

El tranvía

BERNARDO BÁTIZ V.

En mi adolescencia usé diariamente el tranvía, para ir por calzada de Tlalpan y San Antonio Abad desde la colonia Álamos a la esquina de Regina y Pino Suárez, de ahí a media cuadra, pasando la cerería de San Camilo estaba (y está aún) el sobrio edificio neoclásico de la secundaria uno, modelo de escuela pública y una de las mejores de su tiempo. Otros compañeros llegaban a pie del rumbo de la Merced o de San Pablo, pero muchos venían en “tren”, como se le llamaba al tranvía eléctrico, desde la Algarín, de la Obrera y aun de tan lejos como la Portales.

En la secundaria uno —donde nos formaban no sólo en ciencias, matemáticas, física y biología, sino también en humanidades— una excelente maestra de español, Gracia María Vargas, nos puso a leer *Florilegio de cuentos*, de Editorial Patria, antología de autores escogidos por el erudito don Carlos González Peña; en ese libro de verdadero amor a las letras y al arte, entre otros cuentos, leí la chispeante “Novela del tranvía”, de Manuel Gutiérrez Nájera, ligera y amena crónica de un viaje en tranvía por los andurriales de la capital, a la que el duque Job compara con una adormilada tortuga que extiende, fuera de su capacidad, sus cuatro patas lodosas a los cuatro puntos cardinales.

El tranvía fue un excelente medio de transporte. Limpio, seguro y cómodo. Se podía ir por todos los rumbos de la ciudad a través de la red de vías que lo mismo nos llevaban a Tlalpan o a Xochimilco en el sur, que a la Villa de Guadalupe en el norte; al Zócalo, por supuesto, y hasta La Venta, de donde partían nuestras aventureras excursiones a la Cruz Blanca y al Desierto de los Leones.

En parte por estas remembranzas, me dio gusto que el Gobierno del Distrito

Federal se haya propuesto restablecer el servicio de tranvías entre Balbuena y el Centro Histórico. La idea es loable, congruente con el proyecto de hacer del antiguo primer cuadro un lugar más humano y hermoso, con menos automóviles y más peatones y más bicicletas. El tranvía no desentonará y será un transporte adecuado a esa hermosa zona de la ciudad, ahora mejor iluminada, sin vendedores ambulantes y remozada en general; será un transporte no contaminante y perfecto para recorrer las calles y plazas del corazón de la metrópoli.

En muchas urbes del mundo se usan los vehículos eléctricos, especialmente en Europa. En Holanda, para un breve curso de derecho constitucional mexicano, recorrí en tranvía por una semana de

Amsterdam a Leiden, en cuya universidad un puñado de estudiantes escuchaba hablar del federalismo y de los derechos sociales. Son famosos los tranvías de San Francisco y los hay en Londres, en Barcelona, en Madrid y no sé en cuántas grandes ciudades más, que no por ello dejan de ser modernas ni cosmopolitas ni bien organizadas.

El transporte en tranvía es el ideal para los cascos antiguos de las ciudades, tanto para habitantes como para turistas. Desde estos vehículos movidos por energía limpia, se disfruta mejor el paisaje urbano y se convive con la gente.

Hay, sin embargo, críticos que oponen sesudos argumentos técnicos en contra, pero hay felizmente otros especialistas que con no menos sólidas razones defienden la idea de modernos tranvías circulando por nuestra ciudad. Algún otro, por primera vez opina en contra de un proyecto de la autoridad; nunca es tarde para empezar a ejercer esta reconfortante libertad, pero hay temas mejores para iniciarse en el valor civil.

jusbbv@hotmail.com

