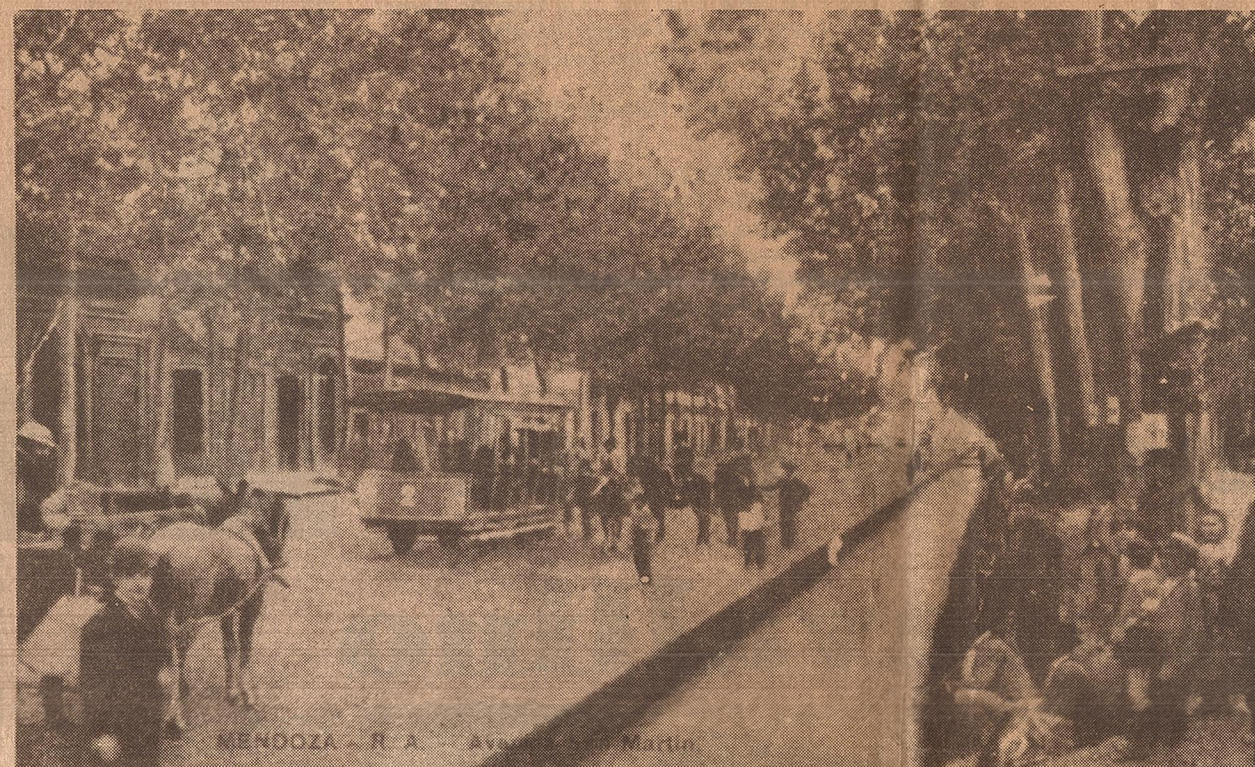


Hace cien años

El año 1885 fue crucial para Mendoza. Las comunicaciones vertiginosas del telégrafo, la iluminación producida por la energía eléctrica, el ferrocarril portador de tantos e innumerables adelantos, con su rápido y seguro transporte de pasajeros y cargas a través de sus paralelas de acero, camino que aseguró menos de 50 horas para unir la provincia con la Capital Federal, surgieron por entonces. Superando duras y penosas travesías de carretas, mensajerías y caballos que insumían los sesenta días o más. Superando los riegos y peligros de los ataques de la india y asaltos de materos y bandidos, las vías de acero del ferrocarril también invadieron la aldea mendocina, como una araña que sutilmente quiere prolongar su tela, fortalecer su tejido. Esos otros caminos de hierro pertenecieron al tranway, o tranvía a caballo. La concepción y creación de este medio de transporte de pasajeros obedecía, en el espíritu de la ley que reglamentaba el tranway, al acercamiento de este medio de locomoción a la estación ferroviaria local.

Dos años antes de la llegada del monstruo de acero, de corazón de vapor, impulsado por leña y carbón, de entrañas de fuego con la fuerza de Hércules, los gobernantes mendocinos en reglamentación oficial dictaminaron, "Privilegio de Tranway". La cámara legislativa sancionó la siguiente ley. Art. 1o. Acuérdase al ingeniero D. Luis Kuffre privilegio exclusivo para la construcción y explotación de un tranway de pasajeros y carga que partiendo de la Estación del Ferrocarril de ciudad, recorrerá las calles de la misma y la ponga en comunicación con los pueblos y departamentos de San Vicente (actual Godoy Cruz), y Luján de la forma y modo que indica en los incisos siguientes y de acuerdo con las condiciones generales o especiales contenidas en esta ley:

1o. La línea arrancará desde la estación del Fe-



Un documento fotográfico de rara existencia en Cuyo. El tranvía de tracción a sangre llama la atención del pueblo en la avenida San Martín, aún desprovista de rieles.

El tranvía a caballo comenzó a recorrer las calles de Mendoza

rocarril Andino en la ciudad, por la calle de Las Heras, hasta la de San Martín (antes de San Nicolás).

2o. Desde esta última se prolongará, hacia el norte, hasta enfrentar con la calle Constitución:

3o. Desde la esquina de la calle Las Heras, siguiendo por San Martín (antes de San Nicolás), hacia el sur, hasta la calle Rivadavia:

4o. Desde la calle San Martín, esquina a la de Lavalle (antes Loreto) por esta última hasta la plaza Buenos Aires".

Los artículos siguientes preveen el traslado gratuito de los agentes del orden, mercaderías municipales. Personal policial y municipal a incendios u otros

lugares de desastre que se produjeran en distintos puntos de la ciudad.

Importante es destacar la prevención gubernamental en el artículo 18 que textualmente decía: "Después de acordada esta concesión si se descubriese algún nuevo sistema de transporte más ventajoso que el que a esta ley se refiere, y se presente solicitando su establecimiento, la empresa será preferida en su instalación en igualdad de condiciones". El gobernador José Miguel Segura refrendaba el decreto el 18/12/1883.

Los servicios se iniciaron conforme a lo previsto y decretado. Don Salvador Civit, fue nombrado administrador de la nueva em-

presa y el 5 de abril de 1885, este nuevo transporte de pasajeros comenzaba a prestar servicio. Implicaba el claro desplazamiento de carruajes sobre rieles con la consiguiente mejoría para el pasaje evitando los baches, los saltos y las penurias, en los días en que la lluvia, el barro, y los pantanos hacían de las suyas a los obligados y desprevénidos traseúntes de la modernizada aldea mendocina del 1885.

Algunos sucesos cronológicos es conveniente acotar: en el periódico "El Ferrocarril", el 22 de marzo del 85, en su página 2 en un aviso de la empresa de Tranway se leía: "Se necesitan mujeres que sepan

leer y escribir y que quieran desempeñar el empleo de Mayoral en los coches de pasajeros. Se les abonará como sueldo mensual 20 pesos, y su obligación será cobrar el importe a los pasajeros. Igualmente se necesitan cocheros, conductores que ganarán 30 pesos nacionales por mes.

Un comentario de este mismo medio informativo decía, el 26 de abril de 1885: "Empresa de Tranway: Deben pensar en extender la línea por calle Unión, hasta plaza Independencia, doblará hasta Rivadavia y seguir frente a los Tribunales y Casa de Gobierno, doblar por calle que pasa frente a la Penitenciaría hasta empalmar

Los
Andes
5-5-85



Un pasaje, moneda de cobre que se utilizó en los tranways de Mendoza, similar a los modernos cospeles que se utilizan actualmente en los subterráneos porteños. (Fotografías cedidas por el profesor Salvador Laría).

al lado de la estación.

Como toda realización novedosa afrontó críticas y dificultades: el mendocino es de idiosincracia exigente y de esmerado gusto. Se hizo evidente lo caro del servicio: 5 centavos por tan sólo 15 cuadras. La falta de higiene en los vehículos. La mala conservación de vías, que comenzó a provocar descarrilamientos. Incomodidades y sustos. Lo que motivaba que algunos pasajeros colaboraran con una "pechadita" que, según se decía, en esa época, servía para una rebaja del pasaje. El agudo cometín de los

cocheros, y algunos inoportunos piropos a las damas y exagerada descortesía, que rayaba en lo grosero con más de un pasajero. Doce años después (lo que puede considerarse como de existencia efímera y poco provechosa), se inició el trabajo de levantar vías.

LOS ANDES, el 20 de mayo de 1897, decía: "Los rieles del tranway comienzan a ser levantados, empujando por la calle Montecaseros, ya que la empresa retiró el servicio porque el tráfico no daba para los gastos. Mucho antes se había suspendido el recorrido por Lavalle".

Así se perdía un importante servicio al público mendocino.

Volvían las victorias de los cocheros de plaza a constituirse en principales actores del desplazamiento de pasajeros. Era su primer triunfo en materia competitiva: el segundo lo tendrían a fines de 1912, al desplazar a los primeros intentos de los taxis de automóvil. No obstante, en 1912, aparecería el tranvía eléctrico que paulatinamente llenaría una necesidad importante del transporte público de pasajeros en Mendoza. Por Jaime Víctor Cabrignac