

## FERROCARRIL DE MONTERREY AL GOLFO MEXICANO

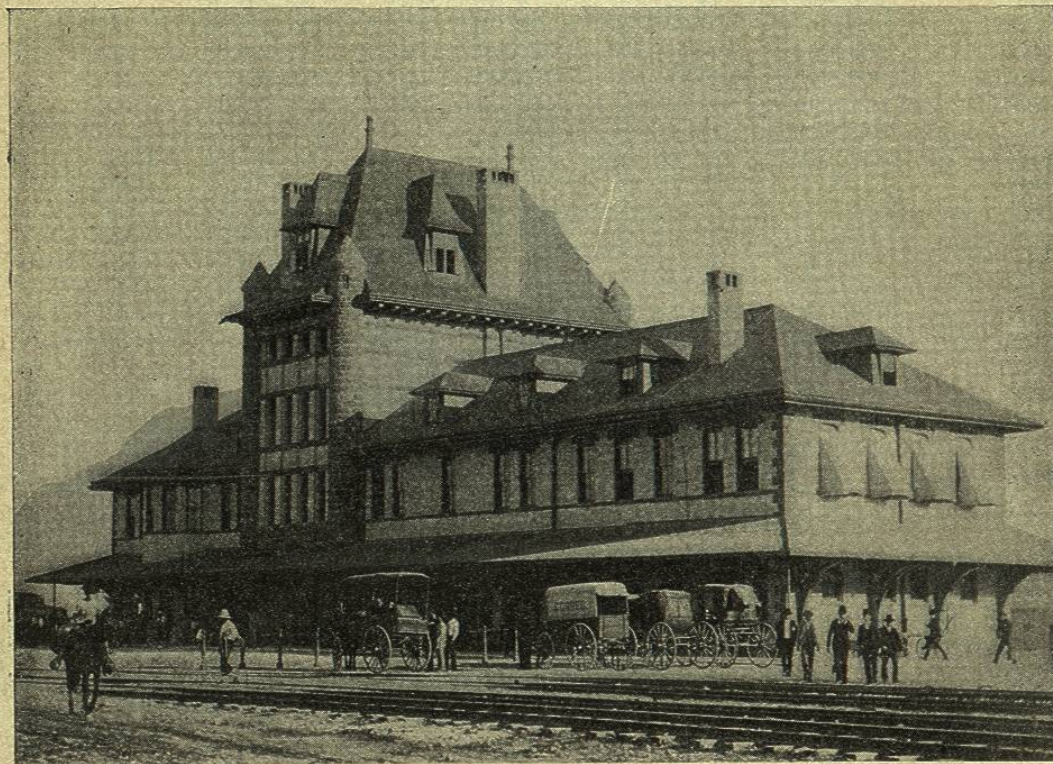
De Treviño á Tampico. . . . . 624 kilómetros 640 metros.

Ancho de la vía, 1 metro 435 milímetros.

Este ferrocarril, que hoy pertenece á una poderosa Compañía belga, fué concedido por decreto de 10 de Noviembre de 1887 á una empresa norteamericana que lo construyó y lo traspasó á aquélla. Es de vía ancha y corre desde Treviño, estación del ferrocarril Internacional, en el Estado de Coahuila, hasta Tampico en el Golfo de México, pasando por Monterrey, capital de Nuevo León, y por Ciudad Victoria, que lo es de Tamaulipas. La región, pues, que atraviesa en la República tiene una extensión de seiscientos kilómetros de NO. á SE. comprendida en aquellos Estados, y presta sus servicios á otras poblaciones de tanta importancia como Cadereyta, Montemorelos y Linares. Los terrenos que cruza, en su mayor parte abandonados, son todos fértiles y aptos para la agricultura.

Desde Monterrey, cuya población ya conocemos y de la que hemos hablado al tratar del ferrocarril Nacional, hasta Cadereyta Jiménez, el tren corre por una inmensa llanura, cerrada en el horizonte por las sierras de la cordillera Oriental, cuyos campos vírgenes, jamás heridos por el arado, son particularmente apropiados para la industria pecuaria, no sólo por los pastos que espontáneamente crecen en el suelo, sino también por la facilidad que habría para formar grandes presas con las aguas de los arroyos que en la época de las lluvias los fecundizan.

Más adelante de Cadereyta se encuentra el río San Juan, afluente del Bravo ó Grande del Norte, cuya caudalosa corriente atraviesa el ferrocarril por un puente de madera, provisional, mientras se terminan las obras de otro de hierro que allí mismo se construye, y que una vez acabado será magnífico por sus dimensiones y solidez. Después cruza extensos plantíos de maíz que rodean la simpática población de General Terán, para arribar á Montemorelos, donde por larguísimo puente vadea otro caudaloso brazo del San Juan.



MONTERREY. — ESTACIÓN DEL FERROCARRIL DE MONTERREY AL GOLFO



UN MERCADO EN MONTERREY (FERROCARRIL DEL GOLFO)

Montemorelos, cabecera de una Municipalidad que no tiene menos de 18.000 habitantes, es un bonito pueblo que progresa y aumenta con rapidez, en cuyo incremento influyó muchísimo la vida y actividad que este ferrocarril le llevó.

Tres estaciones más allá, y siempre por llanuras de vegetación raquílica que destruyen las inundaciones periódicas por faltar la inteligente mano del hombre, directora de las fuerzas naturales, llega á la hermosa población de Linares, situada entre dos arterias del río Conchas, que desagua en el Golfo. En esta villa edificó la Empresa una pequeña pero muy linda estación, digna de la culta Linares, con jardincitos y elegante andén. En ella termina una línea de tranvías que la une con el centro del pueblo.

Parte de nuevo el tren entre el bullicio de aquella animada estación y continúa el paisaje monótono, sin grandes selvas, cubierto el suelo de arbustos, y sólo de cuando en cuando, á inmediaciones de las aldeas, algunos campos cultivados que con sus plantaciones lozanas confirman la opinión de que aquellos terrenos de transporte, generalmente aluviones con espesa capa de humus, son pobres en vegetales por falta de brazos que los exploten.

Aun ha de cruzar el tren infinidad de arroyos y dos grandes corrientes, el río Pílon y el Purificación, principales tributarios del Soto la Marina, antes de llegar á Victoria, capital de Tamaulipas, dejando atrás una desviación de montañas de la Sierra Madre; y cuando se detiene en aquella ciudad, el viajero disfruta de una perspectiva encantadora, que contrasta notablemente con el panorama del camino recorrido. Victoria está rodeada de jardines, huertas y hermosos paseos de álamos blancos, cuyos plateados troncos se elevan á considerable altura. Por todas partes flores y perfumes, árboles frutales, eucaliptus y límpidas corrientes de agua.

¡Lástima que tan bella ciudad esté sumida en un letargo comercial! Cuando tratemos del Estado de Tamaulipas estudiaremos las causas de aquella parálisis mercantil, y ojalá podamos indicar el remedio; por ahora concretémonos á saludar desde aquí á los victorianos y especialmente á las victorianas, mujeres hermosas y de atractivo sin igual.

Continuando el viaje que hemos emprendido dejaremos atrás la florida Victoria y seguiremos por entre esas llanuras, ahora algo accidentadas, interrumpidas



alguna vez por cumbres que pronto desaparecen en el horizonte y que median entre Victoria y Tampico. Insensiblemente descendimos á los llanos de la costa del Golfo, y la vegetación aumenta, viéndose ya los bosques tropicales en los que la palmera yergue su elegante copa sobre la intrincada selva. La caña de azúcar y el tabaco alegran el camino, y en él no faltan esas plantas trepadoras cuyas florecillas perfuman la atmósfera y festonan los bosques con encajes de colores.

Por último, llega el tren á Tampico y se detiene en una estación de madera pintada, impropia de aquella ciudad, y que tal vez muy pronto se sustituya con otra más digna de la importancia que tiene este ferrocarril y el punto extremo de su vía.

Tampico, segundo puerto de la República, y del que nos ocupamos en otro lugar, debe mucha de su prosperidad al ferrocarril de que tratamos, porque lo puso en comunicación directa con la parte Norte de aquélla y en aptitud de ser un puerto de gran importación y exportación, aventajando quizá muy pronto al de Veracruz.

Hemos hecho muy á la ligera la descripción del territorio que cruza el ferrocarril del Golfo, porque en el transcurso del presente libro tendremos más de una ocasión de volver á ocuparnos de él y de sus poblaciones é industrias.

Este ferrocarril adolecía de algunas deficiencias que poco á poco va subsanando la nueva Empresa propietaria, entre ellas las estaciones, que eran de madera y feo aspecto. La reforma empezó por la de Monterrey, donde recientemente se construyó un elegante edificio de piedra de dos cuerpos, con todas las comodidades necesarias para las múltiples oficinas de la Compañía y para el tráfico y movimiento de pasajeros que allí asume grandes proporciones.

Pocas vías férreas habrá en el mundo que en un trayecto de 624 kilómetros cruce más ríos, arroyos y torrentes, pues tal vez el número de puentes y alcantarillas que hubieron de edificarse en este ferrocarril, pase de quinientos. En ellos empieza también la reforma de la nueva Empresa, cambiando los de madera por otros de hierro, como lo verifica actualmente en el río San Juan.

Los coches y vagones son amplios, cómodos y con muy buenos mecanismos en sus rodajes. Las máquinas, conservadas siempre en buen estado, son muy potentes y rápidas. El personal todo de la línea, desde que fué renovado con motivo de una injustificada huelga, es inteligente y galante con el público.

Las mejoras que diariamente se llevan á cabo en esta Empresa son debidas al celo y á la inteligencia del Sr. Mounnon, Gerente General de la Compañía, que no cesa un momento en su laboriosa tarea de estudiar las necesidades de la línea y aplicar medidas urgentes y eficaces.

Los productos obtenidos en la explotación, desde el año 1889 en que se inauguró la línea y que acusan también un progreso constante, son los siguientes:

MOVIMIENTO Y PRODUCTOS

DEL FERROCARRIL DE MONTERREY AL GOLFO MEXICANO DESDE SU INAUGURACIÓN HASTA 31 DICIEMBRE DE 1897

AÑOS	PASAJEROS	PRODUCTOS <i>Pesos</i>	CARGA		PRODUCTOS varios <i>Pesos</i>	PRODUCTO TOTAL <i>Pesos</i>
			Toneladas	Kilogs.		
1889 . . . . .	16.714	17.144.65	4.197	432	13.440.52	30.585.17
1890 . . . . .	57.096	70.185.08	168.204	600	791.398.47	861.583.55
1891 . . . . .	94.052	112.910.64	174.829	706	876.563.75	989.474.39
1892 . . . . .	99.802	119.390.74	193.437	800	664.072.42	783.463.16
1893 . . . . .	107.378	141.093.86	238.442	—	820.433.06	961.526.92
1894 . . . . .	...	...	...	...	...	...
1895 . . . . .	127.900	150.005.75	329.059	008	1.162.009.39	1.312.015.14
1896 . . . . .	124.894	159.646.71	335.269	88	993.100.73	1.152.747.44
SUMAS.	627.836	770.377.43	1.443.439	634	5.321.018,34	6.091.395,77



ESTACIÓN TRES MARIAS DEL FERROCARRIL M. CUERNAVACA Y PACÍFICO

FERROCARRIL DE MÉXICO Á CUERNAVACA Y EL PACÍFICO

De México á Cuernavaca. . . . . 119 kilómetros. } 159 kilómetros.  
De Puente de Ixtla á Igualá . . . . . 40 — }  
Ancho de la vía, 1 metro 435 milímetros.

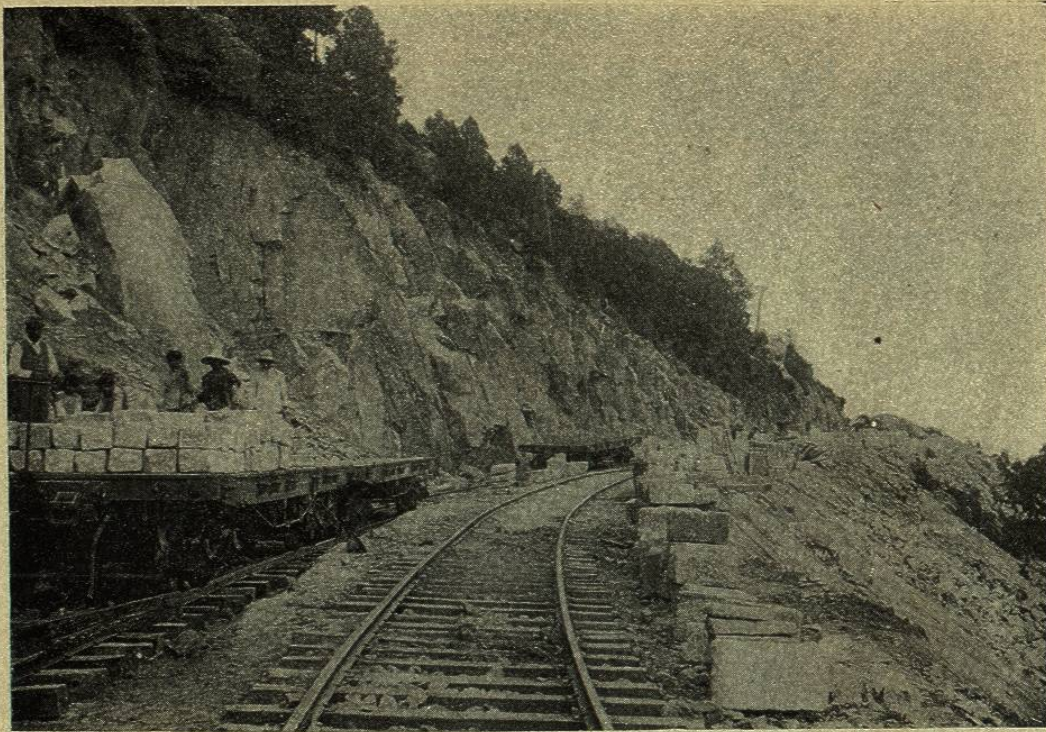
El 30 de Mayo de 1890 se hizo la concesión de este ferrocarril llamado á cruzar los Estados de Morelos y Guerrero hasta morir en Acapulco, importante puerto del Pacífico, para llevar los beneficios de la vía férrea á Cuernavaca y Chilpancingo, dos de las pocas capitales de Estado que aun carecían de ellos.

Cuernavaca ya vió llegar á su recinto la progresista locomotora, y confiamos en que muy pronto arribará á Chilpancingo, porque así nos lo hace esperar la actividad con que la empresa de este ferrocarril prosigue los trabajos.

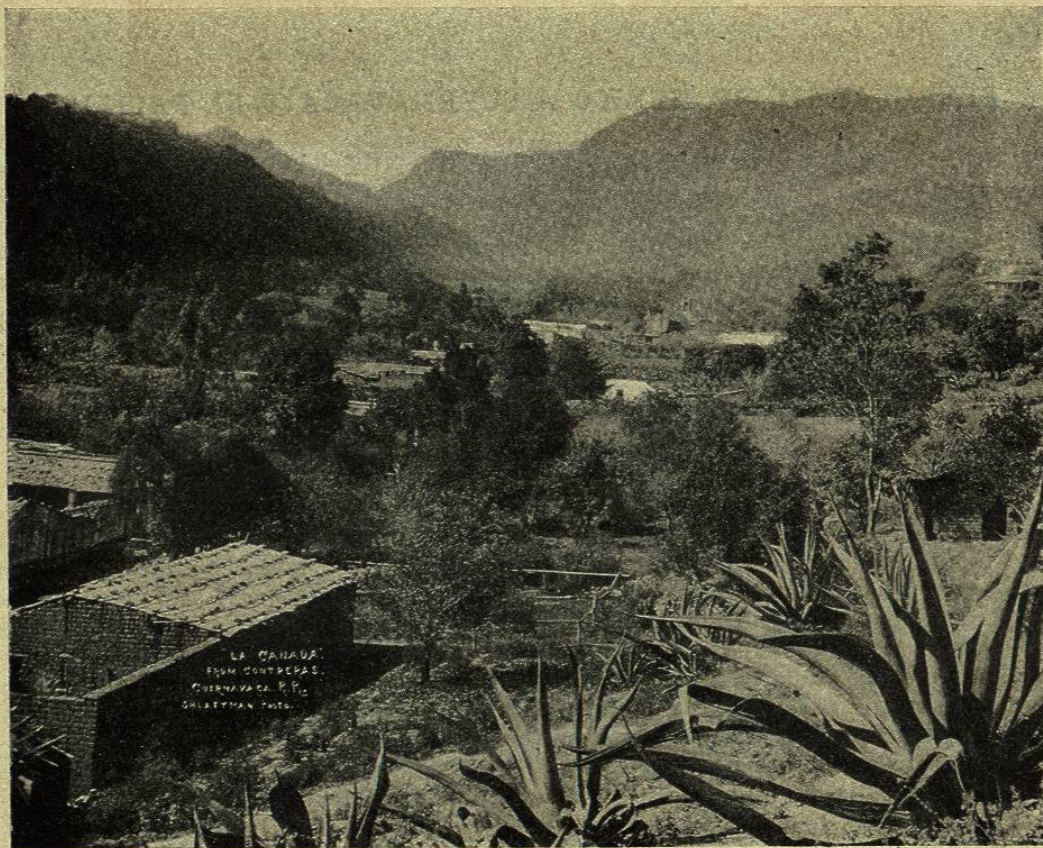
Las regiones que atraviesa la vía en sus 159 kilómetros construídos, son fertilísimas y abundan en deliciosos paisajes de los que dan alguna idea los grabados que publicamos en estas páginas.

Sale el tren de la estación Buenavista, donde están las oficinas de la Empresa, y se dirige á Contreras, pasando por los pintorescos y floridos pueblos de Santa Julia, Tacubaya, Mixcoac y Olivar. Contreras está situada en el kilómetro 28 de esta línea, recostada en la falda del imponente Ajusco, volcán apagado hace mucho tiempo y que se eleva á 1.700 metros sobre la llanura del Valle de México, ó sean 3.986 sobre el mar. Las ramificaciones de montañas que se derivan de este gigante, en todas direcciones, ofrecen agrestes paisajes, cuyas barrancas oscuras y feraz vegetación impresionan al viajero con su ruda belleza. La locomotora atraviesa extensos campos de lava que en siglos remotos vomitó el Ajusco, entre cuyas petrificadas masas brotan algunos árboles y multitud de florecillas silvestres de múltiples colores. La línea asciende continuamente hasta la estación *La Cima*, donde alcanza una altura de 770 metros sobre la ciudad de México y desde





CANTERAS EN LA LÍNEA DEL FERROCARRIL M. CUERNAVACA Y PACÍFICO



PAISAJE EN LA LÍNEA DEL FERROCARRIL M. CUERNAVACA Y PACÍFICO

cuyo punto se divisa un extenso horizonte y se alcanza á ver la vieja emperatriz del Valle con sus lagos de plata y su falda de flores.

En la estación *La Cima* el terreno comienza á descender hacia Cuernavaca, y entonces el ferrocarril se desliza rápida y suavemente por entre bosques vírgenes, donde árboles gigantescos elevan sus copas á considerable altura y extienden sus ramas hasta la vía como para cobijar al humeante agente de la civilización, con su manto de verdura.

Sitios históricos que recuerdan episodios de la heroica conquista llevada á cabo por Cortés, atraviesa la locomotora que parece saludarlos con sus estridentes silbidos, y lugares hay donde la modesta cruz, clavada en una roca, indica al viajero el lugar de un crimen. Aquellas sombrías sendas que cruzan los bosques eran teatro de las fechorías del bandido que desapareció para siempre ante la presencia del caballo de vapor.



PLANTACIÓN DE FRESAS (FERROCARRIL M. CUERNAVACA Y PACÍFICO)

Cuando arriba el tren á Tres Marías, el imponente silencio de las selvas que acaba de atravesar, se trueca en el animado bullicio de una estación de movimiento como es aquella, de gran tráfico y muy concurrida, y después parte de nuevo siguiendo el descenso, para penetrar muy pronto en el Valle de Cuernavaca y por último en la estación de esta risueña capital, cuyo clima tibio y sano la hizo favorita un tiempo del gran Cortés, que edificó allí su palacio y pasaba en ella grandes temporadas.

El camino que rápidamente acabamos de recorrer abunda en curiosidades muy notables que llevan á visitarlas gran número de viajeros anualmente. Entre ellas citaremos únicamente las famosas grutas de Cuajimalpa, cuyos amplios salones subterráneos, caprichosamente adornados por las estalactitas, semejan un palacio encantado de las Mil y una noches.

El ferrocarril de Cuernavaca y Pacífico se dirige, como hemos dicho, á Acapulco y más allá de Cuernavaca hay construída una sección de 40 kilómetros que une las dos importantes poblaciones de Puente de Ixtla é Iguala. Muy pronto este tramo quedará entroncado con la línea general y se construirán inmediatamente los kilómetros de camino restantes hasta llevar la máquina de vapor á las salobres orillas del Pacífico.

Ese día será memorable en la historia de México y de gran júbilo para la progresista ciudad de Acapulco, cuya ventajosa situación en las costas del grande océano ha de prestarle exuberantes elementos de vida al comunicarse rápidamente



con el interior del país: y el ferrocarril de Cuernavaca adquirirá mayor importancia, viniendo á ser una de las principales líneas que rayan el territorio mexicano con sus cintas de acero.

El material rodante y de tracción que la Empresa puso en servicio en la vía férrea de Cuernavaca, nada deja que desear. Sus carruajes son amplios y lujosos, y los trenes corren sobre bien cimentados rieles, y seguros puentes con movimiento cómodo y suave.

El personal es atento y fino con el viajero, y se nota un orden admirable en todos los resortes de la Empresa, que habla muy alto en favor de la inteligente dirección que les imprime el señor Gerente General de la Compañía.

### FERROCARRILES DEL DISTRITO

Urbanos, vía ancha . . . . .	65	kilómetros	662	metros	} 169 km. 325 m.
Foráneos — — . . . . .	108	—	663	—	
Urbanos — angosta . . . . .	50	—	566	—	} 72 km. 566 m.
Del Valle de México . . . . .	22	—	000	—	
Vías en explotación. . . . .	241	kilómetros	891	metros.	

La red de tranvías tendida en la ciudad de México cubre casi todas sus calles y se prolonga en las afueras hasta los principales pueblos del Distrito Federal: Tlalpam, Guadalupe, Tacubaya, Atzacapotzalco, Tacuba, Chapultepec, Santa Fe, San Angel, Mixcoac, etc., están unidas á la capital por líneas férreas de locomoción á vapor unas y á sangre otras, siendo en todas el movimiento de sus trenes sumamente animado, indicando un brillante negocio para la única empresa que las explota.

Pero el servicio, especialmente en el centro de la población, deja mucho que desear. La falta de competencia y una administración poco hábil, son causa de que el público se perjudique con las deficiencias de que la empresa adolece. Frecuentes cambios de itinerarios y horarios, sin previo aviso, desorientan á los viajeros; retardos inexplicables que tan pronto amontonan carruajes como hacen desaparecer todos, propinan los grandes plantones al transeunte, y por último, el sistema de convertir la plaza principal, que es el corazón de la ciudad, en estación de los tranvías y punto de parada, trae como consecuencia hacerlos perfectamente inútiles para el que los desea como medio de locomoción rápido y económico.

Si hemos de ser justicieros é imparciales, diremos que en cambio el material rodante, los empleados y los tiros satisfacen al más exigente, el uno por su confort, los otros por su finura para los viajeros (salvo muy pocas excepciones), y los últimos porque bien cuidados y mantenidos no hacen echar de menos, como en otras partes, las filantrópicas sociedades protectoras de animales.

Por otra parte, estas buenas cualidades casi se nulifican con los inconvenientes de otros defectos como los primeros apuntados, y si continuamos analizando llegaremos á las vías y encontraremos en ellas mucho malo que decir. Parece que la empresa aprovechó el desecho de todos los ferrocarriles viejos, porque tan pronto ruedan los coches sobre un riel de ocho centímetros de ancho como lo hacen sobre retorcidos alambres. Además; ninguna ciudad que en algo estima el progreso emplea en los ferrocarriles urbanos ese viejo sistema de railes, sino el de canaleta, que reúne grandes ventajas. Instalado este riel en las vías, ya puede la municipalidad exigir del público que los carros y carruajes tengan en sus ejes un largo igual al ancho de aquéllas, y obligar al que dirija los vehículos á hacerlos rodar sobre los rieles, cosa fácil si se tiene en cuenta que la vía de canaleta queda algunos centímetros más baja que el empedrado. Con esto se consiguen grandes beneficios: que los coches de alquiler y particulares duren mucho más, exentos ya de los terribles trastazos que hoy sufren contra los elevados railes; que el descarrilamiento de un tranvía sea muy difícil, y en caso de ocurrir, fácil encarrilarlo, ganando tiempo, y, lo que es de grandísima utilidad pública, que quede asegurada la duración de los empedrados. Entre otras ciudades que recordamos practicaron esto, nos viene á la memoria la París del Sur, la pulcra Buenos

Aires, que obligó á las empresas de tranvías á tender sus líneas con rieles de canaleta y dió algunos años de plazo á los propietarios y fabricantes de carruajes para cambiar sus ejes por otros del ancho requerido; admirándose hoy el forastero que llega á aquella gran capital y ve rodar los vehículos sobre los rieles como si fueran trenes de vapor sin sufrir saltos ni sacudida alguna. Se nos dirá que querer implantar en México semejante mejora, sería sacrificar cruelmente los intereses de la empresa y de los particulares; pero haremos observar que éstos en nada se perjudicaban porque en la conservación de sus carruajes hallarían la compensación del gasto que les causase reformarlos; mientras que la empresa de tranvías gana al año demasados miles de pesos para que el sacrificio le fuese muy doloroso. El cuadro que al pie de estas líneas publicamos del rendimiento de este negocio, bien claro lo demuestra, y á una empresa así bien puede exigírsele todo aquello que redunde en beneficio del público pagano, y siempre que lo permitan los contratos que con el Municipio haya celebrado.

Actualmente se agita en México el proyecto de cambiar la tracción de sangre de los tranvías por la tracción eléctrica, pero creemos que la empresa nunca llevará á cabo, de *motu proprio*, tal proyecto por el fuerte desembolso que habría de hacer; aparte de que es inconvenientísimo el sistema para México. El subsuelo, encharcado, por decirlo así, no consiente que el cable sea subterráneo. El de la empresa de la luz de Siemens y Halsch, aislado convenientemente, pierde más de un 30 por 100 de tensión. ¿Cuánto habría de perder un cable desnudo como tiene que ser el de los tranvías?

Forzosamente habría de tenderse aéreo, y ya sabemos á cuántos peligros se expone la población que tiene en sus calles esta clase de fueza motriz; peligros tan grandes que el cable aéreo, verdadera espada de Damocles, se desechó en casi todas las ciudades populosas donde se estima la vida del transeunte (\*).

Para tener tranvías eléctricos en México, debemos esperar á que los progresos en la electricidad permitan llevarla á gran tensión y en reducido volumen dentro de los carruajes, y no tener que tomarla del exterior.

Mientras tanto, las dóciles mulas son la tracción más conveniente, y para los mirones de los escaparates y los vagos de las calles, siempre ha de ser preferible una coza á una descarga de un millar de voltas.

### MOVIMIENTO Y PRODUCTO

DE LOS FERROCARRILES DEL DISTRITO DESDE SU INSTALACIÓN  
HASTA EL 31 DE DICIEMBRE DE 1897

AÑOS	PASAJEROS	PRODUCTO	PRODUCTOS	PRODUCTO
			varios	TOTAL
		<i>Pesos</i>	<i>Pesos</i>	<i>Pesos</i>
1873 . . . . .	3.760.653	233.347,92	16.421,10	249.769,02
1874 . . . . .	3.088.808	240.277,12	29.628,70	269.905,82
1875 . . . . .	3.597.197	286.248,25	23.644,10	309.892,35
1876 . . . . .	3.545.589	278.068,94	19.289,15	297.358,09
1877 . . . . .	4.455.595	357.262,43	14.179,54	371.441,97
1878 . . . . .	4.605.223	360.175,98	6.752,49	366.928,47
1879 . . . . .	5.084.669	390.298,10	8.089,47	398.387,57
1880 . . . . .	6.165.461	458.547,60	19.020,46	477.568,06
1881 . . . . .	7.675.829	586.167,20	52.547,54	638.714,74
1882 . . . . .	9.851.614	703.422,06	87.584,95	791.007,01
1883 . . . . .	10.101.302	775.550,34	90.644,72	866.195,06
1884 . . . . .	9.926.621	717.264,90	114.307,69	831.572,59
1885 . . . . .	9.407.751	690.457,87	63.423,48	753.881,35
1886 . . . . .	10.841.928	746.107,46	134.133,77	880.241,23

(\*) Actualmente en algunas ciudades de Norte América, como Nueva York, se establecen tranvías eléctricos con cable subterráneo, suprimiendo los que lo tenían aéreo, y en la capital de España acaban de inaugurarse unos tranvías de *trolley* (aéreo), cuyos cables ocasionaron ya más de una desgracia.