actualizaban cada cinco años y partieron de las tarifas marcadas en el contrato de concesión, diferenciando los precios por secciones de línea o trayectos completos:

¹² Huetz muestra un estudio muy completo sobre el número de unidades que circulaban por Manila para cada una de las categorías mencionadas anteriormente en el artículo.

| | |
|---|------------|
| Billete de primera clase para una sección de la línea | 0,07 pesos |
| Billete sencillo de primera clase para una línea completa | 0,20 pesos |
| Billete de segunda clase para una sección de la línea | 0,03 pesos |
| Billete sencillo de segunda clase para una línea completa | 0,10 pesos |
| Para equipaje o carga para un peso menor a 30 kg y con un volumen inferior a 300 metros cúbicos | 0,02 pesos |
| Por tonelada y km para cargas de mayor peso | 0,01 pesos |

Al comparar los precios de ambos medios de transporte, los carruajes eran más caros que el tranvía. Debemos considerar que el carruaje era el transporte más caro por ser el de mayor estatus social. Los billetes de tranvía eran más económicos, pero obligaban a los ciudadanos en pensar en trayectos en lugar de pensar en el tiempo de la carrera. Los billetes de tranvía se facturaban según las secciones o zonas a recorrer, mientras que los carruajes se facturaban según el tiempo de uso.

El cambio hacia el nuevo sistema de transporte se inició en 1878 cuando León Moussour, un funcionario del Departamento de Obras Públicas, presentó una propuesta¹³ en el Ministerio de Ultramar, en Madrid (AHN, 1878) para un sistema de tranvía para la ciudad de Manila. El proyecto (AHN, 1879), estaba inspirado en los sistemas de Nueva York y París (Satre, 1998, pp. 33-37), y Moussour¹⁴ presentaba la visión de una red de cinco líneas con una estación central fuera de las murallas (AHN, 1880), cercana a la fortaleza (Intramuros), que era la sede del poder administrativo en las Filipinas. Desde la Plaza de San Gabriel en Binondo, las líneas cruzaban a través del Puente de España (el actual Jones Bridge), con destinos en la iglesia de Malate, Malacañang, Sampaloc y Tondo, los grandes distritos al norte del río Pasig.

¹³ León Moussour presenta el proyecto para cinco líneas de tranvía en Manila.

¹⁴ León Moussour solicita que se reconozca la propiedad del proyecto a Luciano María Bremón y Jacobo Zóbel de Zangróniz.

Imagen 5

Proyecto de líneas de tranvía en Manila de León Moussour 1878



Fuente: AHN (1878)

La propuesta encontró el favor del gobierno, pero tuvo que esperar a la iniciativa de un empresario que capitalizara la inversión. Este empresario fue D. Jacobo Zóbel de Zangróniz¹⁵ que junto con el ingeniero español D. Luciano M. Bremon y el banquero madrileño D. Adolfo Bayo¹⁶ y su socio filipino D. Gonzalo Tuason (Luciano, 1998, p. 352), en el año 1882 formaron la *Compañía de Tranvías de Filipinas* para operar la concesión¹⁷ otorgada por el gobierno (Compañía de los Tranvías de Filipinas, 1885, p. 25). Ese mismo año solicitaron una modificación del trazado solicitando el paso por el puente de Binondo (AHN, 1882), desestimando la construcción de la línea de

¹⁵ Jacobo Zóbel de Zangróniz nació en Filipinas, hijo de un farmacéutico alemán que estableció la Botica Zóbel en 1834 en la Calle Real 28 de Manila, y de una hija de un funcionario de la Real Audiencia de Manila, de la familia navarra Zangróniz. Estudió en Hamburgo farmacia y se licenció en la Universidad Central de Madrid volviendo a Manila para gestionar la farmacia familiar. De pensamiento liberal formó parte del gobierno municipal de Manila y de la Sociedad de Amigos del País, introduciendo mejoras en las escuelas de la ciudad y la primera biblioteca pública. Debido a sus ideas liberales se le acusó de sedición y se le encarceló en el Fuerte Santiago al relacionarlo con el levantamiento de Cavite de 1872, hasta que medió Bismarck para su liberación. En 1882 fue nombrado secretario de la Cámara de Comercio de Manila y asesor del Banco Español Filipino. Murió en 1896 de nuevo bajo la sospecha de apoyar el levantamiento filipino.

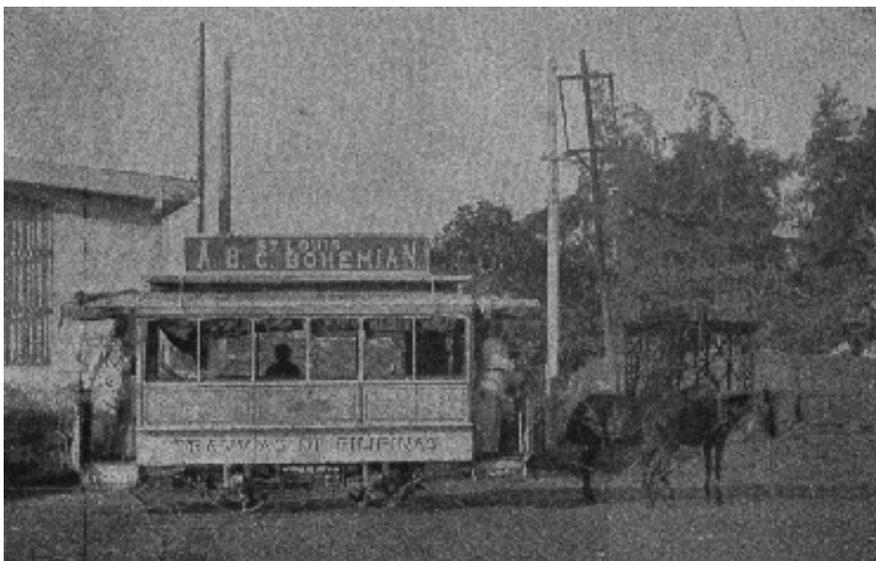
¹⁶ Adolfo Bayo nació en Madrid en 1831. Fue diputado, senador y consejero del Consejo de Administración del Banco de España. Fue el socio financiero de la operación de concesión a la Compañía de Tranvías de Filipinas.

¹⁷ El 22 de abril de 1881 se aprobó la concesión (La Gaceta de Manila, 1881).

Malacañang por la estimación de poco uso y fue reemplazada por una línea a vapor a Malabón (AHN, 1884a).

Una vez ganada la licitación se debía presentar un calendario de actuaciones y un dossier con las especificaciones técnicas para la construcción de las obras a la *Inspección General de Obras Públicas para las Islas Filipinas*. La partida más costosa correspondía a la conexión entre Binondo e Intramuros mediante un puente colgante a construir sobre el *Canal de la Reina*. La anchura del puente permitía tan sólo la construcción de una única línea por lo que se debía especificar claramente el sistema de gestión del tráfico ferroviario en el puente hacia ambas direcciones. A parte de los clausulados técnicos, la licitación incorporaba el procedimiento administrativo a seguir y las condiciones de la concesión de las líneas de tranvías (U.S. Congress, 1899).

Imagen 6 Imagen de un coche de los Tranvías de Filipinas



Fuente: *The Pearl of the Orient: The Philippine Islands*, escrito por George Waldo Browne y publicado en 1900.

Zobel juntamente con su socio Bayo fueron los socios capitalistas de la Compañía de Tranvías de Filipinas tras la compra del primero de las participaciones propiedad del Sr. Bremon¹⁸ (Elizalde, 2017, p. 86), consiguiendo así la mayoría de la propiedad de la empresa.

¹⁸ Sobre las élites urbanas en Filipinas y sus inversiones en distintos servicios ver el artículo de Elizalde que trata especialmente los casos de las navieras, tranvías, cerveceras y aceiteras.

Cuatro de las líneas de tranvía se concedían por tracción de sangre (tiro animal), las que iban desde la Plaza de San Gabriel en Binondo hacia Tondo al norte, de doble vía, (1,8 km), hacia Intramuros, circular, (1,4 km), hacia Malate al sur (4,4 km) y hacia Sampaloc al este (3,1 km). La quinta línea de tranvía se concedía por tracción a vapor, desde la plaza de Tondo en dirección norte, hasta la plaza de Malabón (8,25 km) (Compañía de los Tranvías de Filipinas, 1885, p. 26). Los coches que operaban las líneas de tracción de sangre iban tirados por caballos y tenían capacidad para 12 pasajeros sentados y 8 de pie. El sistema total de las líneas de tranvías tenía un recorrido de 16,3 km de largo.

Imagen 7
Tranvía tirado a caballo en la calle Escolta, Manila, 1910



Fuente: www.lougupal.com/manila/ (consulta: abril 2017)
Autor desconocido. Utilizado para fines educativos.

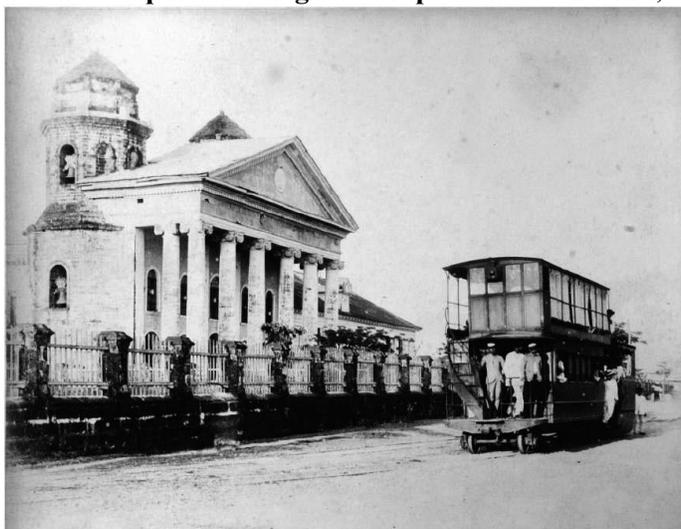
6. La línea de tranvía de vapor a Malabón

Si encontramos un caso especial en las líneas de tranvía de la ciudad de Manila este es el de la línea de Malabón por ser la única motorizada a vapor. Esta línea unía el barrio de Tondo con el pueblo de Malabón, que como hemos comentado anteriormente era una conexión entre la zona comercial del puerto (Tondo), la estación central de ferrocarril de Malabón. Este pueblo estaba situado a unos diez kilómetros al norte de Manila, y junto con el pueblo vecino de Navotas, se especializó en la manufactura de productos agrícolas. Estos productos procedían de las plantaciones del interior de Luzón y se transportaban al puerto de Manila para su exportación (Huetz de Lemp, 2018, p.7).

La línea de tranvía de Malabón se dividía en tres secciones iguales iniciándose en la plaza del Águila, en el barrio de Tondo, y finalizando en la plaza de la iglesia de San Bartolomé en Malabón, con dos estaciones intermedias en las respectivas plazas de los pueblos de Galanga y Caloocan. La línea de tranvía transitaba por el margen izquierdo de una carretera existente (Real Orden, 1884).

En el tramo intermedio de la línea esta corría paralela al ferrocarril Manila-Dagupan entre las estaciones ferroviarias de Tondo y Caloocan dónde seguramente también había una parada del tranvía para conectar con el ferrocarril. Por tanto, la línea tenía estaciones en Tondo, Caloocan (dónde debería existir una estación de conexión con el ferrocarril), Pritil, Maypajo y Malabon.

Imagen 8
Tranvía en la plaza de la iglesia del pueblo de Malabón, 1885



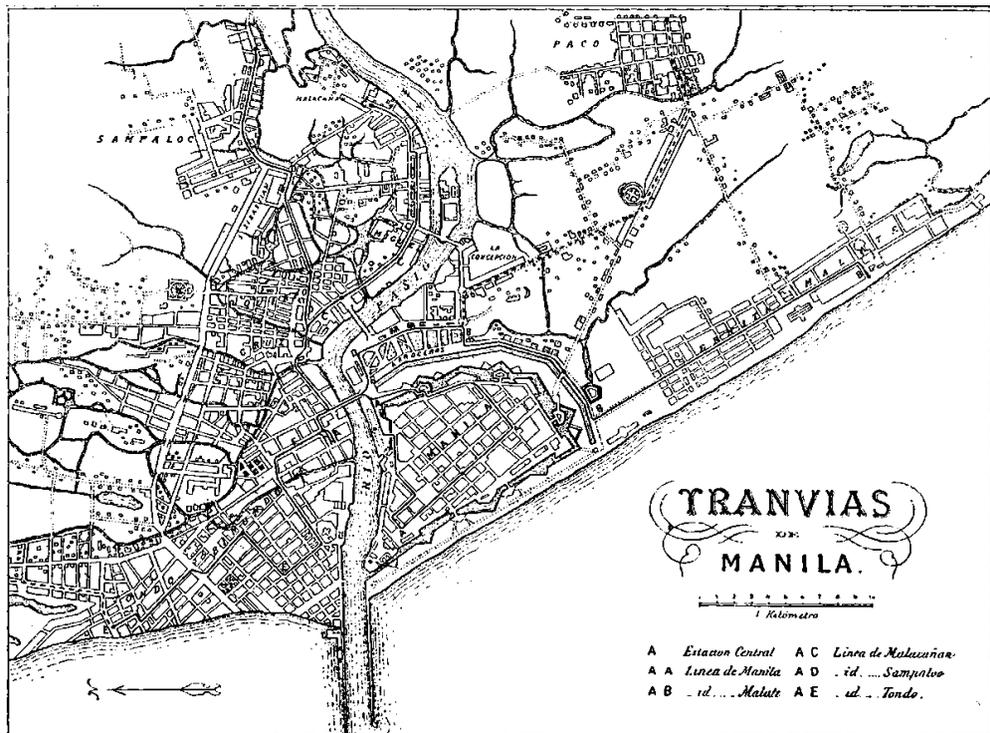
E. M. Barretto: Tranvía de vapor a Malabón (Álbum Recuerdo de Manila), ca. 1885.
PALACIO LA COMBRE, SUBDELEGACIÓN DEL GOBIERNO EN SAN SEBASTIÁN

Fuente: El imaginario colonial (1521-1945) pp. 50

7. Explotación de las líneas

No todas las líneas de tranvía entraron en funcionamiento al mismo tiempo. La Compañía de Tranvías de Filipinas inició la operación de la primera de las líneas de tranvía poniendo en explotación la línea norte de Binondo hacia Tondo. Esta línea se inauguró y se empezó a operar el 9 de diciembre de 1883 (Compañía de los Tranvías de Filipinas, 1885, p. 26). Entre los años 1883 y 1886 se formó al personal que iba a trabajar en las distintas líneas y se construyó la segunda hacia Intramuros que entró en operación en 1886 (Compañía de Tranvías de Filipinas, 1889, p. 6). Durante el año siguiente, en 1887, se puso en marcha la explotación de la tercera línea hacia Sampaloc y se priorizó la construcción de la línea a vapor de Malabón antes que la línea de Malate. Esta decisión se fundamentó en la rentabilidad que se esperaba de la línea a vapor (Compañía de Tranvías de Filipinas, 1889, p. 6). La línea de tranvía a vapor de Malabón comenzó a operar el 20 de octubre de 1888 mientras que la de Malate entró en funcionamiento en 1889. Estas cinco rutas se hicieron populares entre los viajeros.

Imagen 9
Mapa de la red de tranvías de Manila, 1885



Fuente: Estatutos de la Compañía de Tranvías de Filipinas p. 23

La empresa dio beneficios desde el primer ejercicio de explotación (Compañía de Tranvías de Filipinas, 1889, pp. 11-17), aunque debemos considerar que las amortizaciones de la inversión inicial eran elevadas y frenaron la velocidad de inversión en las siguientes líneas.

Cuadro 1
Recorrido y resultados de las líneas ferroviarias de Manila

| Línea | Trayecto (km) | Recorrido (km) | Viajeros | |
|------------|------------------|-------------------|-------------|-------------|
| | | | Real | Presupuesto |
| Sampaloc | 3,1 | 196.104 | 780.162 | 60.480 |
| Tondo | 2,2 | 184.944 | 936.672 | 30.240 |
| Intramuros | 2,0 | 92.376 | 800.761 | 120.960 |
| Malate | 4,4 | 95.736 | 422.564 | 60.480 |
| Malabón | 7,0 | 92.064 | 809.664 | 468.000 |
| Total | 18,7 | 661.224 | 3.749.823 | 740.160 |
| Línea | Recaudación | | Recaudación | |
| | Billetes | Abonos | Real | Presupuesto |
| Sampaloc | 93.360 | 19.035 | 112.395 | 272.160 |
| Tondo | 132.732 | 10.776 | 143.508 | 136.080 |
| Intramuros | 53.963 | 12.062 | 66.025 | 272.160 |
| Malate | 54.852 | 7.803 | 54.852 | 272.160 |
| Malabón | 380.136 | 0 | 380.136 | 232.482 |
| Total | 715.042 | 49.677 | 756.916 | 1.185.042 |

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de la Junta de Accionistas de 1889 (Compañía de Tranvías de Filipinas, 1889, pp. 11-17). Datos anuales y la recaudación en pesetas. Se ha considerado el cambio de 1 peseta por 32 cuartos según la misma fuente. Los datos se han iterado para crear registros anuales y se han comparado con los datos del presupuesto de 1885.

Los datos presupuestados en 1885 presumían unas tarifas más elevadas para las líneas, que con la concesión se regularon y se dividieron en tres clases. Debido al presupuesto calculado con unos precios mayores, la compañía estimaba un número más reducido de pasajeros. Al reducirse los precios del pasaje, se mejoró el rendimiento de las líneas con un número de viajeros mucho mayor al previsto en 1885.

A partir de la cuenta de explotación de 1889 podemos calcular el ingreso y gasto por km y de ese modo establecer la rentabilidad de las líneas. Las líneas que cubrían la ciudad de Manila tenían un margen reducido, seguramente porque no ofrecían mejoras en tiempo con los transportes tradicionales que se usaban en la ciudad.

Cuadro 2
Ingresos, gastos y beneficios de las líneas ferroviarias

| | Líneas urbanas Manila | Línea vapor Malabón |
|---------------------------|-----------------------|---------------------|
| Ingresos por km | 0,576 | 4,129 |
| Gastos por km | 0,397 | 1,365 |
| Beneficio por km | 0,179 | 2,764 |
| Beneficios de explotación | 101.222 | 264.614 |

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de la Junta de Accionistas de 1889 (Compañía de Tranvías de Filipinas, 1889, pp. 11-17). Datos en pesetas

La línea de Malabón, por ser la más transitada y por tanto la más rentable, funcionaba a vapor (AHN, 1884b). Malabón había prosperado gracias a los talleres de fabricación de puros, las piscifactorías de sabalotes¹⁹ y los molinos de azúcar. La línea de Malabón comenzó a operar en 1888 y utilizaba un coche-locomotora de fabricación alemana, con un primer piso destinado a la primera clase y el de a nivel de calle destinado a la segunda clase.

Imagen 10
Tranvía a vapor de Malabón con dos vagones de segunda clase y uno de primera en lo alto.



Fuente: http://tl.philippinetrains.wikia.com/Malabon_Line (consulta:, dic 2017). Autor desconocido. Utilizado para fines educativos.

¹⁹ El sabalote, chanos o milkfish formaba parte de la dieta habitual en la Filipinas.

Posteriormente, en 1889, se le añadieron vagones para ampliar su capacidad, distinguiendo tres clases de pasajeros, que pagaban 20 céntimos la primera, 10 céntimos la segunda y 5 céntimos la tercera. El tranvía de Malabón llegó a operar cuatro locomotoras con dos coches cada una en la línea durante la administración española.

Imagen 11
Tranvía a vapor de Malabón con tres vagones de segunda clase y uno de primera en lo alto.



Fuente: [http://tl.philippinetrains.wikia.com/Malabon Line](http://tl.philippinetrains.wikia.com/Malabon_Line) (consulta: diciembre 2017)
Autor desconocido. Utilizado para fines educativos.

Según el escritor y senador Isabelo de los Reyes (1864-1938) el tranvía de Malabón “iniciaba la jornada en Tondo a las 5:30 am y realizaba el último trayecto a las 7:30 pm. Los viajes desde Malabón, en el otro sentido, empezaban a las 6:00 am hasta las 8:00 pm.” Las frecuencias eran horarias inicialmente, pero se intensificaron cada media hora a partir del mediodía debido a la frecuencia de viajeros por la tarde.

El éxito de la línea de Malabón animó a Zóbel a proyectar una nueva línea de tranvía a vapor que debía hacer el recorrido entre la central de Binondo y Santa Ana. El 26 de septiembre de 1889 presentó un proyecto para esta línea (AHN, 1889) y una solicitud de concesión de explotación para 60 años a nombre de la Compañía de Tranvías de Filipinas (AHN, 1891). Al año siguiente, en 1890 se presentaron los planos (AHN, 1890) de la nueva línea alzados por el arquitecto Joaquín Barraquer Puig.

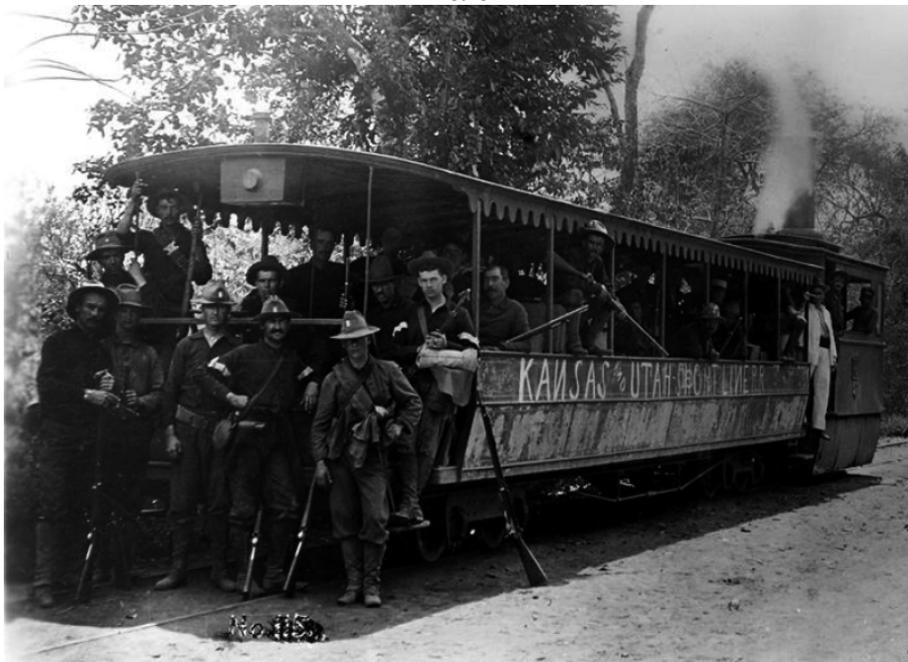
Durante el año 1893, la Compañía de Tranvías de Filipinas presentó (AHN, 1894) una ampliación de la línea de Malabón hasta la plaza de la antigua Fábrica de Tabacos de Tambóbong, con los planos correspondientes a la travesía y los apartaderos. Ese mismo año Zóbel presentó una solicitud para desdoblarse la línea de tranvía desde Sampaloc hasta el barrio de Tondo, hecho que nos sugiere un aumento del tráfico en el uso del tranvía. Dos años más tarde, en 1895 el gobernador otorgó (AHN, 1895) la concesión de la prolongación del tranvía con tracción a vapor, desde la plaza de la Iglesia de Tambóbong con el tranvía existente que cubría el trayecto de Tondo a Malabón, conectando de este modo la línea con la Antigua fábrica de Tabacos de Tambóbong.

Cuatro años más tarde del inicio de operaciones del tranvía a vapor de Malabón, en 1892, la Manila Railroad Company, comenzó a operar la primera línea de ferrocarril entre Manila y Dagupan, recorriendo una distancia de 196 km desde la capital hacia el norte de Luzón. Así que, en sentido estricto, el primer ferrocarril de vapor en las islas fue un tranvía modesto que cubría el trayecto entre Manila y Malabón. Las paradas de esta primera línea de tranvía fueron Tondo, Maypajo, un barrio de clase obrera en el suburbio de Caloocan y Dulu, en el extremo norte de esta comunidad.

8. La ocupación norteamericana

Con la retirada de la administración española, en 1898, la *Compañía de Tranvías de Filipinas* dejó de mejorar y expandir la red de tranvías debido a que no tenía garantías sobre la continuidad de su concesión. Durante la guerra filipino-americana que siguió, el tranvía de Malabón fue capturado y controlado por las tropas estadounidenses y renombrado como el *Kansas & Utah Short Line* que fue operado por el ejército norteamericano para el control de la ciudad y el movimiento de tropas.

Imagen 12
Tranvía de Malabón ocupado por las fuerzas norteamericanas en la guerra de 1898



Fuente: http://tl.philippinetraains.wikia.com/Malabon_Line (consulta: diciembre 2017)
Autor desconocido. Utilizado para fines educativos.

En el año 1902, se abrió un concurso para licitar una central eléctrica y las líneas del tranvía, que estaban siendo operadas por la Compañía de Tranvías de Filipinas, pero que se estaban deteriorando debido a la falta de inversión con el cambio de administración. La concesión la ganó un grupo de inversores americanos donde destacaba Westinghouse, y se creó la *Manila Electric Railway and Light Company* (Meralco), que adquirió las propiedades de la Compañía de Tranvías de Filipinas. Meralco construyó una central eléctrica estaba situada en una isla en medio del río Pasig, y estaba equipada con cuatro turbogeneradores Westinghouse, suministrando electricidad a Manila con una potencia inicial de 2.250 kilovatios. De hecho, se dejó la instalación preparada para una ampliación que se fue implementando de un modo gradual hasta alcanzar los 10.500 kilovatios en 1915, a medida que aumentaba la demanda energética y el consumo de electricidad de la ciudad (Evangelista, 2011, p. 89).

La línea de Malabón se desmilitarizó en el año 1904 y se gestionó a partir de esa fecha, junto con las otras líneas de tranvía urbano, mediante un contrato de concesión por parte de la empresa *Manila Electric Railroad & Light Company* (MERALCO). En

esa fecha, una media de sólo diez tranvías operaba las cinco líneas cada día. Esta cifra quedaba muy lejos de las previsiones iniciales y los horarios oficiales del servicio que incluían catorce carreras por dirección en la línea de Malabón. En 1905 se inauguró la primera línea de tranvía electrificado en Manila y seis meses después de la inauguración de la línea, había unos cien tranvías operativos en la línea de tranvía de Manila.

Meralco fue, de hecho, la empresa urbana más grande de Filipinas y los sindicatos la utilizaron en más de una ocasión para vehicular las reclamaciones de los obreros filipinos. Una ola de militancia obrera barrió Manila a principios de 1909, en respuesta a la entrada en vigor de la reducción arancelaria Payne-Aldrich que abrió el mercado estadounidense a las importaciones de Filipinas, reduciendo los aranceles. Los nacionalistas filipinos lo vieron como un acto de integración con Estados Unidos que acaparaba las importaciones filipinas y organizaron una gran movilización de los trabajadores en un nuevo ataque al dominio colonial (McCoy, 2009, p. 189). La Unión Obrera Democrática lanzó ataques contra las empresas norteamericanas que dominaban los sectores clave de la economía de la ciudad de Manila, en primer lugar una exitosa huelga de seis días realizada por 1.400 marineros contra las compañías de transporte marítimo del puerto de Manila en enero; después una huelga de los estibadores del puerto en las casas de importación y exportación en Febrero y, lo más importante, una huelga de un mes, durante marzo, por parte de los conductores y mecánicos del tranvía de la ciudad, operado por Meralco.

Se abrieron las negociaciones entre la compañía y los trabajadores, y cuando Meralco rechazó las demandas sindicales, los trabajadores filipinos aumentaron la presión alargando una huelga contra una empresa que simbolizaba el capital colonial de los Estados Unidos en Filipinas. En un despliegue masivo, la policía patrullaba los astilleros y ocupó el tranvía con armas antidisturbios, permitiendo que nuevos empleados estadounidenses mantuvieran los tranvías en funcionamiento (McCoy, 2009, p. 189). Tras cinco días de conflictos en la calle, el sindicato de repente cambió de táctica e inspiró una ola de apoyo de las masas a los trabajadores filipinos en huelga, con carteles en las paredes y anuncios en los periódicos pidiendo a los filipinos patrióticos a boicotear los tranvías y, taxis de la capital. Meralco acusó abiertamente a *El Renacimiento* y a otros periódicos de Manila de agitar a la población y alineándoles con los políticos filipinos que abogaban por la independencia (Evangelista, 2011, pp. 94-95).

La lucha obrera iniciada en Meralco se extendió durante el mes de mayo al ferrocarril de Manila, la fábrica de cigarros y el Oriente, la mayor refinería de azúcar de Luzón, durante el mes de mayo, hasta que el sindicato decidió levantar el boicot de los tranvías de Meralco. Meralco actualmente es la principal empresa energética suministradora de electricidad de las Filipinas.

9. Otras iniciativas de transporte urbano

Aparte de la iniciativa privada de los tranvías, se produjeron otras iniciativas. Huetz nos habla del proyecto de implantar un ómnibus urbano (Huetz de Lemps, 2018, p. 18) en la década de 1860, con trayectos entre intramuros y los barrios de Santa Ana, Ermita, Paco y Malate. En 1888, el empresario Ramón García Ferrero crea la empresa *Coches Express* ofreciendo un servicio económico, pero debido a su limitada inversión y la poca frecuencia de paso debe cerrar al año siguiente. Según Pante el historiador Kees van Dijk menciona que en 1890 un empresario norteamericano introdujo *rickshaws*²⁰ en Manila para su explotación, pero que no tuvo especial éxito (Kees Van Dijk, 2009, p. 274), como en el caso del ómnibus, ante la competencia de las *calesas* y los *carromatos* en funcionamiento (Pante, 2014d, p. 136). Otro empresario lo volvió a intentar en 1899 importando²¹ mil *rickshaws* para explotar el transporte en Manila (Pante, 2014d, p. 136). Más adelante, en 1902, Carlos S. Rivers²², abrió un negocio de transporte de *rickshaws* en Manila (El Comercio, 1902, p. 5) empleando a chinos coolies como porteadores (The Manila Times, 1902), a pesar de que la legislación vigente prohibía su contratación al no ser considerados empleados cualificados, pero descartó emplear a filipinos tildándolos de “ineficientes y vagos” en una muestra del clasismo imperante en la época (Pante, 2014c, p. 57)²³. En respuesta a esta acción los sindicatos filipinos con la Unión Obrera Democrática (UDO)²⁴ al frente (Pante, 2014d, p. 142), bloquearon el negocio y crearon una situación de tensión social (Pante, 2014d, p. 158) que se alargó unos meses²⁵ y generó la percepción en la administración norteamericana que se debía promover de una vez por todas un sistema de tranvía eléctrico con suficiente frecuencia para cubrir la dimensión de Manila.

²⁰ Los *rickshaws* eran carros de dos ruedas tirados por tracción humana. En la actualidad suelen estar tirados por bicicletas. Las primeras referencias a *rickshaws* en Filipinas corresponden a la época española, fechándose en 1890.

²¹ La fuente citada es el periódico “The Straits Times” de fecha 18 de agosto de 1899 aunque no tenemos datos de la empresa.

²² La franquicia de Rivers no era exclusiva, aunque no se presentaron más propuestas para explotar el negocio de los porteadores.

²³ Refiriéndose a Clark Alejandrino, *A History of the 1902 Chinese Exclusion Act: American Colonial Transmission and Deterioration of Filipino-Chinese Relations* (Manila: Kaisa para sa Kaunlaran, 2003).

²⁴ Bajo el slogan “Los filipinos no son brutos” se opusieron al negocio de los *rickshaws* protestando por la degradación ya que se los equiparaba a “animales de carga”.

²⁵ Los *rickshaws* fueron presentados ante la sociedad filipina como “extranjeros y oprimidos”, en un mecanismo perverso que convertía a los porteadores en esclavos. Esta visión se extenderá durante el primer cuarto de siglo por muchas ciudades asiáticas.

10. Conclusiones

A finales del siglo XIX, la tecnología y la aparición de una clase urbana modificó el trazado de las ciudades de todo el mundo. Muchas de las grandes ciudades ancharon sus avenidas, eliminaron los recintos amurallados y se abrieron a un nuevo modelo urbanístico que hacía las ciudades más habitables, con zonas ajardinadas, iluminación nocturna y descongestión de los barrios populares. Los nuevos medios de transporte permitieron que las clases acomodadas desplazaran sus residencias fuera de la ciudad, separando también a las clases pudientes de las trabajadoras. Del mismo modo las fábricas se pudieron separar de los centros urbanos y muchas de ellas se situaron en el extrarradio de las ciudades, gracias a que los medios de transporte, y especialmente los tranvías, permitían que los trabajadores se desplazaran cada mañana a su puesto de trabajo y volvieran por la noche a sus hogares. De este modo la vida urbana se ordenó al ritmo de los horarios de las fábricas y los tranvías y se extendió la instalación de relojes en las iglesias para uso y guía de los transeúntes.

Bajo este escenario de modernización y transformación urbana, los tranvías aparecieron en el espacio manilense. El primer *Tranvía de Manila*, inicialmente no era más que una conexión de la línea entre Manila y Dagupan y los muelles del río Pasig, en el puerto de Manila. Esta conexión permitía trasladar las mercancías desde las plantaciones del interior hasta los muelles del puerto de Manila, donde serían embarcadas para los mercados de exportación.

Debido a que se trataba de un tramo urbano, se le denominó *Tranvía* y así lo encontramos en las diversas fuentes que hemos revisado, así como en la documentación oficial. Había también la previsión de realizar una conexión con el puerto de Dagupan, en el Golfo de Lingayen, al otro lado de la línea ferroviaria, obra que no se llegó a concretar.

Por otra parte, en Manila circulaban una serie de transportes urbanos, la mayoría tirados por caballos o animales de carga, para transportar a la población y a las mercancías. De la organización de este sistema de transporte y a partir de una concesión, nació la Compañía de Tranvías de Filipinas con un proyecto inicial de cinco líneas que comenzaron a ser operadas entre 1885 y 1888. Las primeras cuatro líneas eran tiradas por caballos y en 1888 se comenzó a operar una línea a vapor.

Aunque las líneas de tranvía en Manila eran rentables, la gran necesidad de inversión para construirlas redujo la expansión del tranvía al ritmo que hubiera sido deseable. La competencia con otros transportes urbanos, sobre todo en las líneas del centro de la ciudad convertía las inversiones en arriesgadas. Gracias a la línea de vapor de Malabón, zona industrial a las afueras de la ciudad, la compañía consiguió un margen de explotación suficiente para rentabilizar la inversión realizada.

La introducción del vapor como reemplazo del tiro animal debe verse como un síntoma de modernidad y nos permite aventurar que las intenciones de la Compañía de Tranvías de Filipinas era la de ir modernizando las líneas en la medida de lo posible, situación que se vio truncada con la pérdida de la colonia, hecho que frenó la inversión y su desarrollo. Como referentes contemporáneos, Singapur introdujo los tranvías a caballo en 1880, modernizó las líneas a vapor en 1885 y las electrificó en 1901 (Pante, 2014b, p. 858). Batavia introdujo los tranvías a caballo en 1869, modernizando las líneas a vapor a partir de 1881 y electrificándolas a partir del año 1897. A nivel peninsular, a modo de ejemplo, Santander (Gil de Arriba, 2016, p. 115) introdujo los tranvías de tracción animal en 1875, modernizando las líneas a vapor a partir de 1877 y electrificándolas a partir del año 1909. En el caso de Manila se introdujeron los tranvías a caballo en 1881, se modernizaron a vapor en 1888 y se electrificaron en 1905. Las fechas nos sugieren que Manila se modernizó al ritmo de la época, contando que durante los años noventa Filipinas vivió un período de inestabilidad que afectó a las inversiones de la ciudad.

Tradicionalmente la historiografía filipina (Stanley, 1974) ha visto la electrificación del tranvía como una muestra de la modernidad norteamericana (U.S. Philippine Commission, 1901, p. 29) frente al inmovilismo de la administración española. Ciertamente los años de la guerra y quizás los de la insurgencia previa frenaron las inversiones españolas en Filipinas en los sistemas de transporte y dejaron un periodo de inactividad inversora que atrasó la aparición de la electricidad y los transportes electrificados en Manila casi por una década.

Con la guerra de finales de siglo XIX, los proyectos de infraestructuras que se estaban ejecutando en Filipinas por la administración española, algunos de ellos finalizados y operativos en sus primeras fases y otros en fase de construcción, se paralizaron, como hemos visto en el caso del tranvía de Manila. Con la llegada de la Administración norteamericana, la mayoría de estos proyectos se recuperaron y se ampliaron siguiendo los trazados originales y dando mayor velocidad a la ejecución de las obras y a la concreción de la mayoría de los proyectos apuntados por la administración española.

Fuentes documentales

Archivo Histórico Nacional (AHN) 1878. Expedientes de concesión de tranvías construidos por particulares. Plano del Trazado, ES.28079.AHN/2.3.1.16.2.5.5.4.

_____, 1879. Proyecto de construcción del tranvía de Manila. Reconocimiento de propiedad de las líneas. ES.28079.AHN/2.3.1.16.2.5.5.4//ULTRAMAR,569, Exp.3

- _____, 1880. Autorización para celebrar la subasta de las cinco líneas de la capital. ES.28079.AHN/2.3.1.16.2.5.5.4//ULTRAMAR,569, Exp.3
- _____, 1882. Concesión de prolongación de tres líneas del tranvía de vapor de Manila, incluye ZÓBEL DE ZANGRONIZ, J. Proyecto de tranvía a vapor de Manila a Malabón, Manila, ES.28079.AHN/2.3.1.16.2.5.5.4//ULTRAMAR,490, Exp.3
- _____, 1884a. Aprobación del proyecto de construcción de un tranvía de vapor entre Tondo, Malabón y San Gabriel: Subasta pública de la concesión. Replanteo de la línea. Proyecto de construcción de puentes, ES.28079.AHN/2.3.1.16.2.5.5.4//ULTRAMAR,570, Exp.4
- _____, 1884b. Actas de replanteo de la línea de tranvía a vapor de Manila a Malabón y del nuevo trazado de la línea de tranvía de San Gabriel a Tondo. ES.28079.AHN/2.3.1.16.2.5.5.4//ULTRAMAR,570, Exp.4
- _____, 1889. Proyecto de una línea de tranvía de Manila a Santa Ana, Obras de fábrica, Perfil longitudinal, Perfiles transversales. ES.28079.AHN/16//ULTRAMAR, MPD.4492-4493-4494-4495
- _____, 1890. Proyecto de una línea de tranvía de Manila a Santa Ana. Planos de las nuevas calles y apartaderos transitados por la línea. ES.28079.AHN/16//ULTRAMAR, MPD.4496
- _____, 1891. Concesión de construcción de una línea de tranvías de vapor de Binondo a Santa Ana, 1891-1892, ES.28079.AHN/16//ULTRAMAR,490, Exp.5
- _____, 1894. Proyecto de construcción del tranvía de Manila: Segundo extracto. Prolongación de la línea de Malabón. ES.28079. AHN/2.3.1.16.2.5.5.4 // ULTRAMAR, 569, Exp.6
- _____, 1895. Aprobación del proyecto de construcción del tranvía de Manila: Segundo extracto. Prolongación de la línea de Malabón. ES.28079. AHN/2.3.1.16.2.5.5.4//ULTRAMAR, 569, Exp.6
- Bach, John, 1918, US Bureau of Commerce and Industry, Biblioteca Digital Hispánica, BNE
- Honorato Lozano, José, 1847, Vistas de las Yslas Filipinas y trages de sus abitantes, Biblioteca Digital Hispánica, BNE
- Compañía de los tranvías de Filipinas, 1885. Memoria y Estatutos, Madrid
- _____, 1889. Memoria presentada a la Junta General de Accionistas, Madrid
- El Comercio, 1902. Mr. Carlos S. Rivers, 27 January 1902, p. 5
- El diario de Manila, 1880. Los terremotos de Filipinas en Julio de 1880. Extracto del Diario de Manila, Manila, p. 48
- La Gaceta de Manila, 1881. Comunicado del 13 de abril de 1881
- _____, 1884a. Comunicado del 22 de abril de 1884
- _____, 1884b. Comunicado del 10 junio de 1884 R. Ruíz Martínez
- _____, 1893. Comunicado del 5 de julio de 1893 - Departamento Colonial No.604
- López Navarro, Eduardo, 1876. Plan General de Ferro-carriles de la Isla de Luzón, Establecimiento Tipográfico "Ciudad Condal" de Plana y C^a, Manila
- Real Orden, 1884. Real Orden n° 319 del 22 de abril de 1884
- The Manila Times, 1902. Manila May Have Rickshaws, 9 January 1902, p. 1

- U.S. Congress, Senate, 1899. *Copia Ley de Ferrocarriles*, Capítulo VIII, 24 May 1878, Government Printing Office, Washington
- U.S. Philippine Commission, 1901. *Report of the Philippine Commission to the President*, 4 Vols., Washington, Government Printing Office

Bibliografía

- Bankoff, Greg, 2012. *A Tale of Two cities*, en *Flammable Cities: Urban Conflagration and the Making of the Modern World*, The University of Wisconsin Press, Madison.
- Browne, George, 1900. *The Pearl of the Orient: the Philippine Islands*, Estes & Co, Boston
- Colombijn, Freek, 2015. *Cars, Conduits, and Kampongs: The Modernization of the Indonesian City, 1920-1960*, Brill, Leiden
- Cubeiro, Didac, 2017. “Modernizing the Colony: Ports in Colonial Philippines 1880-1998”, *World History Connected*, ISSN 1931-8642, Vol. 14.3, Illinois University Press, Hawaii University, November 2017
- Elizalde, María Dolores, 2017. *Interacciones empresariales entre las élites urbanas filipinas: barcos, tranvías, cervezas y aceites*, Instituto de Historia, CSIC, Madrid, pp. 63-98
- Evangelista, Cristina, 2011. *Americanization of Manila, 1898-1921*, University of the Philippines Press, Manila, pp. 94-95
- Filipiniana, Siglo XX, 1998. *El imaginario colonial (1521-1945)*, Exposición Centro Cultural Conde Duque, Madrid
- Gil de Arriba, Carmen, 2016. “Tranvías en Santander. Los inicios del transporte urbano, 1846-1923”, *TST*, octubre 2016, nº 31, Madrid, pp. 88-119
- Huetz de Lemps, Xavier, 1998. “Materiales Ligeros *versus* Materiales Fuertes: The Conflict Between Nipa Huts and Stone Buildings in 19th Century Manila” en Elmer A. Ordonez, *The Philippine Revolution and Beyond*, Manille, Philippine Centennial Commission and the National Commission for Culture and the Arts, vol. 1, Manila
- _____, 2018. *À mi-chemin: la modernization partielle des transports à Manille dans la seconde moitié du XIX^e siècle*, pp. 22
- Kees van Dijk, 2009. “Pedal Power in Southeast Asia”, in Jan van der Putten and Mary Kilcline Cody (eds), *Lost Times and Untold Tales from the Malay World*, Singapore, pp. 268–282
- Lapuente Martínez, Luciano, 1982. “Estudio etnográfico de Améscoa”, *Cuadernos de Enología y Etnografía de Navarra*, Año III, Número 8, Institución Príncipe de Viana, Pamplona
- Luciano, Santiago, 1998. “The Last Hacendera: Doña Teresa de la Paz, 1841-1890”, *Philippine Studies*, Vol 46, no 3, Ateneo de Manila University, Quezon City

- McCoy, Alfred, 2009. *Policing America 's Empire*, University of Wisconsin Press, Madison
- Pante, Michael, 2014a. "A Collision of Masculinities: Men, Modernity and Urban Transportation in American-Colonial Manila", *Asian Studies Review*, Vol. 38, No. 2, pp. 253-273
- _____, 2014b. "Mobility and Modernity in the Urban Transport Systems of Colonial Manila and Singapore", *Journal of Social History* vol. 47 no. 4, pp. 855-877
- _____, 2014c. "Racialized Capacities and Transgressive Mobility. "Asian" Laborers and "Western" Urban Transportation in Colonial Manila and Singapore", *Transfers*, Winter, vol. 4 n. 3, pp. 49-67
- _____, 2014d. *Rickshaws and Filipinos: Transnational Meanings of Technology and Labor in American-Occupied Manila*, IRSH 59
- Palacios, Genaro, 1897. "Reseña general sobre la importancia de la isla de Luzón y del puerto de Manila, y sobre la necesidad y condiciones de los caminos de hierro en dicha isla"; *Revista de Obras Públicas*, Madrid
- Proudfoot, Ian, 2005. "Brushes with modernity on Batavia's horse tram, 1869-1871", *Review of Indonesian and Malaysian Affairs* 39, pp. 129-187
- Ramírez Susana, 2006. *El terremoto de Manila de 1863: medidas políticas y económicas*, CSIC, Madrid
- Ruiz Gutiérrez, Ana, 2005. "Las técnicas constructivas en Manila a partir de los terremotos de 1863 y 1880", IV Congreso Nacional de Historia de la Construcción, Cádiz
- Satre, Gary, 1998. "The Metro Manila LRT System", *Japan Railway & Transport Review* No. 16, pp. 33-37
- Stanley, Peter, 1974. *A nation in the making: The Philippines and the United States 1899-1921*, Harvard Univ. Press, Cambridge Mass.