



PITA PITA Y CAMINANDO

TRANVÍAS Y FERROCARRILES EN EL CENTENARIO DE LA INDEPENDENCIA

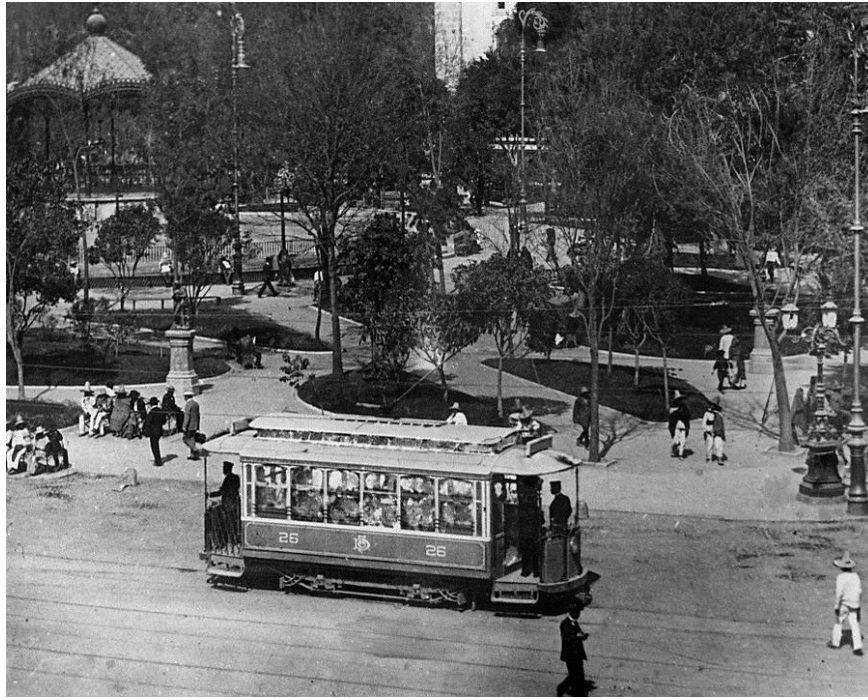
Para celebrar el primer Centenario de la Independencia de México en 1910 el gobierno del general Porfirio Díaz no escatimó en realizar un vasto programa de actividades. Participaron tanto los ministerios o secretarías de estado, como los gobiernos estatales y municipales. La Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas tuvo a su cargo la realización de grandes obras entre las que destacan el Manicomio General de La Castañeda, inaugurado el 1 de septiembre; la Columna de la Independencia (16 de septiembre) y el Hemiciclo a Juárez (18 de septiembre). Otras dos grandes obras quedaron inconclusas: el Teatro Nacional (hoy palacio de Bellas Artes) y el palacio Legislativo (hoy monumento a la Revolución).

De acuerdo con el periódico El Imparcial¹ la vida en la Ciudad de México en 1910 era presa de una “invasión” numerosa de forasteros o visitantes en los días próximos a los festejos del Centenario, ocasión que se convirtió en un gran motivo para hacerse presente en la capital del país y disfrutar al máximo de los diversos eventos programados para tan especial acontecimiento. La prensa se preguntaba entonces ¿habrá facilidades en los medios de transporte para la circulación en la capital y para el traslado de pasajeros de todos los puntos de la República a la Metrópoli?

TRANVÍAS

La Compañía de Tranvías de México, establecida el 1 de marzo de 1901, tenía a su cargo la red tranviaria eléctrica de la capital del país. En 1910 su gerente, el Sr. Harrsen, estaba más que convencido de que su empresa atendería satisfactoriamente al número extraordinario de pasajeros que abordarían los trenes a lo largo del mes de septiembre, para lo cual ofrecía 100 tranvías extras.

El domingo 31 de julio de 1910 la operación de los 100 tranvías extras fue puesta a prueba y salió avante. El Sr. Harrsen así lo confirmó: “Creo que en cualesquiera de los días de septiembre difícilmente habrá una afluencia tan numerosa de pasajeros que circule en un momento dado por las líneas de la Compañía, como lo hubo el domingo pasado: a Xochimilco fueron millares de paseantes, durante la tarde; a San Ángel igualmente, con motivo de la kermesse; al Tívoli, por la romería de los vascos; a los toros; a Chapultepec...etc.; cien carros extraordinarios se pusieron y el servicio fue bueno; creo que para el Centenario bastarán esos carros.”²



100 tranvías extras solucionaron el transporte de numerosos compatriotas en la capital del país durante los festejos del Centenario de la Independencia. Reproducción autorizada por el INAH.

Los desfiles, las manifestaciones diversas, las serenatas...estaban contempladas como posibles causas para interrumpir el paso de los tranvías, se estudiaron entonces posibles rutas alternas con el propósito de tener un tráfico regular y ordenado bajo dichas circunstancias.

FERROCARRILES

Al igual que la Compañía de Tranvías, Ferrocarriles Nacionales de México puso a disposición de los mexicanos de provincia un servicio extraordinario de trenes para llevarlos a la Ciudad de México y celebrar el Centenario de la Independencia. Junto con este ofrecimiento había también notables rebajas en el costo de los pasajes.³

Las estaciones de trenes que se encontraran a menos de 600 km de la capital venderían sus boletos especiales del 1 al 30 de septiembre. Un viaje redondo individual costaría la ida más una tercera parte del regreso, teniendo como límite diez días para su retorno; un viaje doble redondo implicaría un descuento del diez por ciento, teniendo como límite 30 días para el regreso.

Por su parte, las estaciones ferroviarias ubicadas a más de 600 km de distancia ofrecerían el pasaje redondo cobrando solamente la ida (50% de descuento), con límite de 15 días para su regreso. Aquellas personas que solicitaran su regreso con límite de 30 días, el pasaje les costaría una ida más una tercera parte del regreso.

El Ferrocarril Interoceánico ofrecía también las siguientes ventajas. De todos los puntos de su ruta hacia la Ciudad de México ofrecerían boletos del primero al 30 de septiembre, por el viaje redondo se cobraría el pasaje de ida más la tercera parte del viaje de vuelta, sin que el límite exceda del día tres de octubre.



Locomotora adornada con motivos patrios para festejar el primer Centenario de la Independencia Nacional.
Reproducción autorizada por el INAH.

De esta forma, el servicio de ferrocarriles y tranvías eléctricos tuvo una destacada participación en el festejo del primer Centenario de nuestra Independencia.

REFERENCIAS

- ¹ “Los Ferrocarriles en el Centenario”. El Imparcial sábado 6 de agosto de 1910, p. 7.
- ² “Los Ferrocarriles en el Centenario”, Op. Cit.
- ³ “Los Ferrocarriles en el Centenario”, Op. Cit.