

CAPILLA ALFONSO
BIBLIOTECA UNIVERSITARIA

CAPÍTULO X

Ferrocarriles mexicanos.—Personal yankee.—Co-ches Pullman.—Los conductores.—Mr. Pullman y sus talleres.—El Chicago Limited.—Maderas mexicanas y falta de modo de trasportarlas.—D. Guillermo Acho y su hacienda volante.

México, con relación á su gran territorio, aún cuenta con pocos caminos de hierro: en la actualidad existen cuatro grandes empresas de ferrocarril, que son el Mexicano, el Central, el Nacional y el Inter-oceánico, existiendo unas cuantas líneas más, pero de importancia secundaria. Tanto el Central como el Nacional (que es de vía angosta) son empresas explotadas por los americanos, los cuales, con un egoismo y falta de consideración que no tiene nombre, han puesto casi en absoluto personal norte-americano, con lo que se perjudica grandemente á los viajeros, pues mucho de este personal no conoce el

idioma castellano, dándose amenudo el espectáculo de que los pasajeros no se puedan hacer comprender por los conductores (nombre que allí se dá á los jefes de tren). El personal yankee es por lo general de lo más grosero y desatento que darse puede, y el que le oye creería que le hace un gran favor con dejarle viajar, ó que le conduce á uno gratuitamente.

Todas las líneas mexicanas tienen su material móvil al estilo americano, y que tan superior es al que se usa y conoce en Europa. Todos los coches son corridos, pudiendo el viajero, sin apearse, pasar desde la cabeza del tren á la cola. Dadas las grandes distancias que en México se pueden recorrer en tren y existiendo viajes que pueden durar hasta tres días, estos se realizan generalmente en trenes directos formados en absoluto con carruajes titulados «Pullman palace cars» lujosísimos y como no se tiene remota idea en Europa. Por medio de un mecanismo ingeniosísimo los coches de noche se transforman en dormitorios, donde se tiene cama

tan amplia que resultan de matrimonio, siendo perfectamente admitido que estos duerman juntos. Cada coche Pullman queda de noche dividido en 16 secciones, y cada una de estas tiene dos camas, una baja y otra alta, pero con una separación tan absoluta entre sí que es cosa común y frecuente que en una misma sección duerma una señora y un caballero, y la primera puede tener la absoluta seguridad de que su vecino no puede cometer ni con la vista la más ligera indiscreción.

A un extremo del coche hay un departamento reservado, que se llama el *drawing-room*, que puede tomar una familia que desee viajar sola: por supuesto, el uso de este compartimento reservado significa un suplemento bastante crecido. Cada coche tiene dos tocadores, uno para señoras y otro para caballeros, y la empresa Pullman suministra peines, cepillos, jabón y toallas; de estas últimas en tan grande abundancia, que siempre hay seis á disposición del público, y tan pronto se hace uso de ellas son renovadas

por otra limpia, no dándose nunca el caso que dos personas usen una misma toalla. Tanto las sábanas como las fundas de almohada se renuevan todas las noches, no existiendo por lo tanto el temor de que le den á uno las que usó su vecino la noche anterior.

Cada coche lleva consigo una pequeña sección destinada á cocina, pudiendo el viajero hacer sus comidas á las horas que mejor le acomode, y como cada cual dispone de dos asientos con una mesa de quita y pon, para nada molesta á los demás en el momento de efectuarlas. Cada coche lleva su correspondiente *Pullman conductor*, que por las ínsulas que se dá con el público parece ser el dueño del tren; este personaje, por supuesto, toma asiento entre el público y tiene derecho á su correspondiente cama. Para el servicio interior del coche y todo lo que se refiere al ramo de limpieza hay un negro que, como todos los de su clase, es tan insolente como mal criado, y si quiere uno ser bien atendido es prudente hacer lo que en los barcos: dar una parte de la pro-

pina por adelantado. Tienen sí la cualidad de ser sumamente limpios y aseados, y tan pronto como algún viajero de los que no tienen inconveniente en usar los cepillos y peines que suministra la empresa (y que son los más) los ha utilizado, viene el negro y procede á limpiar los mismos. También es de la incumbencia de este personaje la limpieza del calzado, pero si no ha habido propina previa excuso decir que el embetunado del calzado es siempre del conocido con el nombre de mate y solo tienen brillo aquellas botas de los viajeros que se han *comunicado* con el negro.

Para dar á mis lectores una idea de la familiaridad que estos conductores americanos se toman con el público, recuerdo una ocasión en que fumando un puro habano, dirigióse á mí el conductor y me dijo:

— *You are smoking a very nice cigar, will you please give me one?* (1)

Todo aquel que ha viajado por los Esta-

(1) Está usted fumando un cigarro muy bueno; hace usted el favor de darme uno?

dos Unidos sabe que para los naturales de este país el agua helada es tan necesaria para su existencia como el oxígeno, y á tal punto es esto cierto que en muchos hoteles en los Estados Unidos he visto en los cuartos, en las inscripciones que corresponden á los botones para las campanillas eléctricas, una que dice «*Ice water*». (1) No es, pues, de extrañar que estando los ferrocarriles mexicanos montados á la americana, tenga cada coche un gran depósito de agua helada para el uso de los viajeros. Igualmente todo tren lleva en el furgón un arcón inmenso que contiene periódicos, libros, frutas, dulces, cigarrillos, fósforos, perfumería y un sinnúmero de artículos más, demasiado largos de enumerar, todo lo cual es expendido por un empleado (claro es que americano) el cual tiene por misión ir recorriendo todos los coches del tren ofreciendo sus mercancías; tan pronto se presenta con naranjas como con marcos de retrato en celuloide, y por vía de anuncio siempre se presenta dando unos

(1) Agua helada.

portazos horrorosos, que crispan á cualquiera los nervios. Estos vendedores están á sueldo fijo y una pequeña comisión sobre lo que expenden, obrando por cuenta de una poderosa compañía establecida en Nueva York, que tiene el monopolio de este negocio (por cierto muy lucrativo) no solo en los ferrocarriles americanos, sino también en los mexicanos.

Pero volviendo al conductor del Pullman y á su lugarteniente el negro, diré que ambos tienen el derecho de utilizar los tocadores al igual de los demás pasajeros y que siempre son los primeros que se sirven; el garrotero (guardafreno) no creo tenga este privilegio, pero si no lo tiene se lo toma, que para el caso es lo mismo. El conductor se guarda muy mucho de comprar periódicos ni libros, pues bastantes tiene con los de los pasajeros, que siempre toma sin siquiera por cortesía decir «con permiso». Todo esto se refiere á los conductores americanos, que están en la proporción de diez por cada uno mexicano, pero éstos, en cambio, son modelo de cortesía y finura y saben guardar las

distancias. Como prueba de hasta qué punto llevan la cortesía, recuerdo una vez que regresando de Veracruz á México se me presentó en la estación un cargador suplicándome le comprase un billete de retorno para México; tanto me rogó y suplicó, que al fin accedí á sus deseos por suponerme esta transacción una economía de seis pesos. Una hora después de haberme metido en el tren se presentó el revisor de billetes y yo, con la mejor fé del mundo, le presenté el mío, quedándome *péndulo* cuando me dijo que el que le presentaba era un billete de México á Veracruz (trayecto contrario al que yo efectué) y que, además, el billete era de un mes de fecha atrasada! Expliquéle lo sucedido y desde luego ofrecí pagar mi pasaje, pero lejos de aceptarlo me dijo que comprendía que había sido víctima de un engaño y que por lo tanto podía seguir tranquilo mi viaje sin abonar suplemento alguno. Si esto me sucede con un yankee me divierto, pues no solo me cobra el «boleto» sino que me arma un *mitote* (bronca) muy regular.

En invierno los coches no tienen caloríferos para los piés, pero cada wagon lleva consigo una enorme estufa, de la que tiene cuidado el garrotero á la vez que atiende al alumbrado, que es superior y en nada parecido al que suministran en la mayoría de los ferrocarriles de Europa, y que por lo general se asemeja mucho al producido por las lamparillas. Los coches Pullman son de una elevación muy grande, y á fin de que el público reconozca á primera vista el que viene ocupando, cada uno tiene su nombre respectivo, como por ejemplo Cervantes, Danubio, Ruy-Blas, etc., etc. El Sr. Pullman, inventor de los coches que describo y primer accionista de la empresa que los explota, deseando que todos sus hijos tuviesen colocación en esta colosal empresa, había dado á una de sus hijas el cometido de dar nombre á cada uno de los coches y de hacer una especie de pequeña reseña sobre el nombre que elegía, y que por regla general son los de algún personaje histórico, de alguna gran ciudad ó río. El Sr. Pullman, que murió

hace tres años, empezó como simple carpintero, y á su muerte dejó un capital de 30 millones de duros, habiendo fundado una ciudad que lleva su nombre «Pullman» y donde se hallan establecidos sus inmensos talleres, que ocupan 30.000 obreros, y en los que se construye todo lo referente y necesario para terminar el coche, desde las ruedas de acero hasta las sábanas para las camas. Esto parecerá una exageración, pero no lo es. *Todo lo del Pullman sale de Pullman.*

Esta poderosa empresa paga á las del ferrocarril tanto por kilómetro de recorrido de sus coches, y estas últimas salen muy beneficiadas, pues se ahorran material y ganan lo mismo, toda vez que al utilizar el Pullman tiene desde luego el viajero que proveerse de su correspondiente billete de primera clase y pagar aparte el uso del Pullman, que es 2 pesos por el día y 3 por la noche; pero con un solo billete de primera clase puede uno tomar cuantos quiere de Pullman, al contrario de lo que sucede en

los *sleeping-cars* de Europa en los que cada billete de primera clase solo dá derecho á ocupar uno del *sleeping* (previo pago del correspondiente suplemento).

Si bien los trenes en México son infinitamente más cómodos, lujosos y prácticos que los de cualquier país de Europa, incluso los de Inglaterra, Alemania y Bélgica, sin embargo no llegan ni con mucho á los de los Estados Unidos, que resultan verdaderos hoteles rodados. El más lujoso es sin duda alguna el «Chicago Limited», que se estrenó hace unos tres años: este tren se compone de carruajes «Pullman» y «Wagner». Estos últimos son los que hacen la gran competencia á los primeros. En este tren los asientos de los coches son de damasco bordado en seda y los armazones de cobre repujado; llevan dos amplios comedores con 16 criados cada uno, en los cuales se come á la carta á cualquier hora del día ó de la noche; tiene además dos cuartos de baño, peluquería, un hermoso Bar con toda clase de sillones y mecedoras, biblioteca y salón

de lectura, y además dos steneógrafos con sus correspondientes máquinas de escribir. Pero lo más fastuoso de todo es el *observation-car*, (1) que es el último wagon del tren y el que desde la altura del respaldo de los asientos hasta el techo está formado de hermosas lunas de cristal sin marco alguno que impida ver el panorama que se presenta á la vista del viajero.

En el interior hay verdadero derroche de ricas maderas talladas, los asientos son tan variados como prácticos y por supuesto todos movibles: en el verano puede uno sentarse en el balcón descubierto donde cómodamente pueden colocarse 25 personas. Todos los coches del «Chicago Limited» están alfombrados, pero con rico tapiz de una sola pieza. Al viajar en este tren me creía trasladado á una de las escenas de los cuentos de «Las mil y una noches», y por más que quisiera esforzarme en explicar lo que aquellos es, resultaría pálido reflejo comparado con la realidad.

(1) Coche observatorio.

Pero volviendo á México y á sus vías de comunicación, es un verdadero dolor que éstas no sean todavía lo numerosas que debieran ser y que su falta sea causa de que mucha de la gran riqueza de ese maravilloso país esté aún por explotar; esto sucede, por ejemplo, con una gran parte de sus riquísimas maderas que en sitios como en el istmo de Tehuantepec, donde tanto se dá el ébano, el cedro y la caoba, las utilizan como combustible por carecer de medios de transporte. Si no me equivoco, en la actualidad se está construyendo un camino de hierro en el lugar de que me ocupo, y desde luego auguro á los accionistas tan pingües beneficios como los realizados por los del ferrocarril de México á Veracruz, que en relación á su extensión es el que más ha producido quizás en el mundo.

La falta de competencia en los medios de locomoción es motivo de que los transportes por el ferrocarril en México sean costosísimos y que muchos se retraigan de enviar sus productos de una parte á otra de la República.

El combustible que usan en México para las locomotoras es siempre la leña y nunca el carbón, que allí es carísimo.

Al hablar de medios de locomoción y transporte me viene á la imaginación lo que allá llaman haciendas volantes, que son rebaños inmensos que se trasladan de un punto á otro de la República y á distancias tan grandes, que algunas veces estos traslados duran meses en efectuarse. La hacienda volante más importante de toda la República creo que es la de mi particular y muy querido amigo D. Guillermo Acho, á quien en México titulan *The goat king* (rey de las cabras). Este señor por término medio transporta anualmente desde el Estado de Puebla á los Estados Unidos, y de una sola vez, 300.000 cabras! Tan inmenso rebaño, que ocupa muchas leguas, vá acompañado de unos 4.000 indios, que vienen á ser los pastores.

Como pueden figurarse mis lectores, el Sr. Acho paga sumas enormes á los propietarios de los terrenos por donde pasa su ha-

cienda volante, pues los campos que utiliza quedan arrasados; pero el mismo estiércol que dejan las cabras hace que al año siguiente estos mismos campos estén en excelentes condiciones para el nuevo paso de los rebaños.

Después de lo que acabo de referir, creo supérfluo añadir que el Sr. Acho es uno de los hombres más ricos de México y seguramente de los más finos y rumbosos que he tratado en la República.