

## T R E N E S .

Todos los trenes que salían de San Juan hacia el sur, tenían números pares.

Tren No. 1- de pasajeros, <sup>correo</sup> salía de San Juan 7:20 A.M. paraba en Aguadilla, media hora para almorzar, llegada a Ponce a las 4:50 P.M.

Tren # 31- de mercancía hasta Aguadilla, salía aproximadamente a las 10 A.M. no tenía itinerario fijo.

Tren 29B, pasajeros, salía de San Juan a la 1:05 P.M. hasta Mayaguez, hora de llegada a las 7:00 P.M.

Tren 29- pasajeros (automotor) hasta Arecibo, salida de San Juan a ~~las 4:05 P.M.~~ a las 4:05 P.M., llegada a Arecibo 7:00 P.M.

Tren 11, Mixto, ( pasajeros y carga) salía de San Juan 6:20 A.M. hasta Humacao, aunque tenía itinerario, nunca estuvo a su hora.

Trenes hacia a San Juan, números pares.

Tren 12. de Humacao a San Juan, salida de Humacao a la 1:00 P.M.

Tren 2, salida de Ponce, 7:20 A.M. a cruzar en Aguadilla con tren número 1. media hora para almorzar y llegada a San Juan 4:50 P.M.

Tren Número 34, salida de Ponce, mercancía, hasta Aguadilla, no tenía itinerario fijo.

Tren 28 de Ponce a Mayaguez, vía Cabo Rojo y Boquerón ( automotos ) Salida de Ponce 4:50 P.M. llegada a Maguez a las 7:p.m.

Tren No. 4 Pasajeros y correo, salida de Ponce 9:00 P.M. llegada a San Juan 7:A.M.

Tren No. <sup>3</sup> de San Juan Ponce, salida de San Juan 9:00 P.M. llegada a Ponce 7:A.M.

Tren No. 32. mercancía, de Aguadilla a San Juan, no itinerario, salida de Aguadilla aproximadamente a las 10:00 A.M. y vice versa.

Tren de Ponce a Guayama ( no recuerdo el Número) mixto, pasajeros y carga, salía de Guayama a la una de la tarde, aunque tenía su itinerario raras veces estuvo a su hora, especialmente durante la zafra de caña.

Hubo un tren de pasajeros y carga entre Vega Alta y Tras Talleres, traía los pasajeros de Vega Alta a Dorado, ( los que viajaban hacia Arecibo, Aguadilla, Mayaguez o Ponce.) Este tren usaba una locomotora conocida como Francesa, la caldera era cuadrada. De estas mismas locomotoras había en el batey de Tras Talleres, San Juan, Mayaguez y Ponce y se llamaban las de maniobras, eran las que formaban los trenes y entraban y sacaban vagones en los distintos desvíos del batey.

Había varios tipos de locomotoras, las llamadas de carga, <sup>33, 34, 35, 36</sup> que sus ruedas eran mas pequeñas en diámetro, pero eran fuertes, podían arrastrar hasta cuarenta vagones en llano. Para las cuestas fuertes, otra locomotora empujaba por la cola, hasta la cumbre, regresando a la estación mas cercana. Las cuestas mas empinadas eran, Jimenes, Subiendo desde Aguadilla para Isabela, Guajataca, de Isabela para Quebradillas, Culmanante de San German para Lajas y vice versa. <sup>110, 111, 114-116</sup>

El tren que se le apodó Tren Batatas, salía de Mayaguez hasta Sabana Grande y vice versa, era un tren mixto, pasajeros y carga.

Para los trenes de pasajeros había las locomotoras, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, luego ya para los últimos años trajeron la # 72, mas potente pero de ruedas mas grandes. para el tipo de carga tambien trajeron los números 110 y 111. de mucha potencia, aunque no tan rápida como la 72.

En el 1910 una víspera de año nuevo, un tren mixto que venía de Ponce, un toro cebú se le fue al frente y en el puente río Loco poco antes de llegar a Santa Rita, se descarriló al entrar al puente con uno de los cuernos del toro, y se llevó la segunda sección del puente, cayendo ésta al río y que dándose la locomotora recostada al muro del medio. el maquinista se llamaba Francisco Nazario y tanto él como el fogonero salieron ilesos. Otros accidente grave fué tren No. 4, arrastrado por la locomotora 111, en la curva de cuatro calles, entre Yauco y Las Palomas, se salió de la vía y se llevó una casa, quedando una máquina de coser en la plataforma de la locomotora. El maquinista de Apellido Candelario, sufrió quemaduras tan fuertes que murió pocos días despues. El fogonero, el baggage Master y sufrieron lesiones, pero recuperaron. En la casa solo había una persona, y milagrosamente, aunque se le rompió la cama, sus lesiones no fueron fatales.

Otro accidente grave sucedió, con un tren de pasajeros bajando la cuesta de Jimenes hacia a Aguadilla. Los frenos fallaron y al volcarse el tren ya casi cerca del llano, perecieron varias personas y hubo varios heridos, ( No recuerdo la fecha )

El tren No. 3 de pasajeros, bajando la cuesta del Guajataca, le fallaron los frenos, la lomotora 72 cayó al río, matandose el maquinista, el fogonero quedó herido, pero por una de esas casualidades, el tren de los pasajeros quedó en la vía y nadie mas fué herido.

En ese mismo puente hubo tambien otro accidente de un tren de cañas, volcandose varios vagones e interrumpiendo el tráfico de trenes por muchas horas.

Había tres departamentos; Material y Tracción, encargado de las locomotoras y todo personal relacionado con las mismas, como talleres de reparación, maquinistas, fogoneros y mecánicos en general: Vía Obras, construcciones de edificios, mantenimiento de las vías en perfecto estado, etc. etc. Transportación, a cargo de las estaciones, su personal y los trenes y su personal, Inspectores, conductores, guarda-frenos y baggage-masters y agentes de estaciones.

El Director general, Don Emilio Jimenez; Ingeniero general, Don Ettiene Totti; Jefe de Transportación, Don José Tormos; Master de Transportación en San Juan, Don Juan Rodriguez Cintrón; Master Transportación en Ponce, Don Manuel Jovet; Material y Tracción en Ponce, Don Enrique Carmoega. Vía y Obras en Ponce, Don Abdon Rosas.

La A.R.R.Co. of P.R. tenía los siguientes vagones:

Coches de pasajeros de primera, grandes y medianos, coches de segunda, coches de express y correo, vagones cerrados (Box Cars) para mercancía, jaulas para la caña, tanques para petróleo, plataformas para madera y planchas de hierro, tubos, etc. etc. góndolas para carbón de piedra, cascajo o arena.

Además de las locomotoras, había los automotores, muy rápidos y cómodos, tanto para los pasajeros, como, para sus tripulantes. Llevaban un maquinista, un fogonero y un conductor. Hacían el trayecto entre San Juan y Arecibo y entre Ponce y Mayaguez, vía Boquerón y Cabo Rojo.

En San Juan, Aguadilla, Mayaguez y Ponce había grandes almacenes, donde se guardaba la mercancía, recibida o para salir, había un guarda-almacén con varios empleados, para recibir y cargar y descargar la mercancía. Había las brigadas que se encargaban de la conservación de la vía, un capataz y cinco o seis empleados, en trayectos, cambiando traviesas y railes y afirmando las traviesas con balasto, éstos usaban una teresina de cuatro ruedas, para cargar sus herramientas y transportarse de una estación a otra hasta su trabajo.

Había dos despachadores de trenes, uno en San Juan y otro en Mayaguez, El de San Juan era responsable de autorizar los boletines de vía hasta Aguadilla y el Mayaguez de Aguadilla a Ponce. Había agentes comerciales en Arecibo, San Juan, Mayaguez y Ponce, que se encargaban, los contratos para la transportación de la mercancía, y buscar clientes y arreglar las quejas de éstos. Cada conductor tenía como parte de su equipo, un botiquín, para casos de emergencia y un teléfono portátil, que se enganchaba en los alambres en caso de necesidad de comunicarse con el despacho desde un sitio que no hubiera teléfono.

Había cuatro o cinco inspectores, entre Mayaguez y Aguadilla y entre Aguadilla y San Juan, que sorprendían los trenes, tanto de noche como de día, y hacían su inspección, para ver que todo estuviera correcto.

Además de los tickets de pasajeros, había unos libros de kilometraje, que resultaban más económicos y más prácticos, para los pasajeros que viajaban con más frecuencia.

En Ponce y en Tras Talleres, había los talleres de reparación, donde se hacían desde las reparaciones de los vagones y coches de pasajeros hasta la reconstrucción completa de las locomotoras, había mecánicos expertos para cada clase de trabajo, muy buenos ingenieros

El tren de San Juan a Humacao, era un tren mixto, esto es, llevaba un vagón pequeño, para equipaje, paquetes de express, o bultos pequeños de mercancía, llevaba un coche de segunda clase y uno de primera, del tipo más pequeño, casi siempre arrastraba algunos vagones de mercancía, especialmente de abono, que dejaban en los desvíos de las centrales, mayormente para Fajardo, Pasto Viejo y Central Roig en Humacao. Además del maquinista y fogonero, su personal incluía a un conductor y un guarda-frenos.

De noche cada tren llevaba una linterna roja en el último vagón y de día un banderín rojo.

Para los trenes de mercancía había dos guardafrenos, uno en medio del tren y otro en el último vagón, sentados sobre los vagones, el conductor viajaba en el primer vagón después de la locomotora.

When I left the A.R.R. in 1939 the employees were not unionized, but in 1934 the (What am I doing writing in English?) fue aprobada la ley de ocho horas y los empleados que antes viajan de San Juan y vice versa en viajes directos, trabajando diez o doce horas, ahora terminaban en Mayaguez habiendo otras brigadas de personal, que viajaban de Ponce a Mayaguez, especialmente en los trenes 1, 2, 3 y 4.

Para virar los trenes o locomotoras en la dirección propia, había los triángulos, En Ponce, Mayaguez Playa, Arecibo y Talleres, el tren entraba por un lado y salía por el otro de frente a la dirección que fuera a tomar.



Para estos coches cama, había un empleado (Camarero) que atendía a los pasajeros, que habían hecho reservación anticipada, el costo de la cama era \$1.50 adicional al precio del pasaje. Cuando empezó a crecer la transportación en automóvil, decayó el pasaje en los trenes, ya que los carros eran mas rápidos y poco a poco así fue sucediendo con la carga, ya que en el tren los clientes tenían que ir a buscar la mercancía a la estación, mientras que los camiones la llevaban de puerta a puerta.