

Colon tiene tambien truncados los ángulos en que apoyan sus espaldas los cuatro grandes hombres sobre los cuales se levantó tan alto el ilustre descubridor; la estatua que corona el monumento, tiene tres metros ocho centímetros de altura, el frente de ella está hácia la ciudad histórica, hácia la capital de la República, á diferencia de la de Carlos IV que le vuelve la espalda.

El monumento es digno del grande hombre en cuyo honor fué erigido, de aquel genio gigante que abrigó en su cerebro la idea y en su corazon la creencia de que existia un nuevo mundo; pero la fria piedra á la que el escultor Cordier dió vida, no oculta en sus detalles alguna imperfeccion?

Es opinion general entre los inteligentes, la de que las figuras de los religiosos, principalmente las cabezas, son obras de arte irreprochables y por lo mismo muy superiores á la de Colon, en cualquier sentido que se consideren. Gante no contribuyó directamente al éxito del vasto pensamiento del genovés, aunque fué uno de los grandes apóstoles que trabajaron por conservar y perfeccionar la sublime obra del Almirante. La cabeza de la estatua que corona el monumento respira juventud y no corresponde á la de un individuo de cincuenta años, que era la edad aproximada de Colon cuando pisó las tierras del Nuevo-Mundo y las líneas del rostro son mas frias y severas que las que caracterizan á un individuo de raza latina.

Hay, sin embargo del reconocido mérito del monumento levantado en el paseo de la Reforma, algo que detiene la admiracion, principalmente cuando se acaba de ver la estatua ecuestre, en la que el bronce parece animarse bajo la inspiracion inmortal que tuvo Tolsa, como escultor; tal vez influya la falta de armonia entre el pedestal en que descansa la estatua de Colon, y las dimensiones de la base ó primer cuerpo del monumento con relacion á la figura principal que lo corona, pudiendo contribuir tambien á que falte el efecto buscado por el artista, el haber rompido la unidad de composicion algunos accesorios con que se quiso dar fuerza al pedestal, siendo un hecho indiscutible que al monumento le falta la armoniosa sencillez que todos los inteligentes y aun los profanos á las artes, buscan en las grandes obras monumentales.

#### ESTACION DE PASAJEROS

#### DEL FERROCARRIL DE MÉXICO AL MANZANILLO Y LAREDO EN LA COLONIA DE LOS ARQUITECTOS.

Á corta distancia del monumento de Colon atraviesa la vía férrea que, al Poniente de la capital, une la alberca Pane con la colonia de los Arquitectos, precioso barrio formado por casas de campo, en que crecen fácilmente la madre selva, el geranio, la rosa, el floripondio, el monacillo, el clavel y otras muchas plantas que con sus aromas y bellos colores hermocean aquellas pintorescas mansiones, entre las cuales tenia una el Presidente Benito Juárez.

En esa multitud de preciosas quintas y casas de campo, cultívanse toda clase de flores, principalmente la violeta, cuya modestia característica sirve de tema á todos los poetas, y en efecto, ¿cuál es el corazón tan duro que no se estremezca al aspirar el suave perfume del primer ramo de violetas? por todas las colonias que rodean al pintoresco barrio de San Cosme, son las flores joyas seductoras que parecen materializar los ensueños de una virgen; en cada flor se cree percibir la transformación de un beso ó el suspiro de un enamorado; allí son vistas siempre las nuevas flores con que se revisten las estaciones, cual se mira á las viejas amigas y se acarician con cariño aspirando el perfume delicioso de que vienen impregnadas.

El deseo de estenderse y la necesidad que de ensancharse ha sentido la capital de la República, motivaron que en las colonias de los Arquitectos y las de Santa María que están en la prolongación de aquellas hácia el Norte, se construyeran porción de casas en terrenos que eran ántes pantanos insalubres, ó que servían solamente para que pastaran ganados; aunque los progresos en los Arquitectos han sido lentos, no obstante ha avanzado la colonia por las franquicias que se le han concedido, como exención de alcabalas, y por la división que allí se hizo de la propiedad, facilitando el adquirirla aun á personas de escasa fortuna, lo que también ha pasado en las demás colonias de esta capital, á las que dió grande impulso la división que para formar propietarios en pequeño, hizo de los terrenos de la hacienda de la Teja el Sr. Lic. D. Rafael Martínez de la Torre.

Parece ser ley ineludible la que impulsa á las grandes ciudades á su crecimiento en sentido del Occidente: París, Viena y otras van estendiéndose en ese sentido y México sigue la misma dirección en su actual desarrollo. Todavía en 1852 las colonias del Occidente y Noroeste en esta capital, no existían, los terrenos en que ahora están, formaban potreros abandonados; en pocos años se han levantado multitud de habitaciones; hay hermosas y pintorescas avenidas cruzadas por vías férreas y como por encanto ha aparecido una nueva capital que rivaliza ya con la antigua, estando en la nueva casi todas las estaciones de los ferrocarriles, gran número de fábricas y en ella se siente un movimiento é impulso extraordinario hácia la mejoría y el adelanto.

*Estacion central del ferrocarril del Manzanillo y Laredo.*

Al extremo Sur de la colonia de los Arquitectos, está la estación del ferrocarril de vía angosta que lleva el nombre de Palmer-Sullivan y que ha de unir á esta capital con el puerto del Manzanillo, en el Pacífico, y con la villa de Nuevo-Laredo en la frontera del Norte. Esa estación servirá solamente para los pasajeros, pues la de carga está á un lado de Santiago Tlaltelolco y atrás de la iglesia de los Angeles. La estación de la colonia de los Arquitectos perteneció á la célebre compañía que se llamó del ferrocarril de "Toluca y Cuautitlan;" cuando caducó la concesión de esta empresa le fué vendida por ella á la compañía que representa

aquí el Sr. Sullivan toda la parte en explotación con el material rodante; la locomotora llegaba en Agosto de 1881 hasta la hacienda del Salto en el camino del Interior y al pueblecillo de San Bartolo Naucalpan en dirección á Toluca. Los trabajos han recibido un fuerte impulso, y está muy diferente la marcha que ahora llevan de la que les imprimiera la anterior empresa, que llegó en alguna época á paralizar los trabajos completamente y cuando el gobierno le preguntó el por qué de esa inacción, contestó:<sup>1</sup>

—“Las invencibles dificultades que oponía la administración pasada esterilizaron nuestros esfuerzos, y habiendo perdido toda esperanza, aguardamos época mas favorable para continuar nuestros trabajos.”

Vencida esa especie de resolución suicida, se logró que la empresa encargara rieles á Inglaterra y que construyera el tramo hasta Cuautitlan, después de haber modificado el primitivo contrato obteniendo notables ventajas y de haber fijado plazos para llevar á cabo compromisos que al fin no fueron cumplidos, de lo que provino que caducara la concesión y que los tramos construídos acabaran por pertenecer á la actual Compañía Constructora Nacional Mexicana, la que debe prolongar la vía del Salto hasta Maravatio y Jilotepec.

La construcción del ferrocarril á Toluca y Cuautitlan comenzó el año de 1872; pero ya desde Abril de 1865 habia obtenido D. Luis Binel una promesa de concesión para que llevara un camino de fierro hasta Cuautitlan, pasando por San Cosme, Popotla, Tacuba y Tlalnepantla; y se trató de la concesión que prolongara la vía hasta Arroyozarco y aun hasta el Bajío, sin estipular nada acerca de subvenciones. Para el ferrocarril á Toluca se ajustó un convenio, en Setiembre del mismo año, siendo el concesionario D. Scipion Sauvage y C<sup>ca</sup>, quien recibiría por auxilio cincuenta mil pesos y á los cincuenta años venia á ser el camino propiedad de la Nación; se pactó también la continuación del camino hasta Morelia, considerando mexicano cuanto á tal empresa se refería. Estas concesiones y proyectos fueron nulificados al restablecerse la República en 1867.

En Octubre de 1870 se decretó una concesión en favor del Sr. D. Mariano Riva Palacio, para construir un camino de fierro de México á Toluca, con un ramal á Cuautitlan: pero caducó la concesión por no haber sido construídos los diez primeros kilómetros en el tiempo convenido; el congreso la revalidó en Mayo de 1871 y entonces dispuso la compañía que se hiciera el estudio del terreno para fijar el trazo del camino, fueron presentados los planos del tramo entre México y Atzacapotzalco; mas como se tomaban por entero las vías públicas no se aprobó el primer proyecto y la empresa presentó otro.

En Setiembre de 1872, participó la empresa que ya estaban concluídos los primeros diez kilómetros ¡dos leguas y media! y reconocidos fueron puestos en explotación el día 30 del mismo mes, causando grande entusiasmo tan pequeño adelanto en el sentido del progreso; esa vía, en que el espacio entre los rieles es de 914 milímetros, fué la primera angosta que se construyó en México.

(1.) Febrero de 1877.

Continuaron los trabajos lentamente, quejándose la empresa de que no le alcanzaban los recursos de la lotería y la subvencion para cumplir sus deseos y entónces llevó el gobierno su condescendencia hasta fijar, en 1875, nuevas bases para la conclusion del camino á Toluca y Cuautitlan.

Por fin, despues de ocho años de estarse tratando del asunto, llegó el camino á Cuautitlan, celebrándose tan fausto suceso con un gran banquete que hizo olvidar lo tardío de la obra y que alentó á continuarla hasta Huehuetoca y el Salto, á donde llegó en 1880; diez años despues de la primera concesion se llegaba á igual número de leguas de la capital; legua por año era bien poco, pero peor era no tener nada. El tramo de México á Cuautitlan se inauguró el 2 de Abril de 1878 y aunque continuaron los trabajos hácia el Salto, la empresa no cumplió sus compromisos, de manera que en Junio de 1880 fué declarada caduca la concesion.

\*

Dejemos ya á los muertos; la empresa del ferrocarril de México á Toluca y Cuautitlan ha terminado y en su puesto aparece la «Compañía-Constructora-Nacional-Mexicana,» que abraza en la zona de su concesion á Toluca, Maravatío, Acámbaro, Morelia, Zamora y la Piedad y de allí al Manzanillo pasando por la capital del Estado de Colima y á Laredo en el de Tamaulipas, desprendiéndose para este tramo que constituirá la vía internacional, de un punto de la anterior, entre Maravatío y Morelia y tocando en las ciudades de San Luis Potosí, Saltillo, Monterey y Laredo, aunque la concesion permite la eleccion del término entre esa villa y Paso del Aguila; la vía tocará importantísimas zonas: los fértiles terrenos de Zamora, los regados por el rio de Lerma y la region comprendida entre los rios Armeria y Coahuayana; en toda la extension atraviesa cerca de varios lagos: los de Cuitzeo, Pátzcuaro, Chapala y se aproxima á las salinas de Zacoalco y Sayula, siendo tambien muy rica la zona á que corresponden los Estados de San Luis Potosí, Coahuila y Nuevo-Leon.

En consecuencia, la estacion situada aquí en la extremidad Sur de la Colonia de los Arquitectos, va á ser el centro del grande movimiento proveniente del cambio de las producciones agrícolas y las mineras é industriales que se desarrollaran contando con las muchas caidas de agua que en la proximidad de la vía se encuentran; los privilegiados terrenos de los Estados de México, Michoacan y Colima, donde se cosechan los frutos de todos los climas, los cafetales de Uruápam y Colima; las frutas, arroz, añil y azúcar del distrito de Ario; los mil productos de Pátzcuaro y varios ricos cantones de Jalisco, van á afluir dentro de breve plazo sobre la vía férrea que parte de la estacion de la referida Colonia, para cambiarlos por las pieles, metales y otros productos de los Estados del Norte; los cereales y las maderas de los cuatro Estados que atraviesa la vía para llegar al Pacifico son abundantísimos y de la mejor clase y tambien hay grande produccion de ga-

nados y de minerales que ya podrán fácilmente ser exportados; esa vía férrea pasa por zonas riquísimas en minerales: el Oro, Tlalpujahuá, Angangueo, Temascaltepec, Zacualpam y otros muchos hasta las serranías de Coalcoman, Tapalpa y Tula, producen oro, plata, acero, cobre y aun mercurio; ahora van á obtener mucho impulso con la facilidad de los trasportes.

En cuanto al camino internacional que partirá del tramo entre Maravatío y Morelia, puede decirse lo mismo: atravesará los fértiles terrenos del Valle de Santiago y los que fecunda el rio de Toluolotlan y dirigiéndose por Lagos, entrará en las ricas zonas de San Luis Potosí, Coahuila y Nuevo-Leon, por cuyas capitales ha de pasar la vía férrea, que tambien llevará un ramal de Lagos á Zacatecas pasando por Aguascalientes. Basta saber que unirá aquellos Estados con el rico Bajío y la capital de la República, para comprender el grande interes de la vía férrea cuya cabeza ó centro principal está cerca del Paseo de la Reforma.

La concesion respectiva fué firmada el 13 de Setiembre de 1880, dándole tres meses á la «Compañía Constructora-Nacional-Mexicana» para que justificara estar organizada legalmente; á los noventa y nueve años de explotacion pasará el camino á poder del gobierno quien pagará el valor de las estaciones, almacenes, talleres, material rodante, muebles y enseres, al contado y conforme al avalúo hecho por peritos nombrados por ambas partes ó por un tercero designado por éstas en caso de discordia. Los trazos deben quedar aprobados por el gobierno y concluidos á los tres años, yendo en cada una de las secciones de ingenieros uno mexicano, nombrado por el gobierno y con sueldo pagado por la Compañía, que se comprometió á entregar cada dos años cuatrocientos cincuenta kilómetros por lo ménos, en el conjunto de los comprendidos en las dos líneas del Pacifico y la frontera del Norte, debiendo quedar concluidas en su totalidad, la línea del Pacifico dentro de cinco años, es decir, en Setiembre de 1885 y la de la frontera del Norte á los ocho, contados ambos plazos desde la fecha de la concesion. La vía ha de tener de anchura novecientos catorce milímetros.

La Compañía no puede enagenar los derechos y obligaciones relativas á la línea del Pacifico, mientras esta no se halle concluida; será siempre mexicana en todo cuanto á ella se refiera y se sujetará á la jurisdiccion de los tribunales de la República; los estatutos de la Compañía deberán estar aprobados por el gobierno y ella debe tener su domicilio principal en la ciudad de México, sin perjuicio de los demás que puede establecer en los lugares del exterior en que tenga intereses; residirá en México una parte de la junta directiva compuesta de cinco miembros, de los cuales dos serán nombrados por el Ejecutivo y tres por la Compañía, pagando ésta á los representantes del gobierno.

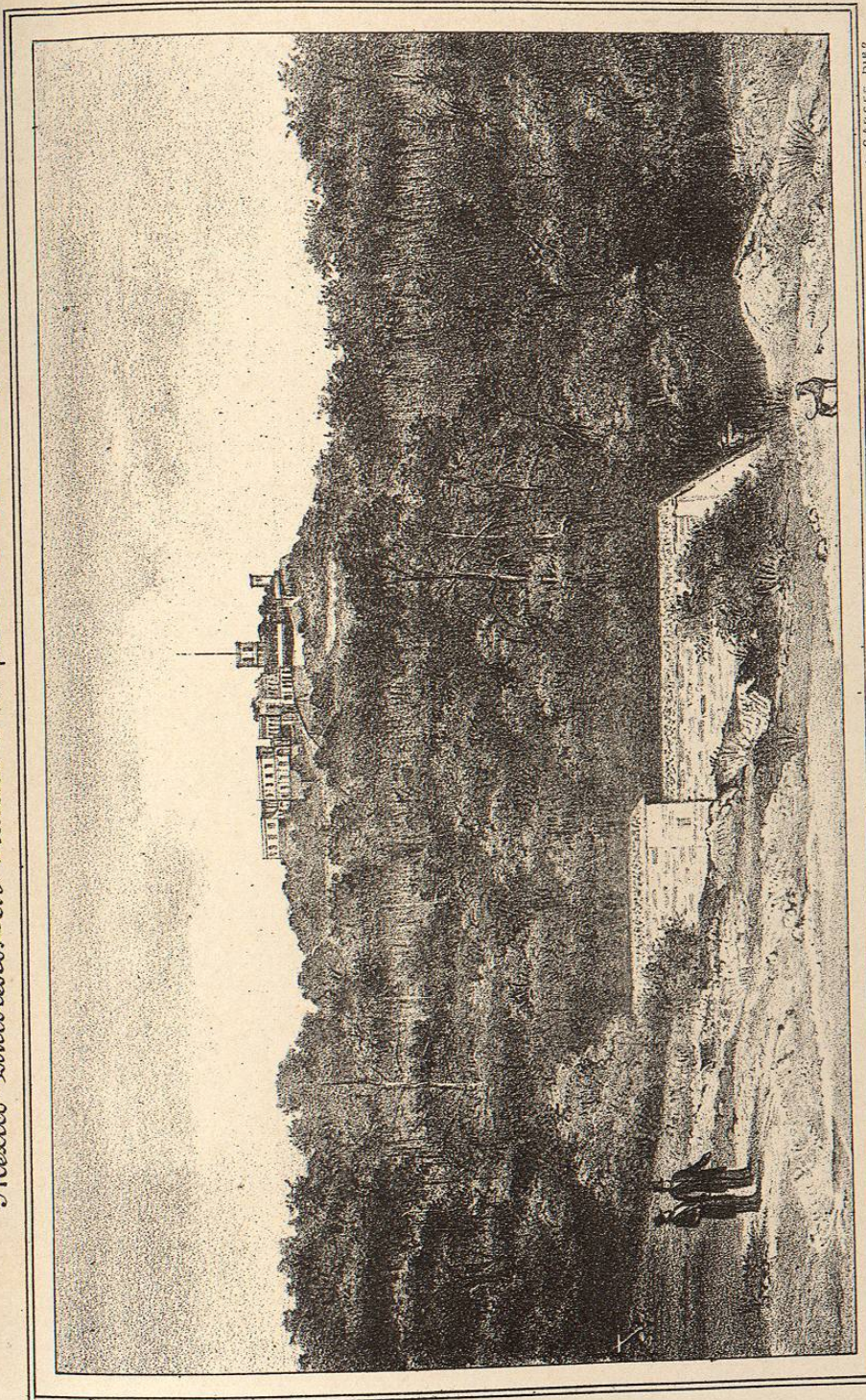
Divídese el capital de la empresa en acciones de cien pesos, consideradas como propiedad particular. Tiene obligacion la Compañía, de permitir que por sus líneas circulen trenes pertenecientes á otras empresas bajo bases equitativas y de reciprocidad, cobrando una cantidad que no exceda del sesenta por ciento de lo que con arreglo á la tarifa respectiva debería importar el flete de los objetos transporta-

dos. Ningun gobierno extranjero puede ser empresario ó socio en las vías férreas de esta concesion. La subvencion es de siete mil pesos por kilómetro en la línea de México al Pacífico y de 6,500 en la que va á la frontera del Norte y que ha de partir entre Maravatio y Morelia; comenzará el pago de la subvencion al concluir los primeros ciento cincuenta kilómetros de la línea al Pacífico y despues por secciones de veinticinco, destinando á satisfacer esta subvencion el cuatro por ciento de todos los derechos que causen las aduanas marítimas y fronterizas de la República; para esta operacion se emite un papel especial. El derecho de tránsito destinado al erario nacional, es solamente de un peso por pasajero, ó por tonelada de mil kilogramos de mercancías. Se concede la expropiacion por causa de utilidad pública, mediante avalúos de peritos designados por ambas partes ó por el tercero nombrado por el juez de Distrito. Todos los materiales que la Compañía haya de emplear en la construccion y reparacion de la vía, quedaran libres de derechos por quince años, y el camino, sus dependencias y capitales tambien por espacio de cincuenta años.

Hasta que estén contruidos los primeros cien kilómetros de la vía de México al Pacífico, deben permanecer los trescientos mil pesos que como garantía depositó en el Nacional Monte de Piedad el Sr. Sullivan; sustituyéndolos despues con igual cantidad de bonos de primera hipoteca del ferrocarril, quedando así garantizada la construccion de la vía en los plazos fijados, pues de no cumplir caeria la concesion en caducidad, adquiriendo la Nacion la propiedad de la parte construida. Cada tonelada de mercancías pagará de cuatro á dos centavos por kilómetro y cada pasajero en la misma extension de dos y medio á un centavo y para los carros-salones habrá tarifas especiales sometidas á la aprobacion del gobierno; los cereales nacionales serán considerados siempre en tercera clase. El gobierno disfruta de la baja de un sesenta por ciento en la conduccion de tropas, trenes, municiones, equipajes y demás objetos destinados al servicio público, lo mismo que tratándose del pasaje de militares y empleados federales, gozando de igual exencion los inmigrantes y de pase libre los empleados que acompañen la carga internacional.

A la vez se trabaja en las dos líneas: de México al Manzanillo, y á la frontera del Norte; los trabajos de construccion comenzaron el mes de Octubre de 1880 en la parte mas alta del camino carretero entre México y Toluca, cuyos valles están divididos por una elevada y áspera cordillera y en esa seccion han llegado las rayas semanarias á doce mil pesos. Para Toluca, partiendo de México, se sigue por Tacuba, Rio Hondo, el Obraje, San Francisquito, pasando por los Boquetes un túnel, despues del cual se descende al Valle de Toluca, á cuya ciudad nó ha llegado la vía á fines de 1881, por la multitud de inesperados obstáculos que se han presentado, lo que tambien ha acontecido con la prolongacion del ferrocarril de Corpus-Christi por N. Laredo hácia Monterey, prolongacion que se ha demorado mucho mas de lo que se calculaba, si se atiende á los recursos de que parece disponer la Empresa.

México Pintoresco.—De México á los paises de Bucareli y la Reforma.



Casilla y Bosque de Chapultepec.

DE MURQUITA

L. GARCÉS DIB.

Señálanse en la concesion los derechos de almacenaje y el valor de los telégramas; se pueden establecer tarifas especiales para los carros de dormir y cada dos años han de revisarse las tarifas. La correspondencia pública y los empleados del correo en servicio, gozan pasaje grátis. Los postes del telégrafo de la Compañía sirven para colocar los alambres del gobierno, quedando al cuidado de la misma Compañía que construirá tambien un faro en el Manzanillo. Las subvenciones de los Estados son permitidas, además de las que da el gobierno federal.

Tal es en resúmen la magnitud, los deberes y obligaciones de la Compañía Constructora que tiene su asiento principal en la estacion de la Colonia de los Arquitectos; allí están sus oficinas telegráficas, almacenes y galeras para resguardar las máquinas, además de los almacenes que posee por Santiago Tlaltelolco; el movimiento ha crecido extraordinariamente, saliendo al dia cuatro convoyes, miéntras que ántes solamente partian dos hácia el Interior de la República, hasta Huehuetoca.

#### CASTILLO Y BOSQUE DE CHAPULTEPEC.

En la extremidad occidental del paseo de la Reforma está el pintoresco sitio de Chapultepec, que se considera como término de la ciudad de México en aque rumbo; allí se visita la alberca, el bosque, el castillo, cuyo ascenso se puede hacer por una rampa de poco declive. Ese histórico cerro se halla á ménos de una legua al S. O. de la capital y es notable, mas que por sus extensas vistas y por sus seculares *ahuehuetes* ó sabinos, por los manantiales de excelente agua que abastecen una parte de la ciudad.

El paseo de la Reforma se arrastra al pió de la colina de Chapultepec—cerro del Chapulin y la Langosta—en cuya cumbre descuella un hermoso palacio y su falda está rodeada de ahuehuetes;<sup>1</sup> allí brotan cristalinas aguas de tres albercas que fertilizan la llanura y de ellas se provee de agua la capital; aquel sitio que puede llamarse, sin exageracion, la joya mas preciosa y el pensil del espléndido Valle de México, ha sido mudo espectador de los mil variados acontecimientos que se han sucedido á su derredor; es bellísimo paseo para los habitantes de la capital que se recrean con sus muros escarpados, sus verdi-negros colosales ahuehuetes, coronados de heno blanco, sus sauces llorones y sus verdes fresnos, entre cuya exuberante vegetacion resaltan mas las grandes y desnudas rocas con plantas espinosas, las rampas, las calzadas, los terraplenes y jardines. Tanto objeto interesante á tan corta distancia de la capital, hace del sitio de Chapultepec un lugar de recreo bastante frecuentado; exítase la curiosidad por conocer la antigüedad de aquellos árboles gigantescos, el origen de las habitaciones levantadas en la cumbre y el volúmen de las aguas que de allí brotan.

En aquel poético sitio remóntase la imaginacion á las épocas de nuestra historia

(1.) Ahuehueti, cupressus distica.