

El tranvía en La Habana de nuestros recuerdos



Por: Guadalupe Yaujar Díaz

Si bien es cierto que los tranvías fueron útiles vehículos engavetados ya en el olvido que nos deja el tiempo, no sucede así con los recuerdos que de niños nos dejaron y que marcaron una época.

En La Habana, segunda urbe en América Latina en emplear ese medio de transporte, circularon a partir del 1 de junio de 1862, empeño solo precedido por la ciudad de México en 1858.

El capitán general, don Francisco Serrano Domínguez, duque de la Torre y conde de San Antonio, inauguró solemnemente este día, el servicio público “Ferrocarril Urbano de La Habana” en su primer tramo entre las barriadas del Cerro, Jesús del Monte y el Carmelo, en el Vedado.

Estos tranvías eran movidos por fuerza animal, tirados por tres caballos, uno como guía, y conducidos por un cochero, que llevaba en su plataforma un banquillo alto, en el cual se sentaba cuando el “carrito” descendía

pendientes y el caballo no necesitaba azotes para ir a paso vivo.

El 3 de septiembre de 1901 la Havana Railway Company inauguró oficialmente el servicio de tranvías eléctricos de la ciudad de La Habana, con líneas férreas que sobrepasaron su término municipal.

Los carros -34 pies de largo y ocho pies de ancho- estaban montados sobre carretillas de cuatro ruedas con un peso de 17 000 a 20 000 libras cada uno. Todos se fabricaban en Cuba, en los talleres de la compañía, se desplazaban en una sola dirección equipada con 19 asientos transversales para 38 pasajeros, dos en cada uno. El costo del pasaje era de cinco centavos

En la capital del país, en los primeros tiempos, solamente se mantuvieron cuatro líneas dobles, que partían de las terminales del Vedado, Cerro, Jesús del Monte y Príncipe e iban a San Juan de Dios y al Muelle de Luz, así formaban ocho líneas.

Posteriormente el servicio se amplió hasta las calles San Lázaro, Galiano, 23 y J, Ángeles, Florida, Vives y Belascoaín, al tiempo que treinta y dos rutas brindaron un excelente servicio con las terminales en la Víbora, el Cerro, Carlos III y el Vedado.

Aunque en 1940 –en busca de más confort y ventilación para los pasajeros-se introdujo un nuevo diseño conocido como el modelo «Jaula» , más largo y ancho, éste tenía que hacer un trayecto en vía recta y con el mínimo de desvíos. Precisamente el último tranvía que circuló en La Habana era de este modelo.

El servicio de transporte de pasajeros por tranvías se empleó también en Matanzas, Cienfuegos, Camagüey y Santiago de Cuba (inaugurado en 1907 y retirado en 1951)

Mientras, los dueños e inversionistas del servicio abrieron las puertas a la circulación del sistema de ómnibus motorizados y daban el tiro de gracia al tranvía.

A las 12:08 del martes 29 de abril de 1952, hizo su entrada para siempre en el paradero de Príncipe el P2, número 388, último que circuló por las barriadas habaneras, en su postrer viaje de regreso.

Había salido a las 11:22 de la noche anterior para cumplir su itinerario de siempre. El despedidor, Guillermo Ferreiro, con más de 30 años de servicio, ordenó la salida con algo de nostalgia. Cuando el motorista J. Amoedo y el conductor M. Rey, alias Serrucho, recibieron el cartón de salida sintieron que algo se les desprendía y rompieron a llorar, para ellos aquel sería también su último viaje.

Si bien es cierto que los tranvías fueron útiles vehículos engavetados ya en el olvido que nos deja el tiempo, no sucede así con los recuerdos que de niños nos dejaron y que marcaron una época.

Estuve siempre que visitaba la capital entre aquellos que disfrutaron ese vehículo y viene a mi memoria como unos tíos, muy cortos en economía doméstica, trasladaron con la moral muy alta en éstos una mudada de sus muebles y enseres.....

Quizás si esa utilidad que tuvieron muchos hizo que naciera una frase que tomó popularidad: «No tengo problemas... lo monto en la parte de atrás del tranvía y andando».

<https://www.radiohc.cu/de-interes/caleidoscopio/169815-el-tranvia-en-la-habana-de-nuestros-recuerdos>



Radio Habana Cuba