

GUILLERMO PRIETO VIAJA EN TRANVÍA

Hombre de su tiempo, Guillermo Prieto creyó en la promesa del futuro positivista encarnado en el metal de las máquinas. Ningún emblema del poder de la razón sobre la naturaleza podía ser mejor que la máquina de un ferrocarril, si bien, todavía, a vapor.

Nada más frustrante, en el otro extremo, que la suspicacia de un pueblo agorizado por el desconocimiento de los vehículos que transportaban el progreso. La gente no terminaba de acostumbrarse a los tranvías tirados por mulas (arrancada violentamente

del carromato), cuando se le ofreció un armatoste que se movía solo —en un país católico, aquello habrá olido a azufre. El miedo natural fue atribuido al "atraso". Eso no podía ser.

El intelectual orgánico que fue Prieto se lanzó a reportar desde San Francisco, la ciudad que ya se distinguía más en el mundo civilizado por sus tranvías, las maravillas de eficacia y comodidad que proveía a una ciudad una buena red tranviaria. La crónica es deliciosa y deja ver la legendaria lucidez de su autor.

LAS TRANVIAS DE CABLE



Boletín publicado por la "Compañía Mexicana de Tranvías de Cable."

D. GUILLERMO PRIETO

Este distinguido escritor, en su interesante "Viaje á los Estados- Unidos" hablando de las tranvías de San Francisco, dice:

"Las otras carruajes son mas originales; se ven andar por la calle de Clay y Satter sin dulas ni músicos, ni cocheros, ni nada, como por sí mismos acarreado pasajeros y subiendo y bajando cerca de dos millas de distancia.

"El mecanismo del movimiento consiste en unas cañales paralelas á los rieles, en donde giran ruedas de Sarrís, con horadaciones que recorren unas vías fuertísimas. A los extremos de esas cañales está la máquina de vapor, y los carruajes se paran, aceleran ó modifican al paso, según la voluntad del conductor, que realmente no tiene sino muy poco que hacer. Esto me ha dicho: voy á contaré.

"Pero la impresión que producen son incongruas en una, y al aplicado el mecanismo á terreno

quebrado parece tan fácil, mucho mas lo sería en los terrenos planos de muchas de nuestras ciudades."

Y mas adelante en la misma obra se expresa de esta manera:

"En esta conversacion llegamos á la Calle de Clay.

"En la esquina que dá á la de Kearney esperamos los wagones, que son como los comunes, sin mas diferencia que la de que la plataforma se extiende como un pequeño portal sostenido en delgadas varillas, y aquellos asientos al aire libre son muy codiciados y comunican al tren cierto aspecto de alegría muy agradable. Por supuesto que en los dias de lluvia y en el rigor del invierno son ménos solicitados los asientos de plataforma.

"Los coches no tienen mulas ni se percibe á primera vista conductor en el interior del carro, ni en la parte exterior visible hay manubrio, ni nada que parezca comunicarse con el carruaje. Rueda éste sobre sus rieles como un wagon común, y sólo se percibe en el espacio de riel á riel una señal ó renje muy sugestiva.

—"Para qué usted tenga idea perfecta de lo que desean saber, subimos en los carrones.

"La Calle de Clay está situada en la pendiente de una colina de bastante elevacion, y en la colina se percibe el rápido descenso.

"La colina está en el centro de una localidad, no sólo la mas bella, sino la mas salubre de la ciudad; de ahí es que como por encanto, brotan á la falda y á los alrededores de la colina preciosas quintas, jardines perfectamente cultivados, fábricas y talleres que hicieron esa rumbo de la ciudad de lo mas interesante.

“Proyectóse, en cuanto se notó el desarrollo de esa parte de la población el ferrocarril, pero no se pudieron vencer los obstáculos que ofrecía el terreno, ya para la tracción por caballos, ya para la locomotora.

“A Mr. A. S. Hallidie se reservó el triunfo sobre estas dificultades, que parecían insuperables.

“Mr. Hallidie es un excelente ingeniero que ha obtenido por sus talentos mecánicos notables triunfos, á él se debe el éxito brillante de los ferrocarriles de la calle de Clay.

“Descendimos de los wagones mágicos; estamos en lo alto de la colina.

“Vemos una gran máquina de vapor dando vuelta á una rueda dentada. A la rueda la circun-
ye una cadena sin fin, que corre en toda la extensión de los rieles por el canal ó abertura, en el intermedio de los rieles de que hablamos; por medio de una fuerte polea se une la cadena con el extremo de la grada del wagon, á una uña de acero, así se comunica el impulso de subir ó bajar con la celeridad que se quiera.

“La uña suelta ó afianza la cadena por medio de un resorte.

“Cuando se quiere detener el carro, la uña suelta la cadena, levantando á la vez unas palancas que suspenden en alto el wagon, mientras la cadena sigue girando, y para continuar el camino afianza la uña la cadena; esto se hace instantáneamente; sin el menor peligro ni inconveniente.”

—(Continúa)—