



## De Chicago y St. Louis á Cincinnati.

LIGEROS APUNTES SOBRE EL GRAN FERROCARRIL DE PENNSYLVANIA—CINCINNATI.

Queremos tener el gusto de dedicar al primer ferro-carril de América toda la TERCERA PARTE de esta humilde publicación, aunque comprendemos bien que para describirle en toda su extensión sería necesario un volú-



men de muchos cientos de páginas, y para hacerle debida justicia una pluma mejor cortada que la nuestra.

Pero publicar una guía de viajeros destinada á enterar al público de cuáles son las mejores vías de comunicación entre las principales ciudades de este país, y no incluir entre ellas al gran *Ferrocarril de Pennsylvania*, equivaldría á anunciar la publicación de una obra descriptiva de las principales ciudades del mundo sin hacer en ella mención ninguna de Londres, París y Berlin, de Nueva York, Chicago y Filadelfia; sería lo mismo que hablar de los ríos más grandes y no decir nada del Misisipí, del Nilo y el Amazonas, ó de los montes más elevados de la tierra sin aludir al Hércules de la Nueva Guinea ó al Everet en el Asia; sería lo mismo, en fin, que citar los más soberbios y sorprendentes monumentos erigidos en el mundo por la mano del hombre y olvidarse del hermoso obelisco de Washington, que se alza magestuoso desde las orillas del poético Potomac para penetrar hasta la región de las nubes y herirlas con su ápice brillante.

Además, nos hemos propuesto describir en esta guía, aunque ligeramente, las principales ciudades de este gran país, tales como Chicago, St. Louis, Cincinnati, Washington, Baltimore, Filadelfia, Nueva York y Boston; y al formar el plan para nuestra obra, como era muy natural, estudiamos



Mapa de las líneas más directas entre las grandes ciudades del país.

los diferentes y numerosos ferro-carriles que ligan á estas unas con otras, para formar con aquellos que juzgásemos más convenientes y mejores para el caso una ruta que incluyese todos estos grandes centros de población, los cuales visitarán sin ninguna duda los turistas mexicanos que se preparan en grandes números para ir en 1893 á la gran CIUDAD DE LA EXPOSICION.

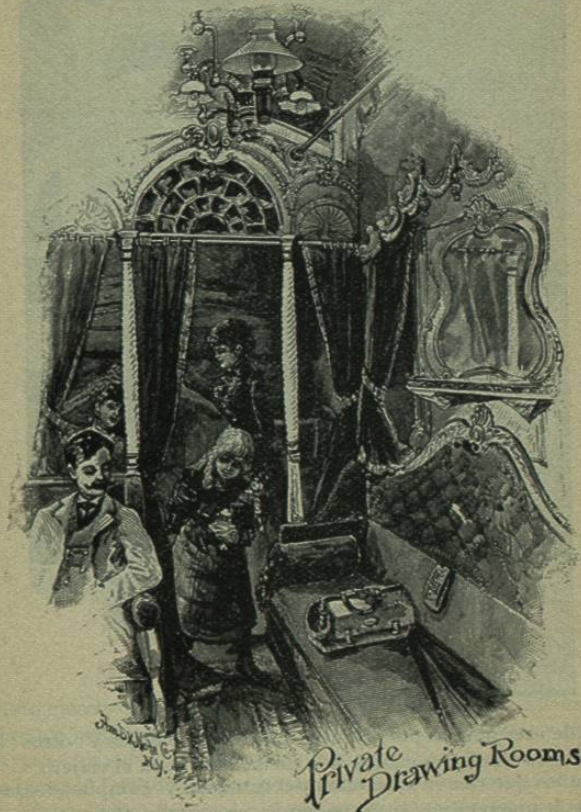
Pronto nos hizo comprender nuestro estudio que el *Ferrocarril de Pennsylvania* era el más conveniente, no solo porque él liga á todas estas grandes poblaciones con sus cintas de acero sin la cooperación de ninguna otra línea extraña, pudiendo vender boletos directos á cada una de ellas ó boletos con privilegio de detenerse en todas ellas, si así se desea, sino



ESTACION DEL FERROCARRIL DE PENNSYLVANIA—Cincinnati, Ohio.

también el más conveniente por muchos otros títulos, como se tendrá ocasión de ver continuando la lectura de estas páginas.

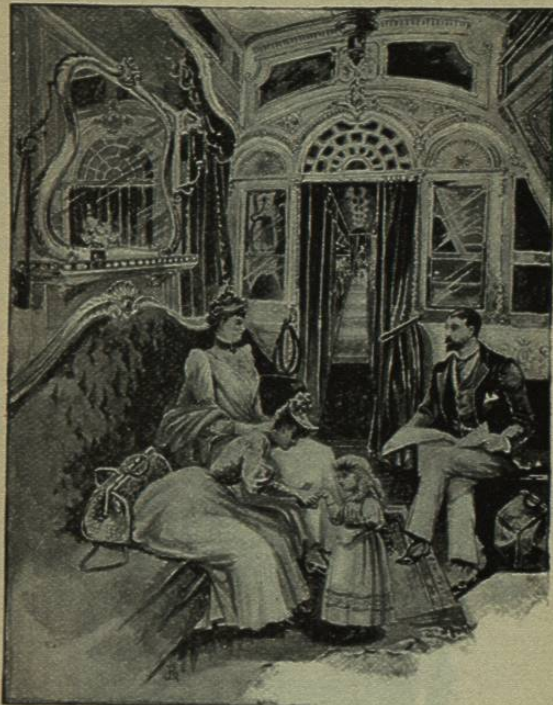
Con gusto verdadero hacemos, pues, una especial recomendación de este gran sistema ferroviario á todos los viajeros del país, y á todos aquellos que arriben del extranjero á Nueva York, ya sean ellos de la Habana, Centro y



GABINETE PARTICULAR—Ferrocarril de Pennsylvania.

Sud-América ó de cualesquiera de las naciones europeas, con el fin de visitar la Exposición Universal Colombiana: igual recomendación hacemos á todos aquellos que lleguen á St. Louis y Chicago de las poblaciones del Sur y del Oeste, con el deseo de extender sus viajes hasta las hermosas ciudades ya citadas: así comprenderán la razón que nos asiste al trazar estas líneas, y nos lo agradecerán también.

En St Louis, Mo., el despacho de boletos de este ferrocarril está situado en la esquina de las calles Olive y Broadway, y sus trenes parten de la *Union Depot*. En Chicago, su despacho de boletos se encontrará en la calle Clark, N° 248, y sus trenes parten de la estación de pasajeros llamada también *Union Depot*, sita en la calle Canal, entre las de Madison y Adams. En la



COCHE-SALON—Ferrocarril de Pennsylvania.

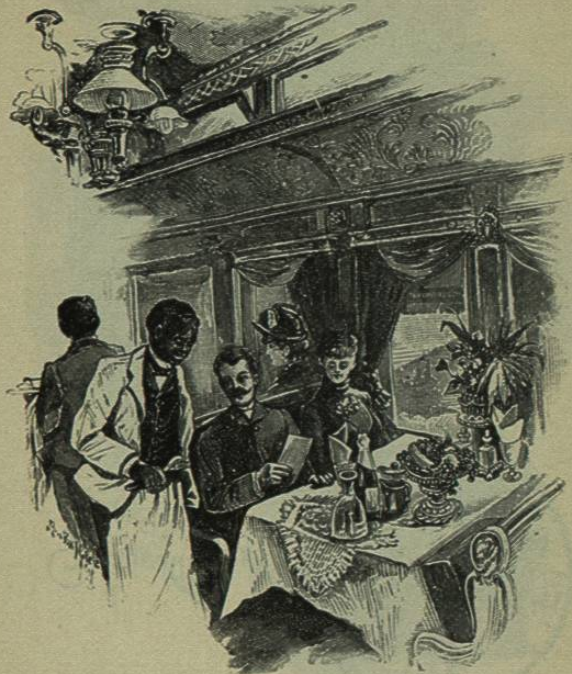
página 199 de esta guía se encontrarán precios de pasajes y otros informes referentes á esta línea, los cuales son de utilidad para el viajero.

Pocos son los que tienen idea clara del inmenso y complicadísimo mecanismo—que se nos perdona si no podemos encontrar otro medio mejor de expresarnos—que se tiene que poner en juego para poder conducir con perfección y buen éxito los negocios de una empresa de tal magnitud y poner en operación un sistema ferroviario tan extenso como el que nos ocupa. Es indudable que ésto no podría ser posible sino figuraran á su frente personas de grandes aptitudes financieras, y de una habilidad ejecutiva á toda prueba.

Un ferrocarril que en el espacio de solo un año ha podido trasportar arriba de 137,000,000 de toneladas de flete y come 85,000,000 de pasajeros por

medio de sus diferentes líneas ó ramificaciones, obteniendo una utilidad total de más de \$132,500,000, debe ser por cierto un ferrocarril de alguna consideración.

Y no se puede pensar en la enormidad de tal movimiento de carga y pasajeros sin comprender que para llevarlo á efecto ha de haber sido preciso



COCHE COMEDOR—Ferrocarril de Pennsylvania.

un verdadero ejército de empleados: esto nos conduce á una nueva consideración sobre los benéficos resultados que acarrea una empresa como la que nos ocupa; pues no solo es ella de grande y positivo bien para el comerciante, por las muchas facilidades que posee para traer y llevar efectos á cortas y á largas distancias sin demora, ni lo es tampoco solamente para el viajero, que por la velocidad de sus trenes hace gran ahorro de tiempo y por su lujo, elegancia y excelente servicio puede viajar con toda clase de comodidades, sino que es así mismo una bendición para tantos padres é hijos de familia, en cuyos hogares reina la alegría y la abundancia, merced al constante y lucrativo empleo que obtienen al servicio de esta poderosa empresa.

La organización de este gran ferrocarril es perfecta en todos sus pormenores. Cada uno de sus departamentos está conducido sistemáticamente y

cada empleado es personalmente responsable ante su superior por el fiel des-



COCHE-LIBRERIA Y DE FUMAR—Ferrocarril de Pennsylvania.

empeño de los deberes que le han sido asignados. Así, todo camina con orden más perfecto y el despacho de sus enormes negocios se efectúa sin dificultades ni retrasos.

Las oficinas generales de este ferrocarril se hallan en Filadelfia, y en el solo gran edificio que ocupan hay más de 1,000 empleados, y como 2,000 en los departamentos y estaciones de pasajeros y fletes en la misma ciudad, ascendiendo á nada menos que á 50,000, el número de las personas que se ocupan en aquellas de sus líneas que solamente quedan al Este de las ciudades de Pittsburg y Erie, y cuyos nombres se hallan inscritos en la lista mensual de pagos; personas escogidas todas, pues han tenido que pasar por un exá-

men sobre sus aptitudes mentales y físicas antes de poder ingresar al servicio.



COCHE-OBSERVATORIO—Ferrocarril de Pennsylvania.

La empresa tiene siempre en cuenta los hábitos individuales de cuantos admite á su servicio; y para ocupar aquellos puestos que ponen al empleado directamente en contacto con el público es cuando más particularmente exige que éste sea de buenas maneras, ayudando no poco al aspirante en tales casos el tener una buena presencia. Así se explica esa finura y galantería que se nota á primera vista en todos aquellos que ocupan los aludidos puestos, muy particularmente cuando tratan con señoras, y ese esmerado cuidado y solicitud en atender á los niños y personas ancianas: todo ello forma parte de los deberes que tienen que cumplir.

Les estimula así mismo en gran manera la convicción que tienen de que

la compañía sabe apreciar siempre sus servicios en lo que valen, y que el fiel



SR. FRANK THOMSON—Primer vice-Presidente de la Compañía del Ferrocarril de Pennsylvania.

tán desempeñando. Tan alhagüenos resultados no pueden menos que encender en el aspirante pecho del empleado un deseo vivo de hacer acopio de méritos para poder escalar iguales puestos, y esto es lo que ha servido de base, no hay que dudarlo, al notable feliz éxito que en su organización ha podido alcanzar la Compañía del Ferrocarril de Pennsylvania.

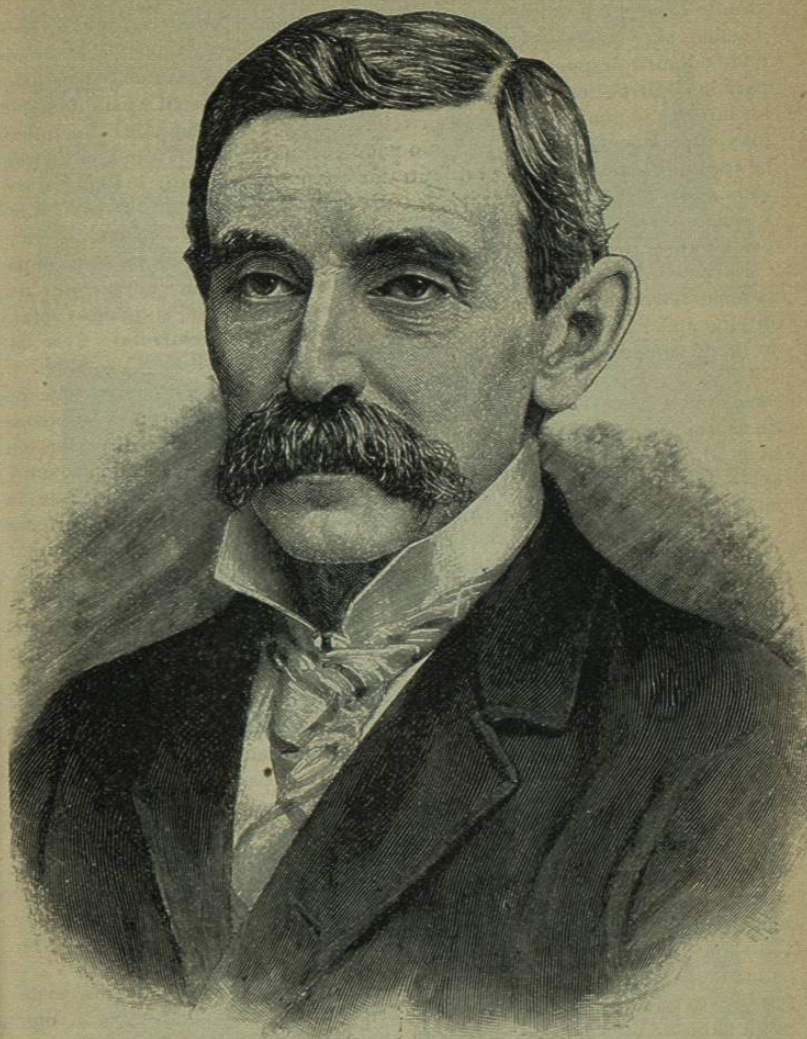
Su primer vice-presidente lo es el Sr. Frank Thompson, cuyo retrato tenemos el gusto de incluir aquí y quien se halla aun, bien puede decirse, en la primavera de su vida.

Va que hemos citado el nombre de este distinguido caballero nos es igualmente grato reproducir los siguientes párrafos de un artículo que referente á su persona encontramos, no hace mucho, en un número del FRANK LESLIE'S ILLUSTRATED NEWSPAPER, el cual ve la luz pública en Nueva York y que es uno de los principales, más influyentes y mejor escritos semanarios ilustrados de los Estados Unidos.

“El Sr. Frank Thompson, primer vice-presidente del Ferrocarril de Pennsylvania, es sin ninguna duda uno de los directores de ferro-carriles más hábiles en todo el país.

Desde temprana edad se dedicó al estudio práctico de la línea en la que hoy ocupa puesto tan elevado. Habiendo concluido sus estudios en los cole-

desempeño de sus deberes es el único que puede influir á su ascenso ó elevación en su empleo. Una prueba elocuentísima de esto la tienen en el presidente mismo de esta poderosa corporación, quien supo elevarse paso á paso ó grado por grado, desde el humilde puesto que ocupaba en uno de los cuerpos de ingenieros hasta la distinguida posición que hoy ocupa. Otras pruebas tienen también en muchos de los que en la actualidad son altos empleados en el servicio de la empresa, quienes comenzaron al pié de la escalera que les ha conducido hasta los envidiables puestos que hoy están desempeñando.



SR. GEORGE B. ROBERTS,

PRESIDENTE DE LA COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL DE PENNSYLVANIA

gios de Franklin y Marshal, de Pensilvania, cuando contaba apenas 18 años de edad, pasó luego á los talleres que tiene la compañía en Altoona, donde pudo adquirir despues de varios años los conocimientos prácticos necesarios para la construcción de locomotoras y coches de ferro-carril y para manejarlos una vez se ponian en activo servicio. Con el rico caudal de conocimientos y experiencia adquirida aquí, no pudo menos que encontrarse en perfecta aptitud para comenzar la brillante carrera que el porvenir le tenia reservada. Sus ascensos fueron rápidos. De superintendente de division subió á superintendente de fuerza motriz, á director general, y de segundo vicepresidente á primer vicepresidente, que es el grado ó puesto que hoy ocupa.

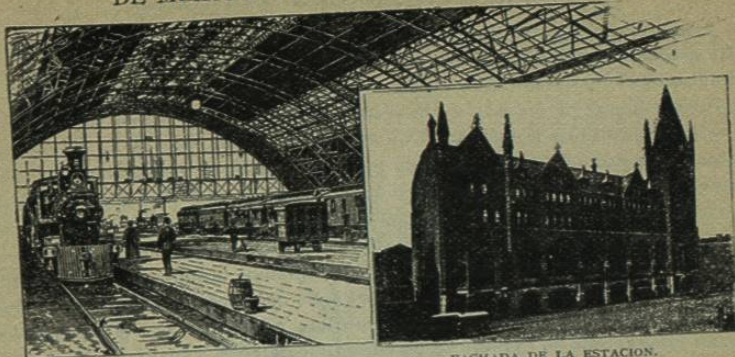
Durante todo este tiempo no solo ha podido él presenciar el desarrollo del sistema ferroviario de América, sino que con su sagacidad, su juicio y clara inteligencia ha contribuido tanto como el que más á su desarrollo y á ese alto grado de eficacia á que ya hoy ha llegado.

El Sr. Thompson ha sabido distinguirse en los diferentes puestos que ha ocupado en el Ferrocarril de Pennsylvania, dando siempre pruebas plenas de su gran habilidad. Él introdujo importantes reformas en la dirección, en la administración y conservación de la vía, las cuales han colocado al Pennsylvania al frente de todos los ferro-carriles americanos. La solidez de la vía y de los puentes; el mantenimiento de toda la línea en la más perfecta condición, lo cual se ha logrado ofreciendo premios por las secciones mejor atendidas; el uso de varios aparatos de seguridad; la construcción de estaciones de pasajeros de grandes atractivos por su estilo arquitectónico, y la excelencia del equipo que tan gran celebridad ha alcanzado á este ferro-carril no son sino unas cuantas de las muchas mejoras debidas á su genio creador. Está dotado de extraordinarias aptitudes administrativas y ejecutivas, y no solo fundó sino que desarrolló también el sistema de disciplina que distingue á la organización del gran cuerpo de empleados que él dirige.

Como primer vicepresidente, el Sr. Thompson tiene á su cargo todos los asuntos que se relacionan con el tráfico de fletes y pasajes, todos los intereses de transportes de todas descripciones, y también el reglamento de las relaciones que existen entre el Pennsylvania y todos los demás ferro-carriles.

Él está enteramente versado en cuanto pueda relacionarse con los asuntos ferrocarrileros; y sus vastos conocimientos unidos á su tacto, habilidad y energía le hacen completamente apto para el desempeño de sus árdas tareas, para el cumplimiento de los grandes deberes que de él exige el tan elevado como delicado puesto que ha sido llamado á ocupar."

Quando aun no habia en todo el país ni la mitad del número de millas de ferro-carril que hoy comprende el solo Sistema del Pennsylvania, ya la empresa habia inaugurado su política de mejoras, á la cual se ha adherido hasta hoy, desarrollándola dia tras dia en mayor escala hasta alcanzar ese grado de excelencia que hoy se nota en todos sus departamentos. No ha habido ninguna innovacion, ningun descubrimiento encaminado á ser de utilidad pública en el servicio de ferro-carriles que ella no haya puesto á prue-



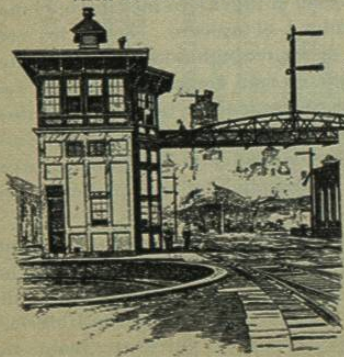
PARADERO DE LOS TRENES.

FACHADA DE LA ESTACION.

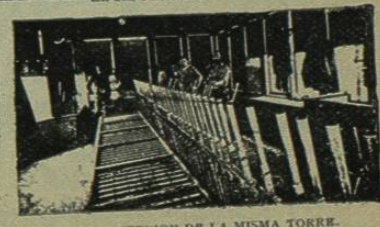


VISTA INTERIOR DEL SALON DE ESPERA.

EL SR. FRANK THOMSON, Primer V. Pr.



EXTERIOR DE LA TORRE DE ESCAPES Y SEÑALES.



VISTA INTERIOR DE LA MISMA TORRE.

GRAN FERROCARRIL DE PENNSYLVANIA—En su estación de la calle Broad, Filadelfia.