

SEMANA DE BANDERA



Jorge Basadre afirmaba que el creciente desarrollo urbano del Perú había empezado a fines del siglo XIX. Una clara señal de ese cambio fue el tranvía eléctrico, que apareció en Lima en 1904

FOTOS: ARCHIVO HISTÓRICO EL COMERCIO



TODOS A BORDO. En la esquina de los jirones Lampa y Miró Quesada, al frente mismo de **El Comercio**, el tranvía Lima-Chorrillos se detenía para recoger pasajeros. Los había quienes subían al vuelo y viajaban sin pagar.

De cuando Lima iba en tranvía

CARLOS BATALLA

Fue con la llegada del tranvía de tracción eléctrica, con el siglo XX recién empezando a andar, que limeños y chalacos comenzaron a sentir que la vida se les hacía más fácil.

El presidente Manuel Candamo inauguró el 17 de febrero de 1904 la primera ruta, que iba de Lima hacia Barranco y Chorrillos. Meses después, el 27 de julio, entraba en circulación la nueva línea del "ferrocarril eléctrico" (como lo llamaban popularmente), la cual

enlazaría Lima al Callao.

Hasta entonces solo existía el llamado "tranvía de sangre", que era jalado por mulas y que funcionó desde marzo de 1878 hasta fines del siglo XIX. La Compañía del Ferrocarril Urbano de Lima, que había utilizado la mencionada tracción animal, se fusionó con la exitosa Empresa Eléctrica Santa Rosa.

A lo largo de las décadas del 10 y del 20 el servicio de tranvías se prodigó en cuatro líneas: la urbana de Lima y las interurbanas del Callao, Chorrillos y Magdalena. En 1923 el

conjunto de estas líneas hacía un total de 166 km.

Pero el servicio que más recuerdan los antiguos usuarios empezó a funcionar en 1934, con la creación de la Compañía Nacional de Tranvías, la cual se mantuvo activa durante tres décadas. Los limeños de vieja estirpe y las oleadas de migrantes del interior que avistaron la capital en los años cuarenta y cincuenta compartieron aquella modalidad de locomoción.

LA VIDA EN EL VAGÓN

El historiador y ensayista Her-

mann Buse de la Guerra, en un nostálgico artículo póstumo sobre el tranvía, publicado en **El Comercio** el 22 de octubre de 1965 ("Despedida del tranvía"), cuenta que este "favoreció las mataperradas en los Barrios Altos, en las Cinco Esquinas, en los inquietos jirones de Monserrate y en las típicas callecitas de Abajo el Puente".

Buse decía que la profesión de 'gorrero', por así llamarla, fue obra suya. "Hubo gorreros habilísimos, capaces de las mayores hazañas, que trepaban a la carrera. Jamás el tranvía estuvo solo. Co-

mo un gran caudillo, era esperado y seguido, seguido hasta en la clandestinidad".

LA HORA DEL ADIÓS

Pero la vida siguió su curso. La ciudad mutó, devoró lo viejo y anunció lo nuevo como una obsesión. Las nuevas pistas, como la moderna Vía Expresa, obligaron a pensar en el cierre del servicio de tranvías. También conspiraron para ello los onerosos costos de su mantenimiento y la falta de repuestos en el mercado.

En 1965 ya solo había 24 tranvías fatigando las calles. La anti-

gua Compañía Nacional de Tranvías agonizaba. La huelga general de operarios y empleados del 18 de setiembre de 1965 acabó definitivamente con este sistema de locomoción en nuestra capital. Las deudas abundaban y las máquinas terminaron en los talleres como chatarra, enmohecidas y silenciosas.

Ante la declaración oficial de cierre, el 19 de octubre de ese año **El Comercio** dio la noticia con una frase lapidaria: "No volverán a circular más los tranvías en Lima". El telón para ellos bajaba después de 61 años. ■

TESTIMONIO

"Me quedé sin plata y tuve que 'gorrear'"



VÍCTOR GARCÍA CACHÓ
87 AÑOS

“Había visto cómo la gente gorreaba los tranvías, pero jamás pensé que un día tendría que hacerlo. Salía del hospital Almenara y me di con la sorpresa de que había perdido el dinero del pasaje. Estaba en la avenida Grau y tenía que llegar a mi casa en Surquillo. No me quedó otra alternativa que gorrear.”

Mi fórmula fue esta: al subir por la puerta trasera había un espacio entre los últimos asientos y el fondo. Te colocabas allí y esperabas a que el cobrador, que normalmente estaba en el otro extremo, se empezara a acercar. Cuando ya lo veías llegar, aguardabas que el tranvía se detuviera y abriera la puerta trasera para bajar. Así ibas repitiendo la misma figura hasta llegar a tu destino. Primero llegué hasta el paradero de la avenida México, luego hasta el de Risco (Lince) y, finalmente, al de Angamos. Fue la única vez que gorreé en mi vida”.



CHOQUE. Los accidentes no eran mortales, pero concitaban la atención.



EL GORREO. Aprovechando su marcha lenta, el gorreo era una práctica habitual en el tranvía. Gente de toda edad viajaba de esa manera.



CERCA DEL FIN. Los vagones y las piezas empiezan a llenar los depósitos.



A CHORRILLOS. En Roosevelt con Lampa funcionaba uno de los paraderos.

“Las nuevas pistas, los onerosos costos de su mantenimiento y la falta de repuestos obligaron a pensar en el cierre del servicio”

TESTIMONIO

"Era una tradición subir y no pagar"



MARIO FERNÁNDEZ GUEVARA
65 AÑOS

“Vine de Talara a Lima para estudiar periodismo en la Universidad Católica y me encontré con los tranvías, algo nuevo para mí, que unían toda la ciudad. El de Chorrillos, por ejemplo, iba por Paseo de la República, llegaba al Centro, pasaba por **El Comercio** y seguía por Lampa hasta Palacio de Gobierno, y de allí al Rímac.”

En aquella época, la mayoría de muertes relacionadas con tranvías eran en verdad suicidios. Había pocos casos de atropellos debido a que la velocidad era mínima. Por lo general, el tranvía iba a entre 30 y 40 kilómetros por hora.

De aquella época también recuerdo nitidamente que los alumnos se gastaban la propina y que debían volver a casa colgados de los estribos del tranvía. Es verdad, la mayoría de adolescentes gorreaba este tipo de movilidad, era una tradición popular subir y no pagar”.