



Ag 19/46

Por Carlos Robreño

## Los Tranvías Eléctricos

El tranvía eléctrico fué el medio de transporte que causó sensación en todas las grandes ciudades del mundo civilizado, a fines del pasado siglo y principios de este.

Aquí se implantó el sistema durante los años de la ocupación norteamericana, a raíz de haberse terminado la Guerra de Independencia, con objeto de sustituir las viejas "maquinitas" del Cerro y del Vedado y bien pronto sintieron también el impacto de tal avance del progreso las guaguas de Estanillo, tiradas por mulos y los coches de alquiler, llamados también "cristalinos" o "arrastra-panzas".

El importe de un pasaje de ida o de vuelta era de siete centavos "calderilla", ya que en aquella época todavía nuestro signo fiduciario era la moneda española, pero también podía abonarse con un "níquel" americano que se adquiría en muchos lugares al cambio de seis centavos.

La inauguración de las primeras paralelas tranviarias constituyó un acontecimiento inusitado en el cual participó toda la población habanera y la línea inicial en circulación fué la de Vedado-Muelle Luz, con sus colores distintivos: blanco y verde que mantuvieron siempre hasta la aparición de los Autobuses Modernos que respetuosamente lo conservan.

La circunstancia de que los espejuelos que usaba el doctor Marcos García, uno de nuestros primeros jueces correccionales después que se puso en vigor la Orden Militar norteamericana que creó dicho sistema, llevaran cristales de semejante tonalidad dió lugar a que el gracejo popular conociera a dicho funcionario judicial con el cariñoso apodo de "Vedado-Muelle de Luz".

Como es natural, la aparición del tranvía trajo consigo obligatoriamente la rumbita inevitable que en aquella época en que Cuba no había perdido su buen humor servía de melodioso colofón a todo suceso de más o menos trascendencia en nuestra vida aldeana de entonces. Y por calles y paseos a través de las persianas de las casas particulares se oía frecuentemente cantar con sandunguera cadencia:

"Y deme la transferencia  
con su número marcado,  
que voy derecho al Vedado  
a ver la china Inocencia".

X X X X X

El tranvía —la carroza di tutti— fué efectiva-

mente el democrático vehículo de todos durante nuestros primeros cincuenta años de la vida republicana. La joven pareja de novios en un asiento doble con la inseparable "futura mamá política" en el de atrás, al lado de la cocinera que acababa de salir de la colocación, con sus cartuchos cargados con residuos de comida o el modesto empleado que después de acicalarse convenientemente venía al centro de La Habana a distraerse un poco, asistiendo a la segunda tanda de "Alhambra", eran los pasajeros más frecuentes.

Su máxima velocidad: los nueve puntos no le permitirían en estos tiempos sostener una competencia victoriosa con ninguna guagua que llevara un minuto de retraso, pero el tranvía a cada rato sufría algunas breves demoras, cuando los "troleies" se salían de su lugar o retrasos más duraderos al acabarse el fluido eléctrico. De todos modos, siempre resultaban más sportables que los aborrecidos trasbordos de nuestros modernos ómnibus.

X X X X X

Y así andaban sobre las paralelas, sin descarrilarse, lo cual le daba cierta ventaja legal en los choques, según alegaba constantemente en los juicios correccionales el doctor Tremols, abogado de la compañía, esos carros eléctricos que manejaban en su mayoría recios peninsulares de amplios bigotes, los cuales servían de burla a los estudiantes universitarios cuando en los primeros días de curso abordaban dichos vehículos, sin idea de abonar el precio del pasaje, más con ánimo de diversión, que de causar perjuicios.

A veces, sin embargo la broma universitaria resultaba de más grave envergadura al untársele a las paralelas un jaboncillo que impulsaba al tranvía con velocidad de montaña rusa, San Lázaro abajo.

Poco a poco la capital se vió cruzada por los ralles tranviarios en todas direcciones, acorde con las exigencias de la población y cada línea mantenía después por la noche un carro de confronta, con horario y soñolienta clientela fija.

Un buen día, el reloj inexorable del progreso marcaba la hora fatal del tranvía. Había cumplido su ciclo histórico y desaparecía, pero los que a través de tantos años utilizamos sus servicios, conocimos de sus bondades y tuvimos que sufrir el cosquilleo incesante producido por aquella "chinche", que en los últimos tiempos se aferraba a sus viejos asientos de mimbre, siempre lo recordaremos con ese agri-dulce sabor de la nostalgia.

21/11/1976  
BIBLIOTECA HISTORIAL  
DE LA HABANA