

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 canaletas, 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 canaletas 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 canaletas 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.

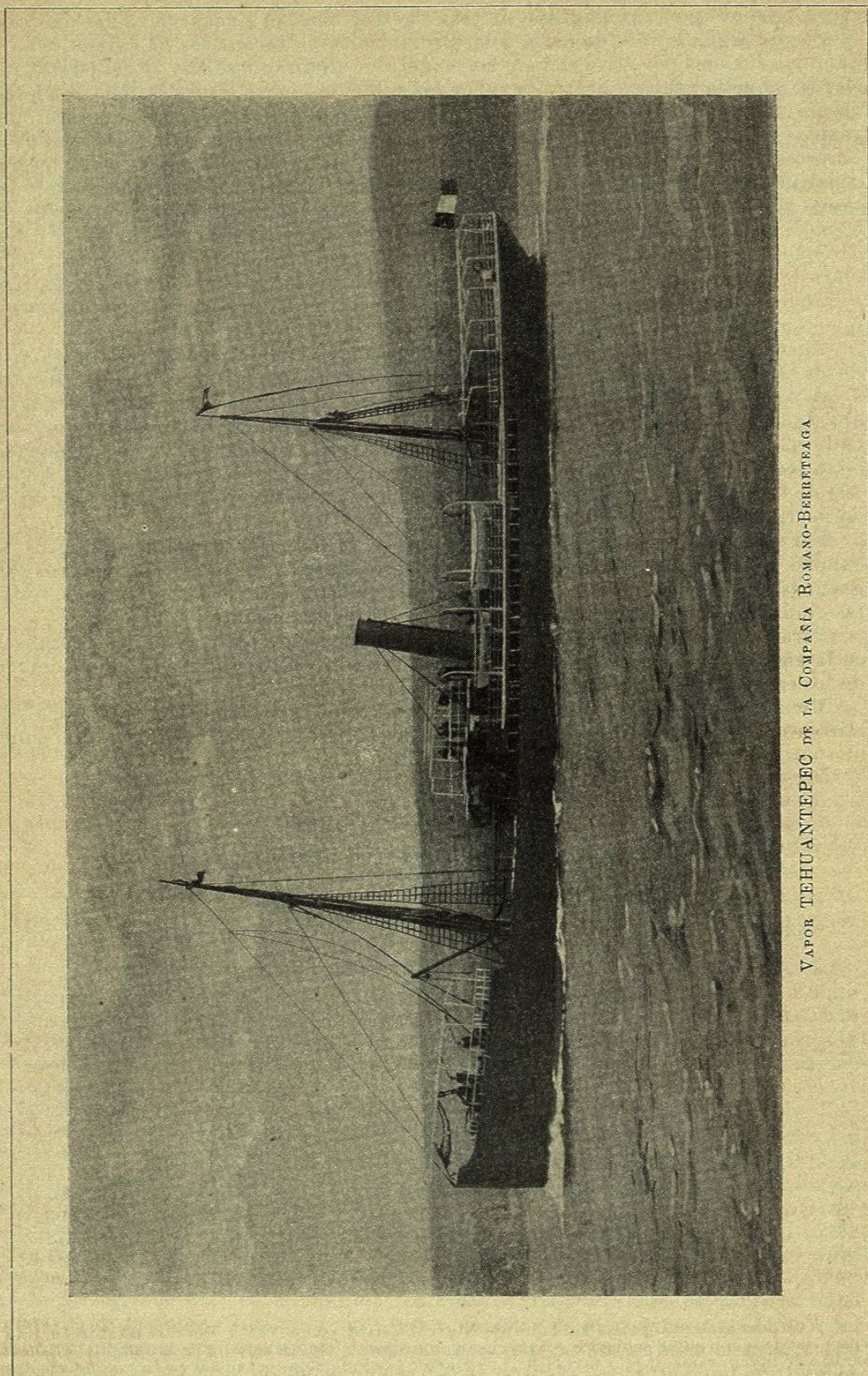
Mientras tanto, las dóciles mulas son la tracción más conveniente, y para los mirones de los escaparates y los vagos de las calles, siempre ha de ser preferible una coza á una descarga de un millar de voltas.

MOVIMIENTO Y PRODUCTO

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

AÑOS	PASAJEROS	PRODUCTO	PRODUCTOS	PRODUCTO
		Pesos	varios	TOTAL
		Pesos	Pesos	Pesos
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 acababan de inaugurarse unos tranvías de *trolley* (aéreo), cuyos cables ocasionaron ya más de una desgracia.



VAPOR TEHUANTEPEC DE LA COMPAÑIA ROMANO-BERRETEAGA

AÑOS	PASAJEROS	PRODUCTO	PRODUCTOS	PRODUCTO
		<i>Pesos</i>	varios	TOTAL
		<i>Pesos</i>	<i>Pesos</i>	<i>Pesos</i>
1887	11.121.575	810.974.85	155.972.22	966.947.07
1888	12.185.031	881.646.36	171.418.11	1.053.064.47
1889	13.533.217	981.922.98	203.011.13	1.184.934.11
1890	14.457.203	1.028.871.57	247.868.09	1.276.739.66
1891	15.585.919	1.002.224.50	206.601.54	1.208.826.04
1892	16.164.644	1.023.617.85	194.358.01	1.217.975.86
1893	15.622.879	990.265.03	217.905.64	1.208.170.67
1894	15.844.425	1.028.430.01	230.935.43	1.259.365.44
1895	18.281.729	1.194.335.17	229.571.08	1.423.906.25
1896	19.732.954	1.262.909.13	264.152.02	1.527.061.15
TOTALES	244.637.816	17.028.393.62	2.801.460.43	19.828.854.05

Transportes marítimos.—México se halla en constante comunicación con los puertos de Europa por algunas empresas de vapores cuyos magníficos trasatlánticos cruzan el Océano en trece ó catorce días. Tales son la Compañía Trasatlántica Española y la Francesa del mismo nombre, de las cuales nos ocuparemos oportunamente; pero éstas no prestan el servicio de cabotaje entre los puertos del país, salvo raras excepciones, y fué necesario que apareciesen empresas nacionales con tal objeto, entre las cuales tendremos el gusto de mencionar la empresa

ROMANO-BERRETEAGA, de Tabasco

Los vapores correos mexicanos de esta Compañía hacen el servicio de los puertos del golfo con las líneas siguientes:

De *Veracruz* á *Progreso*. En este viaje tocan los buques tanto á la ida como á la vuelta en *Coatzacoalcos* (Minatitlán), *Frontera* (San Juan Bautista), *Laguna* y *Campeche*.

De *Veracruz* á *Tampico*. Con escalas en *Nautla*, *Tecolutla* (Gutiérrez Zamora) y *Tuxpam*.

Además tiene líneas especiales de *Veracruz* á *Coatzacoalcos*, de *Tampico* á *Campeche* y *Progreso*, y de *Frontera* á *San Juan Bautista*, subiendo por el hermoso río Grijalba.

Los vapores que practican estos servicios son el *Yucatán*, *Tehuantepec*, *México*, *José Romano*, *Veracruz*, *Tabasqueño*, *Campeche* y *Sofía*, y por el grabado adjunto que representa el *Tehuantepec*, puede juzgarse del buen aspecto de estos buques, todos nuevos, con buenas máquinas, rápidos y de excelentes condiciones maríneas.

La dirección y gerencia de esta Empresa se encuentra en San Juan Bautista, capital del Estado de Tabasco, y tiene establecida una agencia especial en Veracruz, calle de Zamora, núms. 4 al 8.

Las antiguas y conocidas firmas mercantiles de Romano y C.^a Sucesores, y M. Berreteaga y C.^a, forman la empresa de vapores correos mexicanos, llamada *Romano Berreteaga*.

VII. — El Comercio en General

Si los grandes establecimientos de crédito, los importantes ferrocarriles y las varias fábricas que acabamos de estudiar, revelan desde luego la riqueza del suelo de México y la laboriosidad de sus habitantes, el lujo y buen gusto de sus casas de comercio revelan la cultura y civilización de su pueblo.

Vamos á pasar la vista rápidamente por esas riquísimas joyerías de las calles Plateros, por esas lujosas tiendas de los Portales y Monterilla, por los grandes aparadores del Refugio, y veremos en ellas estereotipados el progreso, el bienestar,