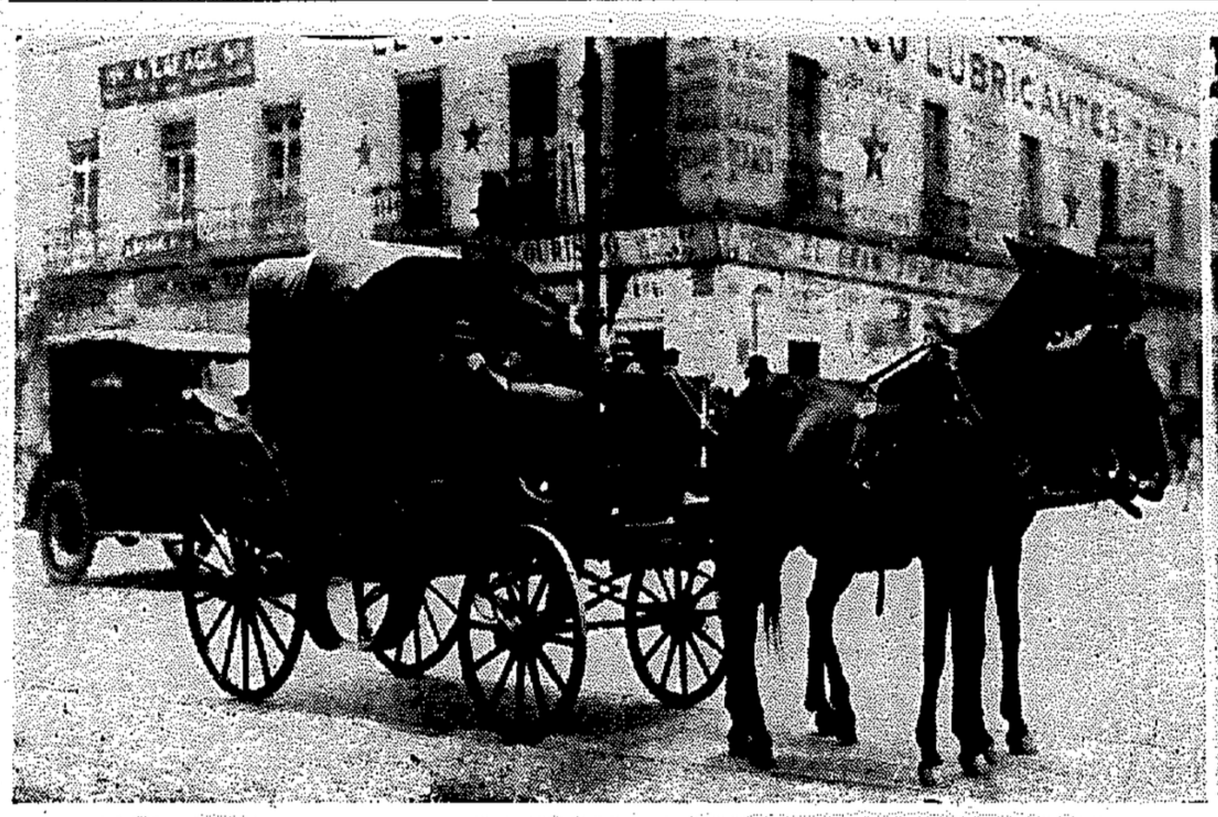
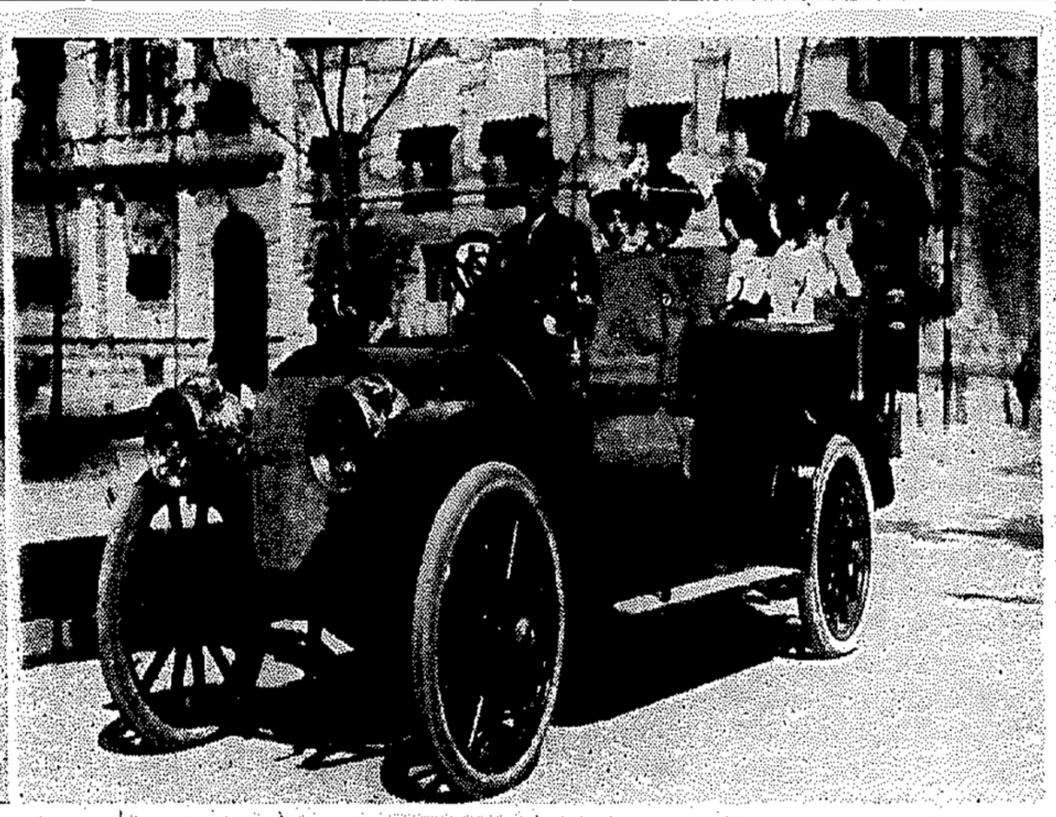


El Prehistórico Cochero medita a la entonces moderna agencia de automóviles, su competidora.



No el Arca de Noé, sino el vehículo más lujoso de sus tiempos.

REPORTAJES DE *"PICO-LARGO"*

De los "guayines" y Carros "rabones" a la Planilla Unica

— I —

Siemens y Halske.—La energía eléctrica en la ciudad de México.—Los Ferrocarriles del Distrito.—La huelga de los "simones".—El "chauffeur" de Europa.—La Compañía de Taxímetros Mexicanos.—La Alianza de Camioneros, producto de la "Revolución misma".—Casi un desmayo de la señora Romero Rubio de Díaz.—El "Hudson Super-Six" de General.

Un periódico que se nos antoja hoy verdaderamente intrépido y tánto que era capaz de vender sus ejemplares a razón de un centavo cada uno —El Imparcial— y, no obstante, aparecer sin tropiezos y hasta extrayendo utilidades, publicó, en junio de junio de 1897, cierto curioso dibujo que acaso recuerden los supervivientes del fin del siglo: tratábase de una calle metropolitana donde algunos obreros, a quienes dirigía un solemne señor de sombrero alto, instalaban los primeros cables de energía eléctrica. "Es una escena real, sorprendida por el notable lápiz de Olvera —decía la nota explicativa—el grabado que hoy publicamos". Una escena tan real, sin duda, como real era ya, desde unos años antes, la política de Don Porfirio para abrir las puertas del país al capital extranjero. "Ya hemos hablado, —proseguía la nota— del empeño con que se están llevando a cabo los trabajos de la empresa Siemens y Halske, de Berlín, para la instalación eléctrica, que proporcionará luz a la ciudad y fuerza a las empresas de pequeñas industrias".

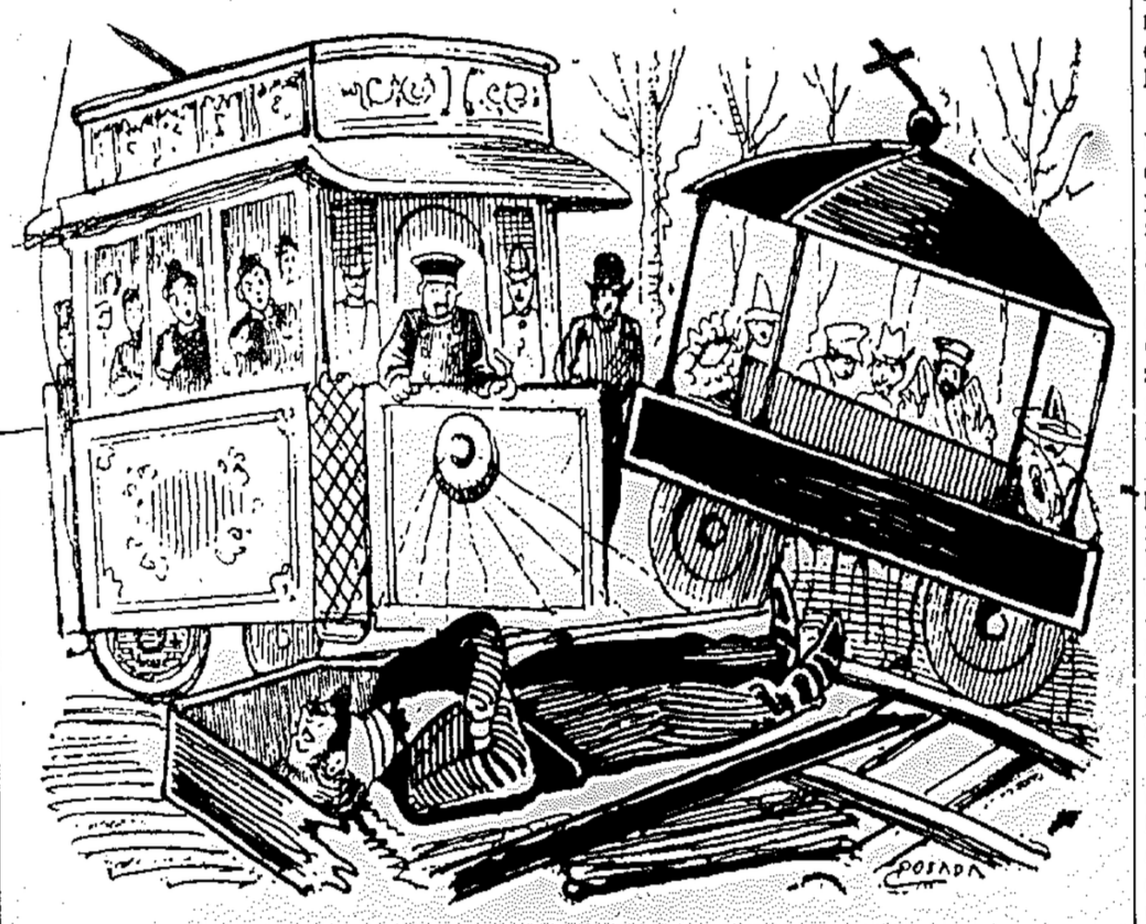
La suerte que correrían accionistas y dueños de la empresa Siemens en su propósitos de iluminar la ciudad, nos es desconocida, más posteriormente capitalistas ingleses se encargaron del asunto y en la actualidad son ellos quienes detentan el por estos tiempos tan escaso fluido. El hecho es que México, el México provinciano, gazmoño, de la paz porfiriana, despertaba, según todos los decires "científicos", al progreso. Un Progreso con inicial mayúscula y con dividendos cotizables en marcos y libras esterlinas.

A las zanjas donde los novedosos cables eran enterrados, y a su prestigio de cosa europea, aproximábanse damas y "lagartijos", señoritos y pueblo, con el inevitable asombro retratado en el semblante y cierto pavor en torno del espectáculo sobre cuyas consecuencias nada podía adivinarse aún. Pues ¿qué era la electricidad, y hasta dónde podría conducir a los hombres?

Mas la electricidad era invencible. Nada podrían contra ella las señoras asustadas y los buenos ciudadanos respetuosos del orden público. Se adueñaría de la tierra y el cielo, con sus tremendas, inexorables instalaciones subterráneas y con sus abigarrados postes. Un año más tarde, ya los Ferrocarriles del Distrito proyectaban adaptar a sus servicios la "fuerza motriz", y un día de enero del año de 1899, la prensa dió el informe de que, "ayer en la mañana" se había dado principio a "la colocación de los travesaños de fierro o ménsulas, que van adheridas a los postes metálicos y que deben sostener los hilos conductores de la electricidad" para aplicarse a los tranvías desde la Villa de Guadalupe hasta San Angel. Habían triunfado los primitivos cables; la capital se transformaba; modernos monstruos que podían correr, llegado el caso, hasta quince y veinte kilómetros por hora, cruzaban por las calles.

De esta suerte, tan llena de aventura, en mitad de un mundo casi patriarcal, nació la Compañía de Tranvías de México. Los sagaces súbditos de Su Majestad Británica eran los dueños; y suyos los carros, suyas las vías, suyas las muy pronto grandes utilidades, instaláronse con ánimo de eternidad en la, en ese tiempo como nunca, "región más transparente del aire".

A principios del siglo, México contempló los primeros automóviles. Ya Don Guillermo de Landa y Escandón había tenido que enfrentarse a la primera huelga de "simones", a los que ni cocheros ni animales querían mudar de su sitio, en espera de lograr la derogación de ciertas medidas; ya "El Progreso Latino" había publicado gacetillas semi-irónicas contra el movimiento mutualista, y, aunque en la Indianilla aún se jugaban carreras de caballos, el automóvil apareció como un fenómeno más de cosmopolitismo, como una nota más de buen tono. Si había pequeñas o grandes huelgas —incómodas, por otra parte—; si había un incipiente movimiento óbrero —que a la mejor se parecía al de Francia—; si había electricidad, ¿por qué no también algunos automóviles? ¿Qué le faltaba a México para ser una ciudad "a la europea"?



El conocido, y magistral, grabado de J. G. Posada.

Los ricos hacendados que vivían en la capital apresuráronse para adquirir, desde luego, sus exóticos semovientes. Se tornó un timbre de orgullo y de vanidad indiscutible el mostrarse por los paseos, sacando muy notoriamente la cabeza, desde un vehículo tan moderno y tan caro. Hizo su aparición entonces una figura, extraña pero respetable, casi fantástica pero colocada a una altura particular, de mito; una especie de genio displicente, altivo, lleno de enigmas como un hechicero: el "chauffeur", el "chauffeur" y no otro que el "chauffeur", escrito y pronunciado a la francesa. Se le traía, en efecto, de Europa, vistiéndole después aquí con un traje especial, entre caballista y pintor, con una gorra, enormes gafas sobre la visera y descomunales guantes. El "chauffeur" profesaba con respeto a su oficio una especie singular de hermetismo sagrado e inviolable, cual si se tratase de la astronomía o la adivinación del pensamiento; era incapaz de descubrir sus secretos —cómo la extraña máquina se ponía en marcha; cuál era el sentido oculto de los misteriosos pedales, etc.—, y costó no poco trabajo que trasmitiera sus conocimientos a los mexicanos. Cuando éstos lograron apropiarse la técnica nació el CHOFER simple y llano y más tarde el "ruletero" actual.

Para las familias cuyos recursos no fueran suficientes y sin embargo desearan alternar con los ricos de la época, se organizó con unos cuarenta vehículos la Compañía de Taxímetros Mexicanos, empresa efímera que apenas si se salva del olvido en la historia del transporte mecánico de la ciudad de México. Lo más notable de este negocio y que le valió numerosas menciones en la prensa, fué su taxímetro 35, el cual, durante un viaje a la villa de Tlálpam convirtióse en testigo de folletinesco crimen. Ni el ingenio del entonces jefe de la policía, ni la astucia, más tarde, de Pancho Chávez —detective número uno de Porfirio Díaz—, lograron esclarecer el delito jamás, dejando los hechos para que especulase a sus anchas la fantasía remunerada de los reporteros policíacos.

Pero México debía contar, a la larga, con un buen servicio de transportes. Nadie se sentía poseedor, por aquellas épocas de una perspicacia tal como para afirmarlo sin lugar a dudas. Mas hoy, profetizando hacia el pasado, nosotros sí podemos decirlo. ¿Cómo de otra manera, explicarse el complicado mecanismo del transporte, que hay en la actualidad? ¿Cómo penetrar el sentido íntimo, por ejemplo; el engranaje, casi perfecto, de la contemporánea Alianza de Camioneros? ¿Los abonos, los "rápidos", las planillas, el Banco de Transportes, la figura y la historia, vertiginosas, de Antonio Díaz Lombardo?

"Por eso es que los camioneros —dijo Antonio Díaz Lombardo en una convención de la Alianza, realizada en 1936—, compenetrados de la responsabilidad que tenemos y del papel tan importante que desempeñamos, venimos a reunirnos en este magno acto, conscientes de representar un sistema creado por la Revolución, que nos dió la oportunidad de emanciparnos, siendo, en consecuencia, el sistema de transportes por camiones, producto de la Revolución misma"

Esto parece arrojar un poco de luz sobre la historia. Es decir, uno de los casi fundadores de la industria camionera, uno de los capitanes de mayor ambición, uno de los animadores más eficaces con que cuentan los patrones del transporte, remite el nacimiento de todo aquello, de las planillas, de las "mordidas", de los sindicatos blancos, de las "correteadas", de los "cerrones", a la "Revolución misma", dato que no hay que olvidar.

El México del novecientos siguió contemplando con su habitual asombro el transcurrir de los automóviles. Cuando la gente de la clase media y del pueblo tenía deseos o necesidad de ir a las vecinas municipalidades, había "empresarios" que acondicionaban un "guayín" con cajones y tablas, cargándolo de pasajeros. Las calzadas de Tacubaya, de Tlálpam, de Tacuba, de los Remedios, ofrecían entonces un espectáculo extraordinario, de feria, de peregrinación, de romería. Las familias mexicanas de la clase media y del pueblo, conforme a su inveterada costumbre, llevaban toda clase de alimentos, "carnitas", barbacoa, tortillas, pulque, que comían y bebían en el camino entre mil incomodidades; los conductores juraban; las calzadas llenábanse de polvo. La señora Romero Rubio de Díaz, que en un gesto democrático se atrevió a usar tranvía de mulitas para un viaje de beneficencia hasta Santiago Tlaltelolco, estuvo a punto de desmayarse, según los comedidos, cortesanos, informes de la prensa, al descarrilar el tren a causa de que las pacientes mulas —una vez en su vida—, se impacientaron. Toda la sociedad del novecientos comentó el percance, así como comentaba, haciendo gestos defensivos de nariz ofendida ante el mal olor, los viajes de pesadilla que hacía el pueblo con rumbo a Tacubaya, a los Remedios. El artista Posada imprimía estupendos grabados donde se reflejaba el asombro, la consternación, el sentido de peligro, que los "eléctricos" infundían sobre los pacíficos habitantes de la ciudad. Todo esto eran los años del México pre-revolucionario, aún no sacudido por el vendaval de 1910. Pero la Revolución se aprixamaba, y Díaz Lombardo, con seguridad, ya había nacido.

La paz de la ciudad no sufrió sino hasta la Decena Trágica y más tarde, cuando el derrocamiento de Victoriano Huerta y la entrada del Ejército Constitucionalista. Los bandos en guerra salían y llegaban, con caballos, carabinas y nuevos automóviles. En la historia del transporte capitalino, en efecto, la Revolución trajo un nuevo tipo de automóvil: el "Hudson-SuperSix" de General. Huerta se hizo famoso por sus descomunales automóviles, de marcas que el pueblo no sabía pronunciar adecuadamente: León Peugeot, Protos, Mercedes, Fiat, hasta que los generales hicieron correr por las calles el "Hudson-Super-Six", que, después, todos ellos se sintieron en la obligación de adquirir, por "no ser menos".

PESE AL DESENFADO de uno y a la asombrada arrogancia del otro ambos viajeros se sienten orgullosos de tripular el primer automóvil fabricado en México, vehículo que, por otra parte, oscilaban aún entre diversas especies.

LO QUE MAS CONMUEVE aquí es el moreno esclavito, junto al estribo, mientras la gallarda dama parece no haber perdido aún sus costumbres de amazona y más que el "volante" cree sostener en sus manos un par de hermosas bridas.