

PLAZA PUBLICA

Adiós a los Tranvías Disimulada Alza del Transporte Impunidad Ante las Elecciones

Por MIGUEL ANGEL
GRANADOS CHAPA

A partir de hoy, 20 de febrero, dejarán de circular tranvías en las líneas Isabel la Católica-Ciudad Universitaria; Merced-Ciudad

Universitaria; Obregón-Insurgentes; Tetepilco-Mixcoac; Valle; y el circuito turístico llamado "Cero".

Ahora sólo quedan las siguientes rutas tranviarias: Villa-Zócalo-Lucas Alamán; Azcapotzalco-Plomo; Xochmilco-Tasqueña; y Tlalpan-Tasqueña. Las líneas cuya operación se suspende resultan afectadas por la construcción de ejes viales, y si bien se anuncia que serán sustituidas por rutas de trolebuses cuando tales ejes queden terminados, subsiste el problema del lapso en que no habrá servicio, cuya duración no puede determinarse, no obstante los programas anunciados; y subsiste también el riesgo de que simplemente se abandone la ruta como ocurrió durante la administración federal interior con las líneas Juancatlén-C.U., suspendida cuando se constituyó el circuito interior; y con la línea Palma-Artes-Manuel María Contreras, que dejó de operar porque cambió el sentido de la circulación en varias de las calles por donde corría.

Por más justificaciones que se encuentren a esta decisión, no deja de ser lamentable. La deploramos, no por supuesto a partir de una actitud nostálgica, es decir porque nos duela el tránsito del pasado al presente y al futuro. Desde un cierto punto de vista hasta es obvio que habrá mayor fluidez en la circulación de vehículos automotores en las arterias por donde hasta ahora transitaban los tranvías que se retiran, pues la rigidez de este género de transporte lo hace sumamente estorbo para quienes conducen otro tipo de unidades.

Pero frecuentemente parece olvidarse a las autoridades capitalinas que en esta ciudad hay alguien más que los propietarios y conductores de automóviles. En 1970 los transportes eléctricos trasladaron a catorce millones de personas mensualmente, en 1976 la cifra llegó a 21 millones y de ahí puede calcularse el número servido actualmente por esta clase de vehículos. Una importante porción de esta cantidad de capitalinas resultará inmediatamente afectada por la suspensión del servicio, y resentirá fuertes daños en su economía y en su vida personal y social.

En efecto, estos varios millones de personas dejarán de pagar el "testón" que todavía cuesta la corrida en tranvía, para al menos duplicar, o cuadruplicar, según el caso su gasto en materia de transportes, pues las corridas de autobús cuestan 1.50 o dos pesos. Y para economías que todavía se miden en centavos, y en que el pago de transportes resulta significativo, aumentos de 200 y 800 por ciento no pueden dejar de ser erogados sin perjuicio grave.

Esta disimulada alza en las tarifas del transporte se agrega a otras que en el pasado se practicaron contrariando los intereses de la gran muchedumbre de los usuarios del transporte público. Sustituyendo unidades cuyas tarifas son bajas por otras que las tienen más altas o acortando rutas, los propietarios de autobuses han podido aumentar sus ganancias, o por lo menos no las han visto mermadas pese a la inflación general. El Metro y los transportes eléctricos de superficie sirven como paliativo a esa situación; de allí que se abulte la gravedad de la decisión de levantar los rieles en Insurgentes Sur, en la avenida Revolución, en Félix Cuevas y Extremadura, en Emiliano Zapata, en la avenida Coyoacán, etc.

Un simple observador callejero puede atestiguar las enormes dificultades de los usuarios de autobuses y taxis de servicio colectivo para abordar esas unidades y para ser transportados por ellas a la velocidad necesaria. Es fácil, por ende, imaginar lo que ocurrirá a partir de hoy en las rutas alternativas a las de tranvías que dejan de ser operadas, cuando de pronto aparezcan los antiguos pasajeros de dichos transportes eléctricos disputando a los usuarios normales de los otros vehículos lugares cada vez más preciado. Es fácil imaginar cuánto mayor dilación experimentarán unos y otros en sus traslados. Es fácil imaginar en qué grado aumentará la agresividad de unos y otros, enfrentados conforme a las normas típicas de la ley de la selva. Es fácil imaginar la disminución en la productividad originadas por las mayores demoras y el mayor cansancio por el transporte. Es fácil imaginar la disminución de la capacidad de convivencia, familiar y social que afectará a quienes a contar de ese día no tienen ya servicio de tranvías a su disposición.

El 26 de abril de 1861 se concedió permiso a los señores Arben y socios, para construir un camino de fierro de la ciudad de México a Chalco, pasando por Mixcoac, Coyoacán y Tlalpan. La línea partiría de La Merced, y recorrería las calles de Rejas de Fátima, Porta Coeli, San Bernardo, Capuchinas, Cadena, Zuleta, Petrides, Nuevo México, Alconedo y Providencia (que ahora se llaman Venustiano Carranza y Artículo 123), Pucareli, lo que es ahora la avenida Chapultepec, que se llamaba entonces Cañada del Acueducto, "hasta tocar en la puerta de la residencia imperial de Chapultepec" (pues cuando se construyó, Maximiliano ya gobernaba en la capital) de donde torcía a la izquierda hacia Tacubaya, Mixcoac y San Ángel.

Más de un siglo después del comienzo de esta historia asistimos al inicio de su declinación.

Montes 20 de febrero / 79

Cine Mundial