

“Aquel quien conoce de sus pecados ve el lugar del infierno que merece”. La lucha entre Carlo de Fornaro y la Compañía de Tranvías Eléctricos de México. 1908-1909

*“Aquel quien conoce de sus pecados ve el lugar del infierno que merece”.
The struggle between Carlo de Fornaro and the Electric Tram Company of
Mexico. 1908-1909*

Alberto Isaí Torres Carbajal

Universidad Autónoma de Aguascalientes, México

Licenciatura en Historia

9º semestre

isai.torres06@gmail.com

Recepción: 04/12/2024

Aprobación: 03/01/2025

RESUMEN: A finales de 1906 llegó a México un caricaturista ítalo-suizo, Carlo de Fornaro, el cual en un principio se enfocó en el séptimo arte. No obstante, a inicios de 1908, creó diferentes caricaturas políticas, teniendo como objetivo principal el de criticar fuertemente a la compañía de tranvías de la Ciudad de México. Por lo que veremos cómo fueron sus caricaturas y qué papel tuvo *El Diario*, periódico en el que publicó sus trabajos y posteriormente contemplar la visión extranjera que tuvo el caricaturista para dicha empresa.

PALABRAS CLAVE: Carlo de Fornaro; *El Diario*; Compañía de Tranvías Eléctricos de México; caricaturas políticas.

ABTRACT: At the end of 1906, an Italian-Swiss caricaturist, Carlo de Fornaro, arrived in Mexico, who initially focused on the seventh art. However, at the beginning of 1908, he created different political cartoons, whose main objective was to strongly criticize the Mexico City tram company. So we will see what his cartoons were like and what role *El Diario*, the newspaper in which he published his works, had, and later contemplate the foreign vision that the cartoonist had for said company.

KEY WORDS: Carlo de Fornaro; *The Diary*; Mexican Electric Tram Company; political cartoons.

Érase una vez en Nápoles

Antes de conocer el periódico tenemos que conocer al responsable de las caricaturas políticas, Carlo de Fornaro. Nacido en 1871 en Calcuta, India, fue llevado al poco tiempo a Nápoles, Italia, de donde eran originarios sus padres.¹ Estudió arquitectura en Suiza y posteriormente estudió pintura en Alemania.² Tras acabar sus estudios se mudó a Estados Unidos de América, país en el que fungió como caricaturista en la ciudad de Nueva York. Años después fue invitado por su amigo Benjamin de Casseres a la Ciudad de México, a lo que él aceptó, dio comienzo a una nueva etapa y, a su vez, la del propio periódico *El Diario*.

El Diario, México y Carlo de Fornaro

Carlo de Fornaro y Benjamin de Casseres llegaron a la Ciudad de México en octubre de 1906. Establecieron una amistad con Ernesto T. Simondetti y Juan Sánchez Azcona, su socio.³ Simondetti fue un empresario ítalo-americano que contaba con capital estadounidense y, según el testimonio de José Juan Tablada, Simondetti fue “uno de esos ítalo-americanos que tan poderosamente han contribuido al desarrollo de la Unión americana, un verdadero hombre de empresa, gran embajador y excelente organizador, nutrido con todas las enseñanzas del periodismo neoyorquino, que había ejercido activamente”.⁴

Por ello, entre los cuatro fundaron el periódico *El Diario* y su suplemento, la revista *El Diario Ilustrado*, el 13 de octubre de 1906.⁵ Carlo de Fornaro fungió como caricaturista en ambas empresas, siendo el director principal de *El Diario Ilustrado*,⁶ y tiempo después tuvo una sección llamada *El Diario suplemento dominical Ilustrado*, la cual se publicó únicamente de enero a octubre de 1908 debido a la partida del artista en ese mismo año.

El periódico se distinguió por su “vitalidad sostenida en su eficiencia como órgano de anuncios y publicidad, por su inteligente y pragmática insinuación de empresas

¹ Margarita Vasquez Montaña, “El rostro claroscuro del Porfiriato en la tinta de socialistas, radicales, periodistas y viajeros extranjeros en México”, en *La modernización porfiriana vista por los viajeros*, coordinado por José Enrique Covarrubias e Itzel Toledo García (México: Universidad Nacional Autónoma de México/ Instituto de Investigaciones Históricas, 2023), 210.

² Vasquez Montaña, “El rostro claroscuro...”, 210.

³ Henry Lepidus, *The History of Mexican Journalism* (The University of Missouri Bulletin: Estados Unidos, 1928), 67.

⁴ Antonio Saborit, *El Mundo Ilustrado de Rafael Reyes Spíndola* (México: Centro de Estudios de Historia de México, 2003), 45.

⁵ Clara Guadalupe García, *El periódico El Imparcial. Primer diario moderno de México. (1896-1914)* (México: Centro de Estudios Históricos del Porfiriato, A.C., 2003), 25.

⁶ Antonio Saborit, *Una visita a Marius de Zayas* (México: Universidad de Veracruz, 2009), 19.

financieras y por su activo oportunismo y agilidad de la explotación de la noticia y el comentario del hecho de rigurosa actualidad”.⁷ A lo largo de los años, su precio varió considerablemente. Entre 1906 y 1907 costaba tres centavos, mientras que en 1908 descendió a dos centavos. Además, se le suma que estuvieron asociados con la *Prensa Asociada*,⁸ una cooperativa propiedad procedente de los Estados Unidos que, les pudo otorgar noticias al otro lado del país y del mundo entero. Es así como fue considerado por el propio Simondetti como el “periódico más barato del mundo”. No obstante, esto es erróneo, puesto que el periódico de *El Imparcial* era el que más publicaba, con un total de cincuenta mil ejemplares al día, con un costo de tan solo un centavo.⁹

La Divina Caricatura

A inicios de 1880, México experimento un proceso acelerado de modernización, con la llegada de la electricidad y la instalación de una extensa red de luminarias eléctricas. La *British Mexican Gas and Electric Light Company* fue la encargada de implementar este sistema, instalando más de cuarenta focos en la capital. El alumbrado público quedó completamente establecido en 1888.¹⁰ No obstante, los tranvías eléctricos llegaron hasta 1900, inaugurándose la primera línea que partía desde el Zócalo hasta el pueblo de Tacubaya, el 15 de enero de ese mismo año.¹¹

Para 1902 se ampliaron las líneas, siendo en ese entonces once las que estaban en funcionamiento. La mayoría de ellas partían de la “Plaza de Armas” y pudieron llegar a diferentes partes de la ciudad.¹² La llegada de los tranvías, supuso un gran impulso para la economía, siendo mayormente utilizados por empleados o pasajeros, algunos de los cuales transportaban mercancías.¹³

El empresario estadounidense Frederick Stark Pearson fue el principal impulsor de la expansión de los tranvías en México. Fundó diversas compañías, muchas de las cuales estuvieron vinculadas a él, como la *Mexican Light and Power Co.*, *Tranways Co.* y *Mexico*

⁷ Saborit, *El Mundo Ilustrado...*, 45.

⁸ HNM, *El Diario*, enero-marzo, Vol. II, Núm. 82, 2 de enero de 1907, 8.

⁹ García, *El periódico El Imparcial...*, 25.

¹⁰ Reinhard Liehr y Mariano E. Torres Bautista, *Las compañías eléctricas extranjeras en México, 1880-1960* (México: Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, 2010), 20.

¹¹ Liehr y Torres Bautista, *Las compañías eléctricas...*, 71.

¹² Patricia Gómez Rey y Héctor Ignacio Martínez Álvarez, “Los tranvías eléctricos de la Ciudad de México: Transformaciones urbanas y los conflictos de los tranviarios”, *La electrificación y el territorio: historia y futuro* (2016): 1.

¹³ Gómez Rey y Martínez Álvarez, “Los tranvías eléctricos...”, 2.

North Western Rail Co.,¹⁴ establecidas en la capital. *Tranways Co.*, fue la encargada de operar la electrificación de los tranvías en la Ciudad de México. Si bien algunos cuerpos directivos y los departamentos administrativos eran prácticamente idénticos, todos ellos estaban bajo la supervisión de Pearson.¹⁵

Diversas avenidas fueron modernizadas y, para 1910, la red de tranvías se extendía por más de 318 km, distribuidos en 18 líneas urbanas. Este sistema se convirtió en el principal medio de transporte público de la época, utilizado principalmente por obreros, jornaleros y la creciente clase media.¹⁶ Sin embargo, el sistema de tranvías provocaba numerosas muertes. Varias empresas periodísticas denunciaron estos incidentes, acompañando sus reportes con caricaturas políticas que evidenciaron la situación. Con base en esto, no se debe asumir que *El Diario* fue el único periódico que protestaba ante tales acontecimientos. De hecho, José Guadalupe Posada es uno de los referentes en este ámbito, ya que publicó bastantes caricaturas en contra de esta situación.

Por otro lado, en un inicio Fornaro se enfocó en la vida pública, pero al poco tiempo se encaminó a la caricatura política, obteniendo su primer trabajo en enero de 1907. A inicios de 1908 comenzó a criticar fuertemente a la compañía de tranvías. Su primera caricatura salió el 12 de enero de 1908 (Caricatura 1). En ella, se observa cómo, a manera de la “pisa de la uva”, un esqueleto pisotea los cadáveres de personas atropelladas; la sangre resultante genera dividendos, siendo la cifra de “2,000,000”. Encima del dibujo se lee: “Como la uva se convierte en vino, aquí la sangre se convierte en oro”.

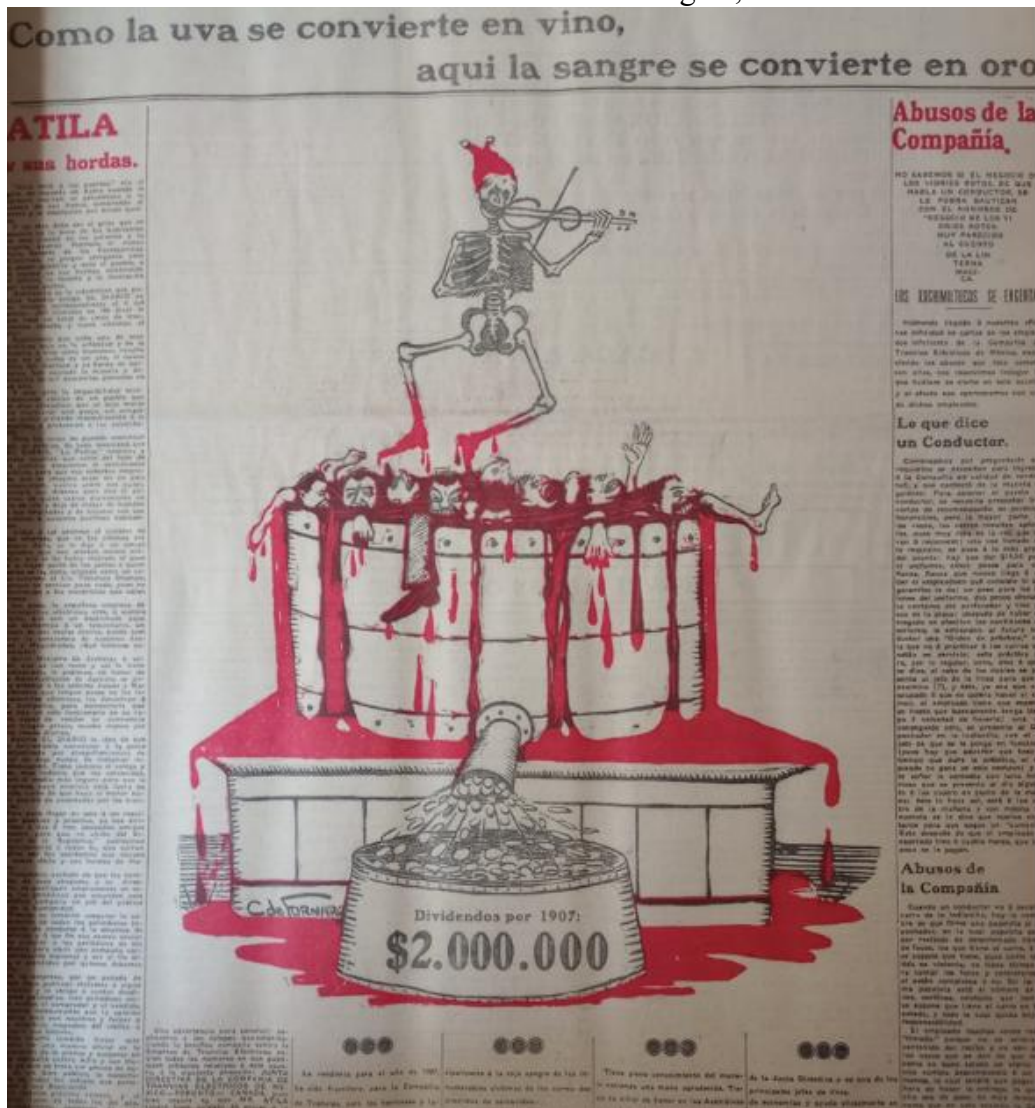
¹⁴ Gómez Rey y Martínez Álvarez, “Los tranvías eléctricos...”, 4.

¹⁵ Gómez Rey y Martínez Álvarez, “Los tranvías eléctricos...”, 4.

¹⁶ Gómez Rey y Martínez Álvarez, “Los tranvías eléctricos...”, 5.



Caricatura 1. “La vendimia de sangre”, 1908.



Fuente: HNM, *El Diario Suplemento Dominical Ilustrado*, Vol. V, No. 67, 12 de enero de 1908, 1.

La caricatura es una crítica a los accidentes ocasionados por los tranvías sobre los pobladores de la Ciudad de México. Según algunas estimaciones, se llegaron a notificar al menos 134 personas que murieron atropelladas por las máquinas, mientras que 657 resultaron heridas.¹⁷ A su vez, denunciaba el maltrato que estaban recibiendo los trabajadores que manejaban los tranvías. Según la editorial, los obreros tuvieron:

Un salario muy miserable, pagan su dinero a cosas innecesarias o que ellos nunca hicieron, como fue el caso de que la mayoría de ellos tenían que pagar “vidrios rotos”. En donde tuvieron que pagar los focos rotos de los transportes, con un valor de cuarenta centavos, una mariposa (llave de luz), en veinticinco centavos, por un cristal de ventana, tres pesos, y si es de vestíbulo en cinco pesos.¹⁸

¹⁷ Gómez Rey y Martínez Álvarez, “Los tranvías eléctricos...”, 9.

¹⁸ HNM, *El Diario Suplemento Dominical Ilustrado*, enero-marzo, Vol. V, No. 67, 12 de enero de 1908, 12.

Las jornadas de los empleados eran de alrededor de 12 a 19 horas, con turnos que duraban hasta las cinco de la mañana o incluso rebasaban después de la medianoche.¹⁹ Eran jornadas agotadoras, pero muchos de ellos trabajaban horas extras como resultado de los bajos salarios que recibían, teniendo la obligación de trabajar horas extras para obtener algo más de dinero.²⁰

Es importante destacar los diseños de los personajes, siendo esencial el esqueleto que está bailando. Se asemeja al género artístico llamado *Danza Macabra* o *Danza de la muerte*, que se originó a partir de la Edad Media en Francia. Con el pasar de los años se fue esparciendo y desarrollando, llegando a influenciar a varios artistas, que a su vez pasaron de generación en generación, siendo visto en multitud de obras. Algunas de las importantes fueron el de Arnold Böcklin con su obra *Autorretrato con la Muerte tocando el violín*, Camille Saint-Saëns en su trabajo de *Dance Macabre*, Frans Francken “El Joven” en su pintura *La muerte tocando el violín*, entre otros.

Carlo de Fornaro denunció que la compañía de tranvías obtenía ganancias a costa de las muertes. Por ello, representó a la parca tocando un violín con forma de dólar, simbolizando cómo, al hacerlo, genera dinero mientras baila. Las cuerdas del violín aluden a la vida de las personas, pues si llegara a romperse, su tiempo se extinguiría.

Así, en 1908, *El Diario* y Carlo de Fornaro representaron a la compañía de tranvías como una figura asociada a la muerte o incluso al diablo. Sin embargo, en sus siguientes apariciones, este personaje adquirió un cuerpo propio, siendo retratado como un hombre de mediana edad con un antifaz, reflejando el desconocimiento sobre la verdadera identidad del gerente detrás de la compañía. Es interesante notar que estas caricaturas no adoptan un tono burlesco, sino que evocan a lo macabro y sangriento. Desde el inicio, se señaló cómo la compañía estaba “hiriendo” a la capital mexicana, causando numerosas muertes e injusticias contra la población.

La caricatura publicada el 19 de enero de 1908 (Caricatura 2) retrata a un empresario que tiene manos, antifaz y una flor de color rojo (al parecer es una alusión a Frederick Stark Pearson), el cual, toca una gran puerta y, arriba de ella, se encuentra una descripción en italiano que dice: “¡Abandona toda esperanza tú que entras!”. Al pie de la persona se lee: “¿Quién llama a las puertas del infierno?”. En la segunda escena nos muestra la figura del Diablo, quien está sentado y denota su vestimenta de color rojo intenso; a su derecha se encuentra el empresario. Debajo de la imagen se lee: “Satanás: ¿Qué queréis

¹⁹ Gómez Rey y Martínez Álvarez, “Los tranvías eléctricos...”, 9.

²⁰ Gómez Rey y Martínez Álvarez, “Los tranvías eléctricos...”, 9.



alma perdida? Un lugar a vuestro lado. ¿Por qué?”. En el tercer cuadro se nos muestra una discusión entre ambos personajes, al pie de la imagen se lee: “¿Quién sois pues atrevido? El alma de un hombre que regenteaba una Empresa que contó más de 700 víctimas anualmente. ¿Un conquistador? ¡No! ¿Un emulo de Herodes? ¡No! ¿Un verdugo? ¡No! ¿Quién pues, que os atrevéis con tanto poder?”. Y en el cuarto dibujo, el demonio se levanta, recibe al empresario con gran júbilo y al pie de la imagen se lee: “Soy el alma del Director Gerente de los Tranvías Eléctricos de México. ¡Ah! Haberlo dicho antes ¡Sentaos en mi diestra!”.

La imagen señala como responsable de los accidentes ocurridos en la Ciudad de México al “Sr. Brown”, gerente de la Compañía de Tranvías Eléctricos de México, a quien se le atribuye la causa de todas las muertes.²¹ A esto se le añade también que los difuntos, según una estimación hecha por la misma editorial, para inicios de 1908, fueron alrededor de 375 vidas que padecieron ante las máquinas.²²

Caricatura 2. “Una conversación en los infiernos”, 1908.



Fuente: HNM, *El Diario Suplemento Dominical Ilustrado*, Vol. V, No. 68, 19 de enero de 1908, 1.

²¹ HNM, *El Diario Suplemento Dominical Ilustrado*, enero-marzo, Vol. V, No. 67, 12 de enero de 1908, 1.

²² HNM, *El Diario Suplemento Dominical Ilustrado*, enero-marzo, Vol. V, No. 67, 12 de enero de 1908, 1.

No obstante, surge un gran debate en torno a la verdadera identidad del “Sr. Brown”. Según Fornaro, la Compañía de Tranvías Eléctricos de México estaba dirigida por una empresa estadounidense con sede en Boston, Estados Unidos.²³ Sin embargo, no especifica quién era el verdadero jefe de la corporación, limitándose a mencionar los nombres de “Sr. Brown” o “Sr. Harrison” sin proporcionar mayores detalles sobre su identidad.

Esta referencia podría aludir a Frederick Stark Pearson, artífice de los tranvías eléctricos en la Ciudad de México. No obstante, al analizar sus fotografías, se observa que no comparte rasgos con el personaje diseñado por Fornaro, especialmente porque Pearson no tenía barba, mientras que en la caricatura sí aparece con ella. Por lo tanto, no es posible confirmar si Fornaro se refería a Pearson o a N. O. Brown, un personaje del que, hasta el momento, no se tiene registro ni información clara sobre su identidad.

En la caricatura publicada del 26 de enero de 1908 (Caricatura 3) se muestran tres escenas. En la primera se encuentra un soldado alemán que está a punto de ser aniquilado por un cañón, al pie de la imagen se lee: “Carne de cañón”; en el segundo dibujo, está presente un torero español que se encuentra luchando contra un toro, mientras que este último está a punto de embestirlo, al pie del dibujo se lee: “Carne de Toro”; en la tercera y última imagen, hay un piscador cruzando la calle junto a su perro y atrás de él viene un tranvía listo para atropellarlo. Al pie de la caricatura se lee: “Carne de Tranvía”.

La imagen critica nuevamente las muertes ocasionadas por los transportes públicos. Posiblemente, en la caricatura se trató de plasmar cómo llegaban personas del ámbito rural a la Ciudad de México, que no sabían cruzar calles y avenidas. En sentido estricto, un tranvía va por su vía y rieles y son las personas las que se atraviesan o cruzan imprudentemente. Si bien es cierto que los conductores no estaban atentos para frenar o bajar la velocidad del vehículo. En esta ocasión no se distingue nada en la caricatura; solamente podemos destacar que la imagen es más directa en cuanto a lo que su objetivo quiere dar.

De esta manera, Carlo de Fornaro transmite un mensaje sobre la pérdida de vidas en distintos contextos. En la primera imagen, representa la muerte del soldado como un sacrificio a la patria, reflejando la idea arraigada a lo largo de la historia de que los ciudadanos debían morir por su nación. Este sentimiento patriótico se intensificó en el siglo XIX, cuando, influenciado por el romanticismo, muchos soldados luchaban con fervor por su país.

²³ Carlo de Fornaro, *México tal cual es* (Estados Unidos: The International Publishing, 1909), 118.



La segunda imagen hace referencia a las corridas de todos, una tradición profundamente arraigada en Latinoamérica e Iberia. Aunque estos espectáculos otorgaban reconocimiento y popularidad a los toreros, Fornaro los rechaza, considerándolos carentes de sentido, ya que implican una lucha desigual contra un animal más grande y fuerte que el ser humano. Para él, estos enfrentamientos solo entretienen al público, pero inevitablemente, el torero terminará sucumbiendo ante la embestida del toro.

Finalmente, en la tercera imagen, Fornaro expresa su descontento respecto a la falta de educación en las comunidades rurales, lo que impide que sus habitantes conozcan ciertas normas. Su postura a favor de estas poblaciones se reflejaría más adelante en los artículos que publicó en 1911, mientras que *El Diario* ya abordaba estas problemáticas entre 1906 y 1908 en diversos textos.

Caricatura 3. “Frases hechas”, 1908.



Fuente: HNM, *El Diario Suplemento Dominical Ilustrado*, Vol. V, No. 69, 26 de enero de 1908, 1.

En la caricatura publicada el 2 de febrero de 1908 (Caricatura 4), se observa al “Sr. Brown” sentado en una isla, sosteniendo en su espalda un letrero que dice: “Isla del Diablo. Compañía de Tranvías de México”. Por su parte, la ínsula es hecha a partir de bolsas de dinero y se encuentra rodeada por unos pájaros y un mar completamente lleno de sangre. Al pie del dibujo se lee: “Contestadnos, por Dios, oh enmascarado, á [sic] quien la mar con su furor no espanta ¿Cuándo la sangre en que el peñón levanta su mole de terror habrá llegado de una Empresa á [sic] borrar incuria tanta?”.

Una vez más, la imagen crítica el número de víctimas que fueron atropelladas, pero destaca la cantidad que se nos muestra; una estimación hecha por *El Diario* sugiere que murieron alrededor de 679 personas en 1907.²⁴ Sin embargo, no podemos confirmar esta cifra, puesto que el periódico la mayoría de las ocasiones exageraba con el número de fallecidos, por lo que sus titulares solamente tenían la intención de atraer a la gente o hacer quedar mal a la compañía de tranvías. Por otra parte, el número de lesionados o fallecidos era alto; de 1904 a 1906 se llegó a notificar un total de 657. No se sabe el número exacto de lesionados, pero alrededor de 134 personas lamentablemente murieron.²⁵

Por supuesto, la obra hace un llamado al “Sr. Brown”, instando en que presente sus condolencias a las personas que fueron embestidas por los medios de transporte, señalando la editorial que son necesarias esas cartas para que se muestre compasivo con los familiares. Por último, se hace hincapié en que todo es culpa del “Sr. Brown” y en que detenga este número de fallecidos.²⁶

Es posible, además, apreciar que la fe católica estará presente en la mente de Carlo de Fornaro y, por lo tanto, en sus caricaturas, puesto que, a lo largo de sus imágenes en contra de la compañía, se puede observar la representación de varios pecados, tal como la avaricia, la herejía, la violencia y la vanidad. Aquellos pecados nos recuerdan al infierno de Dante, puesto que a lo largo de su viaje atraviesa diferentes círculos que componen el averno. En este caso, solamente hace una representación de los pecados a través de la imagen del gerente, y se basa a partir de la avaricia, puesto que está en una isla con forma de dinero.

²⁴ HNM, *El Diario Suplemento Dominical Ilustrado*, enero-marzo, Vol. V, No. 69, 2 de febrero de 1908, 1.

²⁵ Gómez Rey y Martínez Álvarez, “Los tranvías eléctricos...”, 9.

²⁶ HNM, *El Diario Suplemento Dominical Ilustrado*, enero-marzo, Vol. V, No. 69, 2 de febrero de 1908, 1.



Caricatura 4. “La marea de sangre”, 1908.



Fuente: HNM, *El Diario Suplemento Dominical Ilustrado*, Vol. V, No. 70, 2 de febrero de 1908, 1.

En la caricatura del 9 de febrero de 1908 (Caricatura 5) observamos un cementerio en el que se lleva a cabo un acto de malabarismo: el bufón está lanzando varios objetos, entre los que vemos una calavera, un tranvía, huesos y bolsas de dinero. Encima de la imagen se lee: “Cómo se juega con la vida de los habitantes de una ciudad”.

En el trabajo nuevamente se hace crítica sobre la responsabilidad del “Sr. Brown” por las víctimas, haciendo un llamado por parte de la editorial para que disminuya el costo del peaje de los tranvías.²⁷ Según la editorial, el costo por subirse a los medios de transporte era de siete y ocho centavos, siendo considerado como un “robo” debido a que solamente se debía cobrar dentro de la Ciudad de México un costo de cinco centavos.²⁸

Por otra parte, se le suma al mal funcionamiento que tuvieron las máquinas, pues según *El Diario* “las ventanillas guardan tal estado de desperfecto, que continuamente se

²⁷ HNM, *El Diario Suplemento Dominical Ilustrado*, enero-marzo, Vol. V, No. 71, 9 de febrero de 1908, 1.

²⁸ HNM, *El Diario Suplemento Dominical Ilustrado*, enero-marzo, Vol. V, No. 71, 9 de febrero de 1908, 1.



vienen sobre los brazos o cabezas de los pasajeros”.²⁹ Como vimos anteriormente, los tranvías no solo facilitaban el transporte de personas, sino que también presentaban un desgaste significativo debido a años de uso. La falta de materiales adecuados provocaba que muchos de ellos dejaran de funcionar.

Caricatura 5. “El malabarista de la muerte”, 1908.



Fuente: HNM, *El Diario Suplemento Dominical Ilustrado*, Vol. V, No. 71, 9 de febrero de 1908, 1.

En efecto, la imagen del gerente hace una referencia a una obra del siglo XVI llamada *La Commedia dell'Arte*. Fue un espectáculo originado por las tradiciones carnavalescas del Renacimiento italiano. La historia se expandió a partir de las compañías, quienes se encargaron de contarnos la historia de amor y traición que tiene la obra, algunas de ellas fueron los *I Gelosi*, *Confidentes*, *Deseosos*, *Fieles*, *Unidos* y *Zan Ganassa*.

En la obra aparecen alrededor de doce personajes, los cuales portan máscaras que poseen diversos significados. Hay tres grupos en la obra como los *Zanni* (criados), *Vecchi* (amos) y los *innamorati* (enamorados). La imagen de Fornaro pertenece al segundo grupo y más en concreto al personaje de *Il Dottore*, que es una sátira al consumismo y al poder

²⁹ HNM, *El Diario Suplemento Dominical Ilustrado*, enero-marzo, Vol. V, No. 71, 9 de febrero de 1908, 1.

que tiene el personaje. Por ello, se le ve haciendo malabares con tres objetos de gran importancia: el tranvía, que es dueño de ella y que con ello genera dinero; no obstante, a su vez está creando muerte por todas las personas que fueron atropelladas por las máquinas.

La caricatura del 8 de mayo de 1908 (Caricatura 6) es un retrato del presidente de Guatemala, Manuel Estrada Cabrera, el cual lleva en su mano derecha un laurel y en su mano izquierda un sombrero de copa que alza en señal de respeto. Enfrente de él se encuentra el gerente de los tranvías inclinándose para recibir la corona. Ambos se encuentran en un lago repleto de sangre con dos cúmulos de calaveras. Al pie de la página se lee: “Todas sus crueldades palidecen ante el completo éxito de su compañía de Trenes Eléctricos. Para ella le entrego á [sic] Ud. El laurel de la victoria”.

La caricatura critica al presidente Estrada Cabrera, siendo, en palabras de Sergio Ramírez, “un verdadero arquetipo del dictador, tal y como un novelista lo querría”.³⁰ Esto se debe a que en abril de 1908 estuvo a punto de ser asesinado a manos de dos cadetes de la Escuela Politécnica. Por ello ordenó fusilar prácticamente a toda la compañía de cadetes a que pertenecieron los responsables del atentado. Es así como se le retrata en la escena por aquel fatídico hecho que sucedió en Guatemala.

Se sigue teniendo una fuerte contraposición en ambos personajes, puesto que son “asesinos”, ya que, si observamos detrás de ellos, veremos cómo tienen una gran cantidad de esqueletos, en el que sobresale el del gerente, puesto que ha “matado” a muchas personas en comparación a Estrada Cabrera, que solamente tiene unas cuantas muertes. La corona de laurel representa la victoria, ya que el gerente ha salido triunfante ante la lucha por ser “mejor” que el presidente de Guatemala.

³⁰ Sergio Ramírez, “El tirano que adoraba a la diosa Minerva”, *Carátula: Dos décadas dando la letra*, 12 de enero de 2021, consultado el 25 de octubre de 2024. <https://www.caratula.net/hoja-de-ruta-edicion-100/>

Caricatura 6. “El Sr. Estrada Cabrera al Gerente de los T.E. de M.”, 1908.



Fuente: HNM, *El Diario*, Vol. VI, Núm. 572, 8 de mayo de 1908, 8.

Los textos de Fornaro abordan la figura del presidente Estrada Cabrera, señalando que, en su tiempo “cometió los mismos crímenes que Porfirio Díaz”, pero en una mayor escala.³¹ Relata cómo una dama le entregó una carta, y describe una serie de “asesinatos” en toda Guatemala. Además, destaca que Estrada Cabrera asesinaba a personas inocentes, estableciendo un paralelismo con Díaz, debido a que ambos mantenían su poder mediante la represión y la violencia.³²

Finalmente, si bien también se puede sugerir que el presidente Cabrera tuvo negocios con alguna compañía de tranvías de Estados Unidos en aquella época, la verdad es que no fue así. Guatemala no recibió esta innovación hasta el 30 de septiembre de 1914, cuando el presidente aprobó tres decretos, entre los cuales se encontraba la implementación de aquellos transportes, a través de la concesión de *Guatemala Marble and Mining Company*.³³

³¹ Fornaro, *México. Tal cual...*, 43.

³² Fornaro, *México. Tal cual...*, 43.

³³ Julio David Menchú Cruz, “Manuel Estrada Cabrera y la Primera Guerra Mundial. Las políticas públicas y Medidas económicas de su gobierno para enfrentar la crisis económica durante el periodo 1914-1919”, *Historia Guatemala* (2020): 49.

En la caricatura del 10 de mayo de 1908 (Caricatura 7) se muestra al “Sr. Brown” sentado mientras sostiene una red de pesca. Enfrente de él se encuentra un lago cubierto de sangre y a sus lados tiene canastas llenas de dinero. Al pie de la imagen se lee: “En este lago de sangre, sangre de víctimas, no son peces sino monedas lo que recoge una poderosa Empresa”.

Nuevamente, se aborda el tema de las víctimas, proporcionando una estimación sobre el número de fallecidos a causa de los tranvías. Según *El Diario*, entre enero y mayo de 1908, más de 347 personas perdieron la vida, una cifra considerable para la época. Sin embargo, no es posible confirmar la veracidad de estos datos.³⁴

El Diario mantuvo una postura de justicia y denuncia ante las numerosas muertes, aunque en sus encabezados también se percibía un tono político, ya que las cifras presentadas parecían exageradas y su veracidad era incierta. En 1906, el número de víctimas reportado ascendió a aproximadamente 600, por lo que sería necesario contrastar esta información con los registros censales de la época. No obstante, es importante reconocer el impacto que el periódico generó al visibilizar la magnitud del problema. Tanto el medio como el caricaturista emprendieron una lucha que parecía interminable.

Es relevante resaltar los cuerpos de los periódicos, ya que son un complemento de los trabajos de Carlo de Fornaro. En cada una de ellas nos habla de cómo están en contra del gerente de los tranvías; a su vez, hacen un llamado al lector para que sea consciente de la situación. Esto se puede notar con los números de atropellados por los medios de transporte. Por consiguiente, resalta cómo en algunos apartados se le cataloga al gerente como el nuevo “Atila”, aunque no podemos confirmar quién es el responsable de nombrarlo con este apodo, es interesante indagar en la visión que tenían sobre la compañía en aquella época.

³⁴ HNM, *El Diario*, abril-junio, Vol. VI., Núm. 565., 10 de mayo de 1908, 1.



Caricatura 7. “347 víctimas en 127 días”, 1908.



Fuente: HNM, *El Diario Suplemento Dominical Ilustrado*, Vol. V, No. 84, 10 de mayo de 1908, 1.

Su última caricatura publicada en *El Diario* data del 25 de mayo de 1908 (Caricatura 8). En el dibujo de Fornaro vemos al “Sr. Brown” vestido como un actor inglés; en su mano izquierda sostiene una calavera, mientras que con la otra la señala. Atrás de él se encuentra un sepulturero cavando una tumba mientras mira fijamente al otro hombre. Al pie de la caricatura se lee: “El soliloquio de Hamlet-Barrow. Matar ó [sic] no matar: esa es la cuestión”.

La imagen nuevamente crítica a la compañía y las muertes que estaba generando; de hecho, Fornaro documentó en su libro que la cifra ascendió a más de 765 muertes. No obstante, aquel censo aún no está confirmado. Por supuesto, en ese mismo año, a causa de todas estas muertes, el artista realizó una propuesta a Juan Sánchez Azcona: “Yo sugerí la idea de atacar a los ministros del gabinete para forzarlos a obligar a la compañía a mejorar



las condiciones existentes; pero ante esta idea, el presidente y el director de 'El Diario' sufrieron un ataque de gota del que no se restablece aún”.³⁵

Caricatura 8. “El soliloquio de Hamlet-Barrow”, 1908.



Fuente: HNM, *El Diario*, Vol. VI, Núm. 589, 25 de mayo de 1908, 8.

Hasta el día de hoy no se sabe a qué ataque se refería, pero, de cualquier manera, resultaba sumamente arriesgado amenazar a los miembros del gabinete para exigir mejoras en las condiciones de los tranvías, debido a que la mayoría de ellos eran hombres poderosos y con fuertes lazos con Porfirio Díaz. Por lo que un movimiento de esa magnitud era simplemente un suicidio o, en el peor de los casos, un arresto por parte del gobierno mexicano.

Para concluir, se hace referencia a la historia de *Hamlet*, que pertenece a una de las obras del famoso dramaturgo inglés William Shakespeare. En uno de sus apartados, el protagonista y su amigo Horacio se encuentran a uno de los sepultureros mientras hacían una tumba para Ofelia; es así como uno de los excavadores menciona su monólogo “matar o no matar”, y mientras lo dice, su compañero encuentra un cráneo. Este pertenecía a

³⁵ Fornaro, *México. Tal cual...*, 118.

Yorick, el antiguo bufón de la corte cuando Hamlet era un niño, lo que lleva al protagonista a hablar con la calavera.

Esta escena no era desconocida para el público, ya que la obra se estrenó en 1603 y, con el paso del tiempo, su historia se volvió ampliamente conocida. Muchos artistas estuvieron familiarizados con sus escenas, y en América Latina, la figura de William Shakespeare se difundió a través de representaciones operísticas. La referencia de Hamlet en los trabajos de Fornaro evidencia su profundo conocimiento de la literatura europea.

Ahora bien, no se conservan más caricaturas referentes a la Compañía de Tranvías en México y esto se debe a que el 24 de mayo de 1908, un día anterior al último dibujo de Fornaro sobre los tranvías, sus caricaturas estuvieron enfocadas en otro tema, más específico en una “Ley para cerrar restaurantes a medianoche”.³⁶ En ella, Fornaro fungió no solamente como ilustrador, sino también como narrador y crítico, lo que se vio reflejado en los números posteriores que lanzó la editorial.

No obstante, aquellas caricaturas no serán incluidas en este trabajo, ya que no existe suficiente información sobre lo que pasó realmente y qué papel tuvo el gobierno mexicano ante tal situación. Pero menciono este caso porque también hizo otros dibujos que no fueron referentes a Díaz, Spíndola, E.U.A., etcétera. Además, aquellas caricaturas se distinguen porque el tono macabro baja considerablemente, asemejándose más a lo burlesco; la sangre y las muertes serán olvidadas para centrarse más en la ridiculización del caso que se estaba llevando a cabo.

Por otro lado, *El Diario* dejó de profundizar en el tema de los tranvías y las cifras pararon tras la última publicación que hizo Carlo de Fornaro sobre dicha empresa. Las quejas, la justicia y la política que habían acumulado desaparecieron, puesto que comenzaron a enfocar su trabajo en otros proyectos, como lo fueron la situación política de Guatemala y México, el caso de los restaurantes de medianoche y su rivalidad con el periódico *El Imparcial*. Sin embargo, *El Diario* intentó seguir visibilizando a las víctimas de los atropellados mediante caricaturas que denunciaban la negligencia del gerente y su incapacidad para reducir el número de fallecidos. Además, se criticó cómo la compañía de tranvías seguía obteniendo ganancias a pesar de los constantes reportes de los trabajadores y de los atropellados. No obstante, una vez que Carlo de Fornaro se enfocó en otros trabajos, la crítica se detuvo a tal punto de desaparecer antes de la salida de Fornaro del periódico.

³⁶ HNM, *El Diario Suplemento Dominical Ilustrado*, mayo-julio, Vol. V, No. 86, 24 de mayo de 1908, 4.

El Sr. Brown

El 26 de octubre de 1908 Carlo de Fornaro dejó de trabajar en *El Diario* y regresó a los Estados Unidos a finales del mismo año. A inicios de 1909 comenzó a trabajar en su siguiente obra, titulada *Díaz, Czar of Mexico*, mientras que la traducción se llamó de *México. Tal cual es*.³⁷ Fue publicado a través de la editorial *The International Publishing Co.*, en febrero de 1909.³⁸

A pesar de su partida, siguió mencionando a la compañía de tranvías en su obra, en ella habla como dicha compañía provenía de Boston y era manejada por un sujeto denominado “Mr. Brown”.³⁹ Mencionó que la empresa era la “más sangrienta y violenta que ha existido”, llevándose consigo a más de 765 personas y que la misma compañía se negó a indemnizar a las personas afectadas.⁴⁰

Sin embargo, el propio Carlo de Fornaro ideó un plan para que la compañía asumiera la responsabilidad por los daños causados. No obstante, su propuesta implicaba un ataque directo al gabinete con el objetivo de destituir al gerente, lo que hacía que el proyecto fuera sumamente arriesgado. De haber tenido éxito, se habrían mejorado las condiciones del servicio de tranvías en la Ciudad de México.⁴¹

Así concluyó su lucha. Fornaro enfrentó un complicado juicio, promovido por Rafael Reyes Spíndola a mediados de ese año, y nunca retomó su campaña contra la compañía de tranvías. Su atención se volcó hacia otros proyectos, destacando especialmente sus críticas al presidente Porfirio Díaz hacia finales de 1911.

Conclusiones

Carlo de Fornaro, a pesar de ser un extranjero, se adentró a territorio mexicano, a tal punto que estuvo luchando para que mejoraran las condiciones de los tranvías en la Ciudad de México. Esta faceta se distingue por enfocarse en la caricatura política, ya que originalmente sus trabajos estuvieron enfocados en la representación de licenciados, doctores, actrices, militares, entre otros.

Estas caricaturas se distinguieron por su tono macabro y sangriento en la representación de sus personajes. Predominando la muerte y la sangre, además de hacer

³⁷ Saborit, *Una visita a Marius de Zayas* (México: Universidad de Veracruz, 2009), 24.

³⁸ Fornaro, *México. Tal cual...*, 6.

³⁹ No dice cuál es el verdadero nombre del gerente, puesto que nunca se reveló la verdadera identidad y solamente nos comparte su apellido. Fornaro, *México. Tal cual...*, 118.

⁴⁰ Fornaro, *México. Tal cual...*, 118.

⁴¹ Fornaro, *México. Tal cual...*, 118.

referencia a varias obras de teatro y estilos artísticos originarios de Europa. Esto se debe a que Carlo de Fornaro, desde una edad temprana, tuvo acceso a una amplia variedad de libros, lo que le permitió desarrollar un profundo conocimiento de la literatura. Entre sus influencias se encuentran figuras como William Shakespeare, Johann Wolfgang von Goethe y Jonathan Swift, cuyas obras emblemáticas fueron retomadas en sus caricaturas políticas.

Resulta interesante observar cómo, a través de estas ilustraciones, se fue construyendo un imaginario en torno a la compañía de tranvías, representándola como una entidad despiadada, obsesionada con el dinero y dispuesta a generar muerte entre los ciudadanos de México. Fornaro se unió así a los caricaturistas mexicanos que manifestaban su descontento ante el creciente número de víctimas, por lo que su historia y su contribución en el país merecen ser estudiadas y valoradas.

A su vez, *El Diario* desempeñó un papel muy importante, ya que fue complementario para los trabajos de Fornaro. El dibujo y el texto se complementan mutuamente, ya que la caricatura refuerza el mensaje escrito y, a su vez, el texto brinda contexto a la imagen, facilitando su interpretación.⁴² Por ello, es fundamental analizar el contenido de los periódicos, pues ofrecen pistas clave para comprender el significado de las caricaturas y el mensaje que buscan transmitir.

Por otro lado, las caricaturas no deben verse únicamente como simples ilustraciones destinadas al entretenimiento, sino que “no es la crónica de los hechos ni un testimonio de éstos. Constituyen la expresión y la opinión de un individuo y de un grupo, y es siempre, por tanto, una visión sesgada y cargada de intencionalidad política”.⁴³ La caricatura no solo es una herramienta de crítica, sino también un recurso valioso para el análisis histórico. Permite estudiar las representaciones de quienes la producen, en este caso, Carlo de Fornaro y comprender sus preocupaciones al visitar México, así como su perspectiva sobre la Compañía de Tranvías Eléctricos de México.

⁴² Eduardo del Río, *Un siglo de caricatura en México* (México: Debolsillo, 2010), 167.

⁴³ Fausta Gantús, “Porfirio Díaz y los símbolos del poder: la caricatura política en la construcción de imaginarios”, *Cuicuilco* 14, n.º 40 (2007): 209-210.

Fuentes de archivo

AGN. Archivo General de la Nación

Fondo: *El Diario (1906-1908)*

Fondo: *El Diario Ilustrado (1906-1908)*

HNM. Hemeroteca Nacional de México

Fondo: *El Diario (1906-1908)*

Fondo: *El Diario Ilustrado (1906-1908)*

Bibliografía

De Fornaro, Carlo. *México tal cual es*. Nueva York: The International Publishing, 1909.

Del Rio, Eduardo. *Un siglo de caricatura en México*. Ciudad de México: Debolsillo, 2010.

Gantús, Fausta. “Porfirio Díaz y los símbolos del poder. La caricatura política en la construcción de imaginarios”. *Cuicuilco* 14, n.º 40 (2007): 205-222.

García, Clara Guadalupe. *El periódico El Imparcial. Primer Diario moderno de México (1896-1914)*. México: Centro de Estudios Históricos del Porfiriato, 2003.

Gómez Rey, Patricia y Héctor Ignacio Martínez Álvarez. “Los tranvías eléctricos de la Ciudad de México: Transformaciones urbanas y los conflictos de los tranviarios”. *La electrificación y el territorio: historia y futuro* (2016): 11-12.

Liehr, Reinhard y Mariano E. Torres Bautista. *Las compañías eléctricas extranjeras en México, 1880-1960*. México: Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, 2010.

Menchú Cruz, Julio David. “Manuel Estrada Cabrera y la Primera Guerra Mundial. Las políticas públicas y Medidas económicas de su gobierno para enfrentar la crisis económica durante el periodo 1914-1919”. *Historia Guatemala* (2020): 49-50.

Saborit, Antonio. *El Mundo Ilustrado de Rafael Reyes Spíndola*. México: Centro de Estudios de Historia de México, 2003.

Saborit, Antonio. *Una vista de Marius de Zayas*. México: Universidad Veracruzana, 2009.

Vasquez Montaña, Margarita. “El rostro claroscuro del Porfiriato en la tinta de socialistas, radicales, periodistas y viajeros extranjeros en México”. En *La modernización porfiriana vista por los viajeros*, coordinado por José Enrique Covarrubias e Itzel Toledo García, 203-222. México: Universidad Nacional Autónoma de México/ Instituto de Investigaciones Históricas, 2023.

Referencias electrónicas

Ramírez, Sergio. “El tirano que adoraba a la diosa Minerva”. *Carátula: Dos décadas dando la letra*, consultado el 25 de octubre de 2024. <https://www.caratula.net/hoja-de-ruta-edicion-100/>