



LA ELECTRICIDAD VIAJA EN TRANVÍA

*Al llegar a una esquina, mi sombra
se separa de mí, y de pronto, se arroja entre las ruedas de un tranvía*

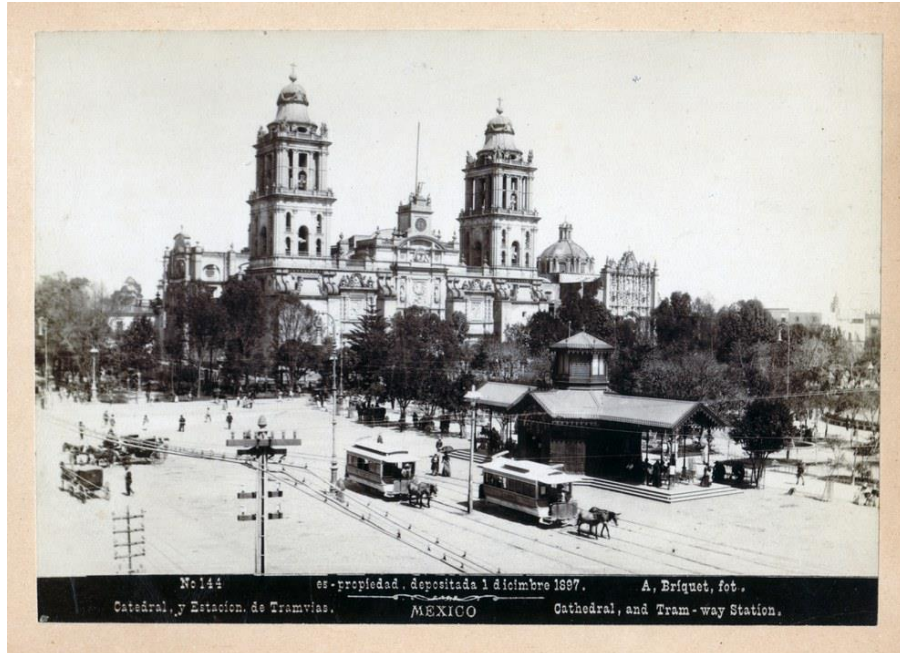
Oliverio Girondo

En el último cuarto del siglo XIX la producción y empleo de la electricidad marcó sin duda el inicio de la segunda revolución industrial. Notables ingenieros, inventores y científicos contribuyeron al desarrollo de esta nueva fuente de poder. Thomas Alva Edison, creador de la lámpara incandescente, el fonógrafo, el kinescopio, se ubicó al frente de la llamada Era de la Electricidad.

La sociedad en general modificó su vida cotidiana, los estudiantes podían alargar sus noches de lectura con una lámpara, al igual que las tertulias; el fonógrafo facilitó disfrutar del canto y la música sin ir al teatro; las amas de casa aprovechaban el surgimiento de los electrodomésticos para tener un tiempo libre. Las ciudades cambiaron su fisonomía al mostrar postes y cables de alumbrado; los hoteles ofrecían agua caliente y uso de elevadores; y desde luego, los tranvías se volvieron más rápidos.

Al reactivarse la economía del país y aumentar la población de la capital de la República, y de las poblaciones aledañas, se generó en el último tercio del siglo XIX la modernización del transporte, reflejada en una red urbana y suburbana creada para los tranvías inicialmente tirados por mulas o caballos. Las redes suburbanas se establecieron sobre calzadas o caminos que comunicaban a la ciudad con los principales pueblos. Los tranvías de mulitas eran fabricados en Estados Unidos por la empresa John Stephenson Co., y tenían su estación principal en el zócalo de donde partían a casi todas las calles de la ciudad y poblaciones importantes como Tlalpan, Tacubaya, Azcapotzalco, Tacuba, Santa Fe, San Ángel, Mixcoac...En 1890 circulaban 300 tranvías arrastrados por tres mil mulas y caballos.¹

EL MIRADOR



Tranvías de mulitas y su estación en la plaza de la Constitución, 1897. Archivo Histórico de la Biblioteca Francisco Xavier Clavigero - Universidad Iberoamericana.

Con el establecimiento del Taller y Plantas Generadoras de Indianilla en 1898, se dio comienzo al ensamble de los modernos tranvías eléctricos marca Brill, que darían descanso por fin a los miles de mulitas y caballos que tiraban de este medio de transporte. El 15 de enero de 1900 el general Porfirio Díaz inauguró la primera ruta de tranvías eléctricos Zócalo-Tacubaya, tenían una capacidad para 24 y 36 pasajeros; el primero mostraba seis ventanillas en sus costados, y el segundo nueve.

Con la introducción de la energía eléctrica estos tranvías redujeron los tiempos de recorrido. En solo una década, este novedoso transporte alcanzó diversos e importantes sitios como el antiguo pueblo de Coyoacán (1901), la colonia Santa María la Ribera (1902), y las viejas poblaciones de Azcapotzalco (1905) y Xochimilco (1910).² Vale la pena adentrarse en las inauguraciones de los trenes de México a Iztapalapa y Cuajimalpa, posteriores al porfiriato.

La población de Iztapalapa fue favorecida al tener como invitado de honor en la inauguración de su tranvía eléctrico, al presidente de México don Francisco I. Madero. Fue el domingo 26 de mayo de 1912 cuando el “pintoresco pueblecillo del Distrito” organizó una festiva ceremonia para celebrar tal acontecimiento. Tres tranvías especiales partieron de Chapultepec a las 10 de la mañana: en el “Anáhuac” iban los altos empleados de la Compañía de Tranvías; en el “México”, representantes de la prensa y un cuerpo de policías; y en el “Chapultepec”, el presidente Madero, Harro Harsen presidente de la Compañía de Tranvías, y el ingeniero Manuel Bonillas secretario de Comunicaciones y Obras Públicas entre

EL MIRADOR

otras personalidades. El presidente Madero fue aclamado en las distintas poblaciones situadas a lo largo del recorrido: Santa Anita, Iztacalco, Mexicaltzingo...

Al llegar a Iztapalapa, el presidente y su comitiva fueron conducidos al kiosco de la plaza principal. Madero ofreció un discurso emotivo y esperanzador con miras a solucionar los problemas que presentaba el norte del país, con las tropas de Pascual Orozco. Sin embargo, dedicó al final unas palabras de felicitaciones a los habitantes de Iztapalapa: "...porque han empezado a disfrutar de los beneficios de la revolución, afrontando los progresos de la moderna civilización. Que esta nueva vía férrea sea una fuente de riqueza y de bienestar para este pueblo y que el ejemplo de todos vosotros, el ejemplo de un pueblo trabajador, dedicado al cultivo de la tierra sea un aliciente para que muchos hermanos nuestros extraviados depongan las armas, se dediquen a trabajar dentro de la Ley, dentro de la Constitución, para el engrandecimiento de la República."³ Al término del evento, le fue ofrecido al presidente Madero un lunch-champagne en un hermoso cenador del jardín.

A la una de la tarde se efectuó el primer viaje en tranvía para el público en general, se estima que 10 mil personas se reunieron en Iztapalapa para celebrar este acontecimiento que duró hasta las 10 de la noche, tiempo en el que regresaban los últimos trenes de este nuevo servicio.

Meses después, el domingo 24 de noviembre de 1912 dio inicio el servicio de trenes eléctricos a la población de Cuajimalpa. Según la prensa, destacaban en el trazado de esta vía –a diferencia de otras- el sistema de cables y la perfección en rieles y terraplenes que impedían la trepidación de los trenes; al igual que el sistema empleado para las curvas, cuyo objetivo era que el pasajero no sintiera el brusco movimiento que experimentaba en otras rutas. La obra costó dos millones de pesos y tuvo una longitud de 15 km, la distancia que hay entre Tacubaya y Cuajimalpa. La belleza de este camino se comparaba con la vista en el recorrido del ferrocarril México-Cuernavaca, rodeado de altas montañas y bellos paisajes exhuberantes. Los beneficios que traería esta obra, se reflejaban en los rostros sonrientes de los habitantes de Cuajimalpa quienes solían hacer este viaje Tacubaya-Cuajimalpa en seis o siete horas, a bordo de incómodas diligencias; y ahora solo harían de camino una hora.⁴

Al paso del tiempo y con el crecimiento de la ciudad y sobre todo, del parque vehicular (automóviles y camiones), amén de las fallas en el suministro de la electricidad, los tranvías se volvieron lentos y complicados en su accionar. La tecnología permitió a los tranvías que le siguieran en su desarrollo natural los llamados trolebuses, que poseían ruedas y podían esquivar a otros automóviles en su recorrido. Con la llegada del Sistema de Transporte Colectivo Metro, en 1969, el

EL MIRADOR

tranvía eléctrico haría su último recorrido diez años después. Hoy en día, varias réplicas del modelo 1900 llevan y traen a los turistas para recorrer los sitios más emblemáticos de las ciudades con patrimonio histórico y cultural de nuestro país.

REFERENCIAS

¹ Aguirre Botello, Manuel y Héctor Galán Pane, “Los tranvías de la ciudad de México 1850-1971”, en México Mágico, <http://www.mexicomaxico.org/Tranvias/TRANVIAS.htm> consultada el 24 de junio de 2019.

² *Cien años de Comunicaciones y Transportes en México 1891-1991*. Secretaría de Comunicaciones y Transporte, México, 1991.

³ “Fue inaugurada la línea eléctrica a Ixtapalapa”, *El imparcial* (mayo 27, 1912) primera plana.

⁴ “Ayer se inauguró la Línea de Tranvías a Cuajimalpa”, *El Imparcial* (noviembre 25, 1912) p. 5.