

Boleta de Ida

Transmisión por TuTv Canal 6
Programa: ¡Desde el Baúl!

Vídeo de la colección Audiovisual de la Fundación Puertorriqueña de las Humanidades. Disponible para el público en calidad de préstamo. Para más información favor de llamar al (787) 721-2087

Ficha Técnica

Dirección: Luis Molina Casanova
Duración: 30 minutos
Versión: Español
Año: 1982



Resumen

El video Boleto de Ida, utiliza fílmico de la época del tren, fotografías de Jack Delano -entre otros, y escenarios, para reconstruir la experiencia de lo que pudo haber sido el último viaje del tren de San Juan a Ponce en 1953.

Contexto

La construcción del tren de circunvalación en Puerto Rico, estuvo ligada a los esfuerzos de finales de siglo 19 y principios del 20 para que la Isla accediera a los elementos del “progreso” y de la “modernidad”. A pesar de dificultades, contribuyó al desarrollo agrícola, a la interconexión de los pueblos y sirvió de apoyo durante los conflictos bélicos de la primera mitad del siglo 20. También, en nombre del “progreso” y acosado por el automóvil, finaliza operaciones el 21 de septiembre de 1953; y es sólo una nota más en las noticias de la prensa local de la época.

Caricatura de Filardi, Llegó su día,
El Mundo, 4 de septiembre de 1953: 6.

Como evidencia nos queda el túnel de Guajataca; la torre con reloj de la estación de San Juan, hoy el Estacionamiento de Covadonga, y el Barrio Tras Talleres de Santurce, que toma su nombre de los talleres del sistema localizados en esa área; donde también vivían muchos mecánicos y maquinistas. En el Museo de Aguada, ubicado en la antigua Estación del Tren del pueblo, se conservan algunas máquinas del Tren.

El tren, es un recuerdo capturado, por el talento popular en la música, por la cámara de Jack Delano en la década de 1940, por los recuerdos de Helen V. Toocker en la prensa en 1964 y por don Aurelio Tió en 1973, en una reseña sobre su Historia.

Boleta de Ida

Ajeno a los argumentos de su utilidad si o no; si debió o no conservarse el tren, y cuáles fueron las razones para su desaparición en 1953; el ferrocarril principal público que recorría el litoral, y sus líneas secundarias, estaban íntimamente ligadas a una forma de vida. Ofrecía a muchos la oportunidad de experimentar la isla y sus matices en un recorrido que sólo podía hacerse por tren.

Ideas vinculadas al documental

“[En] el mundo del raíl...su religión es la puntualidad, pues los trenes tienen que circular por la red con el rigor de los astros que gravitan en el cielo.”

Michael Tournier, El espejo de las ideas,
Barcelona, 2000: 66.

“Salimos [de San Juan] a las 7:20 AM, y comencé a tomar fotos inmediatamente...Según el horario del tren, la llegada a Ponce se suponía que fuera a las 4:50 PM, pero éste tenía una notificación que leía: La compañía no garantiza que los trenes saldrán y llegarán a la hora especificada...nadie se sorprendía pues, que llegáramos a la estación de Ponce a las siete de la noche...”.

Jack Delano, De San Juan a Ponce en el tren,
Editorial de la Universidad de Puerto Rico, 1990:i-ii.

Este esplendor de la locomotora fue muy bien entendido por Émile Zola, y su novela La bestia humana, [...]El fenómeno ferroviario no podía pasar desapercibido a aquel gran visionario que fue Zola. Durante su vida, se construyeron 20,000 kilómetros de vía férrea, que irradiaban por todo el territorio francés y unían entre sí las más pequeñas aldeas...”

Michael Tournier, El espejo de las ideas,
Barcelona, 2000: 65.

“[...]algunos pueblos llegaron a conocerse por sus delicias particulares. En vega Baja y Manatí vendían, en temporada, pajuiles, la fruta y semilla de anacardo. En Arecibo había una parada para el café y la especialidad local era la empanadilla de cetí. Isabela era famosa por su queso de hoja... En Aguadilla se podían comprar pececitos de colores de las pozas cercanas en un pote con agua por 25 centavos... no era sólo un medio de transportación sino que también servía para fines sociales. Clubes, escuelas y grupos oficiales preparaban muchas excursiones [en el tren]”.

Helen V. Toocker, Los buenos tiempos del ferrocarril,
De San Juan a Ponce en el tren,
Editorial de la Universidad de Puerto Rico, 1990: ix-xi.

Sugerencias para la reflexión

“Es generalmente aceptado que el ferrocarril en Puerto Rico no tiene justificación económica. Si la Isla estuviera hoy sin un tren ningún grupo bien informado estaría dispuesto a construir uno. Su operación nunca rendiría una ganancia razonable sobre la enorme inversión necesaria para el proyecto.”

Preliminary report of the Commettee on the purchase
of American Railroad Co. By Insular Government,
José Trías Monge [y otros], 22 de septiembre de 1949: 1.

Boleta de Ida

“Casi el 80 por ciento de los entrevistados en una encuesta del Departamento de Transportación y Obras Públicas dijo estar dispuesto a usar el propuesto tren urbano como un medio de transportación más rápido, placentero y cómodo[...]Así lo dio a conocer ayer en conferencia de prensa el secretario del DTOP, Hermenegildo Ortiz Quiñones, "Estamos seguros de que un sistema en rieles es la mejor alternativa para promover el desarrollo económico, social y urbano de Puerto Rico, aliviar la congestión vehicular y mejorar nuestra calidad de vida", agregó el funcionario[...]El Secretario reitero que los candidatos a la gobernación por el Partido Nuevo Progresista y el Partido Popular Democrático, de los alcaldes de Bayamón, Carolina, Guaynabo, San Juan y Trujillo Alto, el gobierno federal y entidades privadas[...]han endosado la idea del tren urbano.”

Extraordinario el apoyo ciudadano
al Tren Urbano, según una encuesta [...]
El Nuevo Día, martes, 7 de enero de 1992.

“[T]ransit advocates refuse to listen. From New York to Sioux City (231st. largest metropolitan area), urban rail –specially light rail- is proposed as the solution to “grid-lock”...Don Pickrell’s seminal work in 1989 show[ed] that rail systems tend to cost much more to built and operate, yet carry far fewer passengers than forecast. Indeed, cost have become so high that taxpayers could save money by paying some new riders to quit working and stay home...Adherence to the ideology if not theology of rail precludes real solutions. There is virtually no connection whatsoever between new urban rail and traffic congestion relief.”

Wendell Cox, New Urban Rail Not Justified,
Engineering News Record / Viewpoint,
November 16, 1998.

“Cada kilómetro de construcción del Tren urbano, que discurrirá entre San Juan y varias poblaciones contiguas cuesta más de \$100 millones, dijo en tono crítico ayer el secretario del Departamento de Transportación y Obras Públicas, Fernando Fagundo. Cada [estación] es distinta, cuesta entre \$10 millones y \$12 millones y el túnel de Río Piedras casi constó \$300 millones con todos los lujos que se puede imaginar... los vagones del tren son lujosos, costosos y con todos los extras. Cuando tú vas a Washington, DC, la capital del imperio, te das cuenta que allí no hay ese tipo de carro, de estación. Hay estaciones moderadas y vagones moderados.”

‘Faraónico’ el Tren Urbano,
The Associated Press, El Nuevo Día/El País,
domingo, 6 de abril de 2003.



Sugerencias de consulta

1. Jack Delano, De San Juan a Ponce en el tren, Editorial de la Universidad de Puerto Rico, 1990.
2. Centro Cultural de Aguada, Museo de Aguada.