

minutos antes de la salida del tren? ¿Por qué el vejamen de no despachar billetes todo el día? ¿Por qué la fila, la cola, para comprar lo que debiera ser tan fácil y cómodamente adquirible como cualquiera otro artículo de comercio? ¿Por qué, á lo menos, ya que el billete se ha de tomar con prisas y angustias, no hay tres taquillas, como en Londres, para primera, segunda y tercera, á fin de hacer que la cola sea menos apretada, mal oliente y desagradable? ¿No sería justo ahorrar á las señoras los empujones de los gañanes y de los chulapos?

La expendición de billetes — afirma nuestro autor — podría verificarse con mayor rapidez si estuviesen clasificados de un modo racional. En un teatro, donde se dan billetes para todas las localidades, desde butacas hasta paraíso, se sirve á quinientas personas en menos tiempo del que el empleado de ferrocarriles gasta en servir á doscientas.

Dueño ya del billete, que le ha costado, amén de dinero, sudores, ya puede el viajero abrir el ojo para que el mozo (que á pesar de estar obligado á servirle gratis ha de recibir propina), no se le lleve en volandas la sombrerera ó el maletín al coche que va en dirección opuesta. Al punto de acomodarse en el tren se arma una liorna de todos los demonios, los mozos se evaporan sin decir oxe ni moxe, cargados con nuestros bártulos queridos, y la idea del extravío, de la confusión y de quedarse en tierra nos enloquece. Y ello es preciso tener sangre fría: ojo con perder el talón, el papelito; ojo al billete, ojo al departamento, ojo y más ojo, que ni un uniforme de ministro. Los hombres atienden, aparte del equipaje, talón y billete, al reloj y cartera, las señoras á las joyas y al pudor. En el remolino todos empujan: cestas, sacos, carretas con bultos, viajeros que os dan con un *gladstone* en las narices, y el monstruo que empieza á bufar y á trepidar

con un trajín de fiera encadenada,  
.....

que dijo el poeta.

Si se miran los ferrocarriles desde el punto de vista de la filantropía, aún les hemos de dirigir más severas censuras. Nunca los antiguos vehículos marcaron de modo tan inhumano y cruel la diferencia de fortunas y clases sociales. De la tercera á la primera, ¡qué humillantes é inútiles diversidades, qué alarde de distancias que por un momento se podrían y aun se deberían borrar!

El frío en invierno; el calor en verano; los aires colados, portadores de la pulmonía; el hacinamiento; la carencia de luz en los túneles (verdad que también suele olvidarse el encenderla en los vagones de primera); los asientos duros é incómodos; la falta de reservado de señoras, como si las mujeres menos ricas no tuviesen vergüenza y dignidad; la ausencia de cortinas y de lavabos, tantas y tantas maneras de recordar al viajero que no hay torpeza ni delito comparable á no tener mucho dinero para gastarlo... Pero ¿acaso el rico, en su primera, está bien servido, ya que paga triple? ¿Acaso no sufre infinitas privaciones?

Hablo ahora por cuenta propia, y digo que los vagones de la Compañía del Norte, en la línea de Galicia, se encuentran en el estado de suciedad y abandono más repulsivos. ¿Es que un departamento no debe asearse? ¿Es que sus vidrios no deben lavarse continuamente y cerrar bien, sus metales relucir, el paño de su forro apalearse y cepillarse? ¿Es que no lo ordena la higiene? ¿Es que tanto costaría vigilar ese servicio?

El estribo de subida á los coches es absurdo. Parece no tener más fin y objeto que dar trabajo á los componedores de huesos. ¡Ay de quien se baje aprisa! Sólo por esos estribos sería una necesidad la reforma ó substitución del material móvil de las Compañías, que está anticuado y en el cual no se piensa, al parecer, introducir la más leve mejora. Ya es axiomático que los departamentos aislados, incomunicados, convienen á los ladrones y asesinos, á todo linaje de malhechores; y seguimos con esos vagones celulares, sin esperanzas de que los reemplacen los de corredor central ó galería lateral, únicos compatibles con la seguridad y la salud. Porque otros inconvenientes del departamento aislado los adivina cualquiera... y no hablaré de ellos, pues — dice bien nuestro autor — son á la vez ridículos y terribles.

Nuestro autor, que es francés, reniega también de las fondas de las estaciones. «¡Pues si viese usted los pies!», respondía aquel paleta á quien achacaban tener las manos muy descuidadas. «¡Pues si viese usted las de por aquí!», habría que decirle al autor. Yo quisiera, únicamente por curiosidad, averiguar dónde se fabrican esos pollos que sirven en algunas

estaciones. Deben de ser artificiales. Carne, no la tienen; y los huesos, en cambio, ocupan todo el hueco de la pechuga. El queso sin duda lo secan en hornilla; el aceite de las ensaladas se lo roban á la lámpara del Santísimo; los flanes los hacen con engrudo, y el caldo es un aguachirle que ni el dómíne Cabra la inventa más desprovista de substancia.

Debieran visitarse los buffets de las estaciones por un médico, que obligase á servir platos sanos. El viajero, que lleva el estómago revuelto, la cabeza estropeada, las fosas nasales y la garganta llenas de carbonilla, no resiste esos manjares desabridos y sofisticados que le sirven. Paga, pero no traga. Leche pura, carne sabrosa, caldo legítimo, huevos frescos, un cocido y dejarse de guisotes sospechosos, con tropezones de moscas.

La objeción más seria y considerable que nuestro autor presenta contra los ferrocarriles, se encierra — debo reconocerlo — en estas tres preguntas:

— ¿Hay suficiente número de empleados para los servicios?

— ¿Son personas idóneas?

— ¿Cobran sueldo suficiente y justo?

¡En la respuesta está la clave de tantas cosas! De los incesantes robos de equipajes y mercancías, triste privilegio de nuestras líneas; de los choques y descarrilamientos; de catástrofes como la de Cenicer, estremecedoras. Sabemos que el personal no duerme lo bastante, que está poco remunerado; vemos y tocamos que en general no llena cumplidamente sus funciones y sólo preside á sus actos una idea: el interés inmediato de la Compañía, el cumplimiento de las disposiciones restrictivas y penales del reglamento, como si existiese antagonismo declarado entre el viajero ó el expedidor y la empresa que se encarga de transportar y expedir, y como si sólo á cuenta de vejaciones y obstáculos opuestos al público pudiese subsistir y lucrarse tal empresa. Cuando debiera suceder lo contrario, y ser toda relación de empresa á público una relación de cordialidad y leal inteligencia, á ventaja recíproca.

«En Inglaterra, en Norte América — escribe nuestro autor — los maquinistas y fogoneros se buscan en los talleres y se comprueba cuidadosamente su idoneidad y moralidad. En las estaciones además la policía vigila para que el viajero sea atendido.»

En Alemania — añado yo — el servicio de ferrocarriles lo hacen militares en activo, y se le conoce al servicio, ¡vaya si se le conoce!

También añado otra cosa... Bajo la presión de Cenicer, en las Cortes se ha debatido estos días acaloradamente el proyecto de incompatibilidad legal entre los cargos políticos y el de Consejero de las Compañías ferroviarias. Dicen que no se puede llevar adelante ese proyecto, dentro de la Constitución vigente. Así será; pero si yo fuese la *opinión pública*, ya me las arreglaría para que, con ó sin sanción legal, todo hombre político huyese como del fuego de aceptar esas consejerías, tan mal miradas, de las cuales se habla formulando suposiciones seguramente atrevidas é injustas, ¡pero vaya usted á poner freno á las lenguas!

Y si yo, en vez de ser la *opinión*, fuese hombre político, antes me llevan á la cárcel de mi pueblo, que es detestable, que á un Consejo de ferrocarriles. Tanta murmuración ya pica en historia.

Debo rectificar un error en que he incurrido. Cuando el telégrafo empezaba á traer noticias de la tragedia de Serbia, dije aquí que Pedro I era hermano del príncipe Bojidar Karageorgewitch, tan conocido y estimado de literatos y artistas. Y es que yo tenía entendido, y varios periódicos lo han asegurado también ahora, con motivo de los recientes sucesos, que el trono de Serbia, al ocuparlo la dinastía de Kara, recaía por derecho en el susodicho hermano del príncipe Bojidar, cuyo nombre de pila — el del hermano — no recordaba. Por lo que se ve, á la otra rama de la familia fué atribuida la corona.

¿Quién sabe si es rara fortuna el hallarse, con razón ó sin ella, despojado de derecho semejante? ¿Quién envidiará, en las presentes circunstancias, el trono de Serbia, asentado sobre un suelo que zarandean y quebrantan los terremotos? Sin ser tirano ni poseer paredes de jaspe y techo de oro, bien se puede, en el Konak, temblar y soñar que vemos

el popular tumulto  
romper con furia las herradas puertas...

¡Salud á Pedro II! Y que no turben su sueño apariciones ni fantasmas. El destino lo quiso. El no ayudó á la obra del destino. El destino anda solo.

EMILIA PARDO BAZÁN.

## LA VIDA CONTEMPORÁNEA

La atención versátil de la gente se ha fijado unos días, clavada por el terror, en el problema de los viajes en ferrocarril, gracias á la catástrofe de Cenicer. Porque no se ha menester menos de un centenar de muertos y otros tantos heridos, si hemos de volver la cabeza y considerar cómo andan nuestros medios de transporte y locomoción.

Los asiduos lectores de LA ILUSTRACIÓN ARTÍSTICA quizás recuerden que soy, en este particular, un predicador (probablemente en desierto). Mi afición á viajar y mi convencimiento de que los viajes fáciles son generadores de cultura, me obligan á desesperarme cuando los veo en España tan arduos, costosos y molestos. Naturalmente, andamos peor aún si encima de molestos son azarosos y peligrosos, con peligros extraordinarios, fuera de lo normal, calificables de hecatombe trágica. El desastre de Cenicer retrotrae á no pocos de los que pensasen pasearse en tren, y por algún tiempo, el pacífico ciudadano que pida en la estación billete y se acomode en el departamento, ha de sentir cierto escalofrío y tener la visión calenturienta de las descripciones por el telégrafo divulgadas.

Bajo la impresión de lecturas tan espeluznantes y horribles, releo un folletito que leí años hace y se titula *Inconvenientes de los viajes en ferrocarril*. El autor es ingenioso, y no carece, por cierto, de argumentos para defender su tesis, según la cual Rossini dió mayor prueba de inteligencia y superioridad con no querer renunciar á la silla de posta, que con producir *Guillermo Tell* y *El barbero de Sevilla*.

Enuméranse en el folleto las mil y una molestias que el ferrocarril origina, desde el silbido estridente, repulsivo á los oídos de Rossini, el melodioso cisne, hasta la lentitud en el despacho de los equipajes en el punto de llegada. «Si me lees — dice el autor, — en tu vida vuelves á montar en un tren.» Yo he continuado haciendo uso y aun abuso del tren; mas nunca sin pensar en las muchísimas cosas en que acierta de plano el folleto. Una de ellas es la dificultad de identificación de los muertos, en caso de siniestro. «Antes — escribe — no se viajaba sin pasaporte; ahora... ¡vaya usted á despejar la incógnita de un cadáver!» Y efectivamente, en el informe y hediondo montón de muertos de Cenicer, más de uno se llevará á la fosa el secreto de su nombre.

Principian las tribulaciones del viajero en ferrocarril (según nuestro autor) la víspera del viaje, quitándole el sueño el temor de perder el tren. Observación exacta: conozco y conocemos todos á personas que en día de viaje, y aun la noche anterior, ni descansan, ni sosiegan, ni dejan á nadie vivir, preocupados con instalarse en la estación dos horas antes de la que señala la Gufa. Y allí se están, aburridas, fastidiadas, pero conformes, al cerciorarse de que el tren no saldrá sin ellas. El que no madruga tanto y llega cuando ya se apiñan los viajeros, ni halla rincón ni puede acomodar sus bultos de mano, ¡gracias si puede facturar!

Y ¿por qué el vejamen de facturar sólo quince