

llamado *Icpalli*, con respaldo formado de una sola pieza, pintado de varios colores; estaban cabados el asiento y el respaldo, distinguiéndose en lo perfecto de los labrados de talla; los manteles y toallas eran de algodón tan sutil como los mas finos de hoy y blancos como la nieve. Ponian toda la comida junta en un salon y allí señalaba Moctezuma lo que le agradaba; por copas usábanse jícaras de oro, plata y conchas de pescado; los platos eran de barro. En las comidas del soberano habia música y otros medios de diversion, que distan mucho de los introducidos por la actual civilizacion en los banquetes del tívoli.

ESTACION Y DEPÓSITO CENTRAL DE LOS FERROCARRILES DEL DISTRITO.

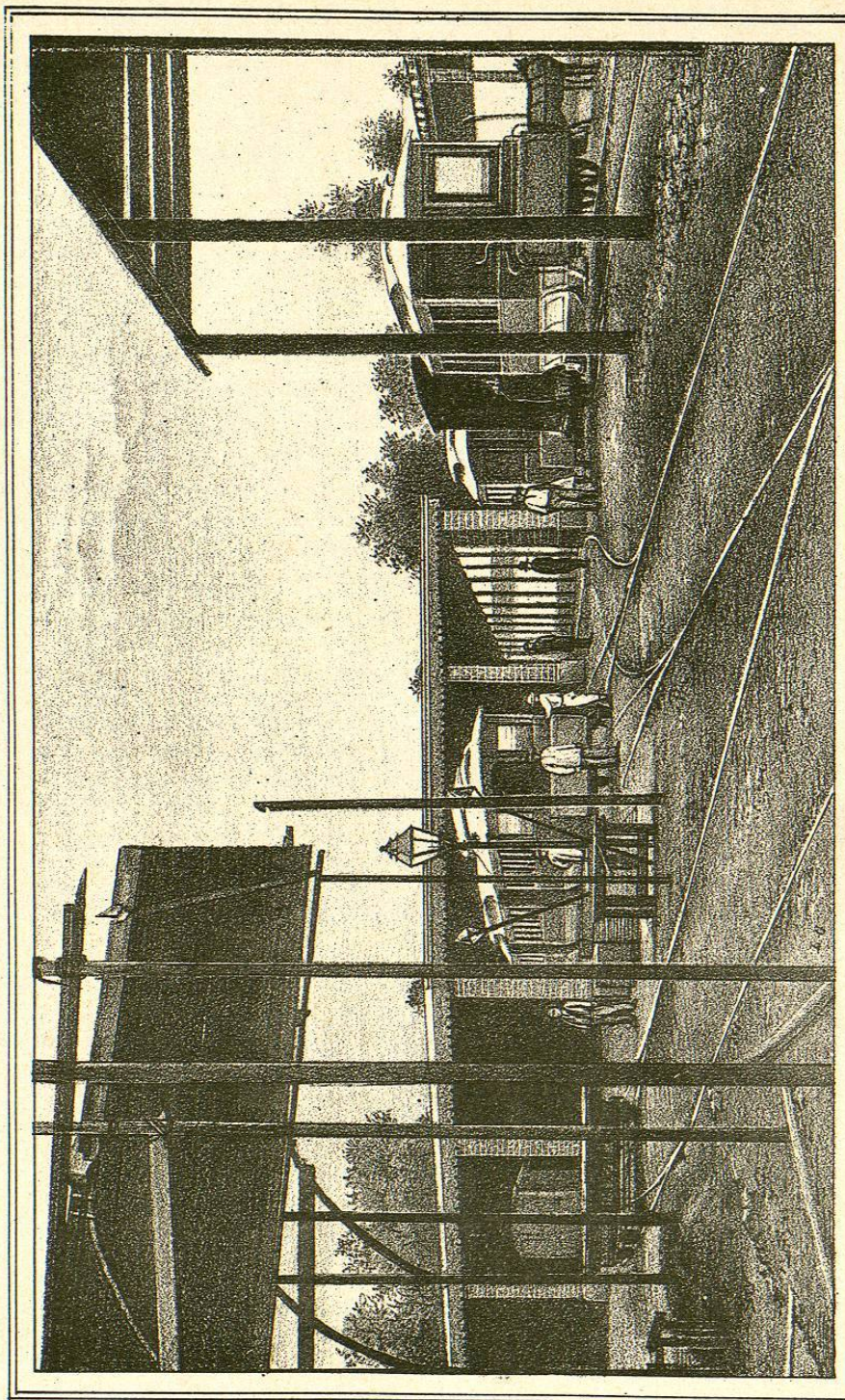
Dando los caminos la medida esacta de la civilizacion de un pueblo, poca debió ser la nuestra cuando hace veinte años para ir á San Angel y aun á Tacubaya se tenian que salvar zanjas, zanjones y barrancas, donde en tiempo de lluvias se formaban anchos lagos que hacian impracticables aquellas vías; usábase el *ómnibus* á manera de un barco con ruedas y no era raro en las calzadas que rodean la capital, encontrar en cortos tramos cuadrúpedos completamente enterrados en el fango.

Aun el camino entre México y Tacuba, tan corto y tan frecuentado, era casi impracticable en tiempo de lluvias y muy molesto por el polvo en la época de sequedad, siendo ese camino una série de hoyos, así como la avenida y calzada de San Cosme y aunque á veces eran recompuestas de manera que quedaban en mejor estado para el servicio público, al ser abandonadas aunque fuera por poco tiempo, volvian á ponerse intransitables, situacion violenta que completamente ha desaparecido con el establecimiento de las utilísimas vías férreas que enlazan las poblaciones del Distrito Federal, cuya empresa ha adornado con vistosas hileras de árboles ambos lados de las vías, siendo de lamentar que ántes se hubiera abandonado ese medio de higiene y embellecimiento. Durante muchos años existieron desde el primer puente que se encuentra al salir de Chapultepec para Tacubaya, hileras de antiguos sauces que hoy ya no aparecen.

Hace poco tiempo, para visitar la Villa de Guadalupe, Tacubaya ó algun otro de los pueblos en los alrededores de esta capital, se corria el peligro de enfangarse, volcarse y lastimarse; los carros del tráfico como que barbechaban las vías carreteras con su enorme peso y ruedas delgadas, abriendo en toda la longitud de ellas cavidades cuya profundidad alcanzaba a veces hasta una vara.

Para componer las calzadas de los alrededores, usábanse medios enteramente inútiles: para la vía de Tacubaya colocaban trancas á un lado de los arcos y se impedía el paso, cual si se tratara de una reforma radical, ¡vana ilusion! solamente unos cuantos jornaleros se aparecian allí en determinados dias, rellenaban de cascajo y arena algunos trechos y agujeros y nada mas se hacia, acabando de descom-

México Pintoresco De la Avenida de S.^m Cosme á la Plaza Mayor.



Depósito general de los ferrocarriles del Distrito Federal. — A la derecha están los carros funebres, en el centro los de pasajeros y á la izquierda las plataformas.

poner el camino de Tacubaya y San Cosme la mucha agua que escurria por las aberturas del acueducto, contribuyendo el constante tránsito de carruajes á aumentar la magnitud de los hoyos; allí los coches y los *ómnibus* se atascaban, volcaban y rompian: el *ómnibus* que era el medio mas usado por el público para ir á los alrededores, hacia diariamente tres viajes á Tacubaya y la Villa de Guadalupe y dos á San Angel y Tlalpam, cuando hoy en las vías férreas se puede ir á las dos primeras poblaciones, cada veinte minutos. Los caminos adquirian la forma de cuna en vez de la convexa recomendada por los científicos, sin que alcanzara para las reposiciones la contribucion que pagaban los *ómnibus* y los carros; en pésimo estado se hallaban siempre aquellos caminos, aunque fuesen recorridos por los mexicanos mas acaudalados y los altos funcionarios públicos y lo cruzaran constantemente los ministros extranjeros; la falta de recursos impedia al Inspector de puentes y calzadas, mejorar el estado de estas. Los *ómnibus* pagaban para Tacubaya diez pesos al mes, tres ó cuatro cada carro que trasportaba harina, y casi siempre recorrian el camino seis ú ocho diligencias y doce ó quince carretas trasportando muebles ú otros efectos; hoy solamente entre México y Tacubaya hay un movimiento anual de un millon y trescientos mil pasajeros, y por todos los ferrocarriles del Distrito, cuyo depósito central está cerca de la avenida de San Cosme, transitan mas de cinco millones de individuos, nueva prueba de que la facilidad en el transporte aumenta el movimiento.

Las entradas á la capital, con el abandono en que estaban las calzadas por las cuales se hacian, eran desconsoladoras: los pasajeros que entraban por el camino de Tacubaya, se encontraban con pantanos ó si venian del Sur tropezaban en el camino de Tlalpam con las basuras y los desechos asquerosos de la capital, que veia gastar los recursos en sus caminos sin conseguir mejorarlos, invirtiéndose en ellos mucho mas dinero del que se habria empleado en establecer y conservar las vías férreas; ántes se encontraban en los caminos de los alrededores, casi al salir de la capital, carros sumergidos en profundos lodazales y que atravesados impedian la circulacion de otros vehéculos, principalmente del solicitado *ómnibus* que hacia los viajes en determinadas horas; era curioso lo que pasaba entónces: para hacer pasar al *ómnibus*, reunia el *sota* piedrecillas en una canasta que para el caso era llevada y con ellas estimulaba á las mulas ó caballos á salir del atolladero. Por mucho tiempo olvidamos que el primer paso para la prosperidad de la Nacion consistia en procurar tener buenos caminos y aunque el de Tacubaya fué compuesto la última vez que en el poder estuvo el Gral. Santa-Anna, poco duró el buen estado de aquella vía, en la que volvieron á verse los hoyos y atascaderos; hasta que radicalmente se consiguió la mejora con el establecimiento de las vías férreas.

En las plazas y esquinas en que se situaban los *ómnibus* para traer pasajeros á la capital ó para llevarlos á las poblaciones y las ferias de los alrededores, era enorme el bullicio y extraordinaria la concurrencia; constantemente se cruzaban pasajeros á pié, llegaban coches y se mezclaban todas las clases sociales en aquella multitud abigarrada y compacta que, principalmente cuando residia el Presidente de la

República en Tacubaya, invadía los pocos vehículos que se presentaban; en los carruajes llamados "de los alrededores," así como hoy en los trenes urbanos, veíanse la seda y el esplendor, al lado de los harapos y la miseria; reuníanse cerca del *ómnibus* el ranchero que hacia caracolear su caballo, el aguador con su característico traje y su poroso *chochocol*, el franciscano de hábito azul, ceñida la cintura con un largo cordón de cuerda y sosteniendo un ancho sombrero blanco; el dominico con su traje blanco y negro; aparecía el hábito pardo del capuchino contrastando con el traje blanco y flotante del mercedario; la saya y la mantilla se mezclaban con el traje de la china; todos queriendo asaltar los ómnibus y las carretelas, formaban pintorescos cuadros en los que el ratero ejercía fácilmente su oficio.

Un paseo á los alrededores de la capital era asunto serio, muy dilatado y costoso: ¿pero qué forastero se quedaba sin ir á admirar en Tacubaya la casa de Bardet, en la que los juegos de agua tenían algo de maravilloso, saltando el líquido y mojando al paseante cuando ménos se lo esperaba? ¿quién que visitara á México no iba á recrearse en los parques de las casas de Barrón y Escandón, donde los estanques, las grutas y los cerros artificiales cubiertos de verde musgo, encantaban mas que las pinturas, los mármoles y las porcelanas de las espléndidas habitaciones? Los paseos al cabrio en San Ángel, á Coyoacán y Chimalistac para asistir á las procesiones de las tres caídas y los que por devoción se hacían á la villa de Guadalupe, no eran sencillos pasatiempos, sino verdaderos asuntos en que había que vencer muchas dificultades, aun después que Slok estableció la empresa de *ómnibus* que fué un verdadero acontecimiento.

Para las fiestas notabilísimas que en la Pascua de Espíritu Santo tenían verificativo en Tlalpam ó San Agustín de las Cuevas, había que atravesar un camino generalmente expuesto á los robos y casi siempre se tenía que llevar escolta ó partir en caravana; para concurrir á esa feria dedicada á San Agustín el mes de Mayo, llenábase el camino de Tlalpam de pasajeros en coche y á caballo, en diligencias y muchos iban á pié, verificándose igual ó semejante romería en la fiesta del Santuario de los Remedios, á donde ahora se llega por el tramo de vía férrea establecido hasta San Bartolo Naucalpan, para esas romerías usábanse también carruajes viejísimos, así como para concurrir á la festividad del 12 de Diciembre, en la villa de Guadalupe.

La facilidad de las comunicaciones, considerada siempre como primer elemento de la vida de los pueblos, se dificultó mucho entre nosotros y si el tráfico fué difícil aun en los alrededores de la capital, qué pasaría en los caminos distantes del centro? y aun cuando la vía fuera practicable, los vehículos y la manera de transportarse eran incómodos; la falta de caminos ha tenido nuestros giros desfallecidos, las producciones y el comercio aislados en determinadas zonas. Ya á principios de este siglo, por el año de 1823, para ir tan solo á Toluca se tenía que buscar un coche á propósito, se le unían siete mulas y al rayar la aurora partían los viajeros por el camino de Tacubaya, se llegaba á Lerma después de las ocho de la noche y era necesario pernoctar allí; al día siguiente se entraba á Toluca, y hasta

dos leguas mas allá llegaba solamente el coche, debiendo seguir el camino para cualquier otro punto á caballo ó á pié.

Los ferrocarriles del Distrito Federal son de innegable utilidad, ponen en comunicación el centro de la capital con Tacubaya, Mixcoac, San Ángel, Coyoacán, San Antonio, Tlalpam, la villa de Guadalupe, Chapultepec, La Piedad, Tacuba, Atzacapotzalco, Peralvillo y San Lucas, San Cosme, Colonia de Guerrero, Arquitectos, los Ángeles y Santa María, La Viga, Belem, las gaitas y estaciones de los ferrocarriles, así como el panteón de Dolores y la hacienda de los Morales, donde son las lides taumáticas; circulan por ellos anualmente cerca de cinco millones de pasajeros que dejan un producto casi de cuatrocientos mil pesos y como los gastos ascienden cuando mas al cincuenta por ciento, se puede calcular la ganancia líquida de la empresa en doscientos mil pesos anuales, para ello tiene el material rodante y la fuerza animal competente, pudiéndose asegurar que pasan de cien los *wagones* que diariamente pone en movimiento la empresa; los días que hay festividad en alguno de los diversos puntos de la línea, se aumenta aquel número considerablemente en las estaciones respectivas.

Estos ferrocarriles, así como los de la empresa de las tranvías, han hecho otro beneficio á la capital, además del que proviene de la facilidad del transporte; tienen las empresas obligación de cuidar el pavimento de las calles, avenidas y calzadas que atraviesan las vías férreas, á un metro de uno y otro lado del borde exterior de los rieles, conservando también en buen estado las atargeas que existen en la longitud del trayecto, conforme á las concesiones y reglamentos municipales; en las estaciones, según está mandado, debe haber un libro de *quejas* en el cual los pasajeros pueden asentar las que tengan contra los empleados ó el mal servicio.

La empresa de los ferrocarriles del Distrito, tiene una sección destinada para conducir cadáveres á los panteones, pudiendo proporcionar vehículos desde el precio de doce reales hasta el de quinientos y mas pesos, según la clase del carro mortuario y el número de los carruajes acompañantes. Hay una vía doble en todo el trayecto de México á Tacubaya, pudiendo ascender á noventa kilómetros los que esta empresa tiene en explotación y si á esto se unen las tranvías, puede asegurarse que tanto en la capital como en las principales poblaciones de los alrededores, no hay calle notable que deje de tener vía férrea.

Las redes de estas vías, haciendo desaparecer las distancias, llenan de vigor y de vida todos los ramos de la industria, elevan el valor del trabajo y facilitando las comunicaciones, forman una sola familia de pueblos que antes estaban separados; colosales son los progresos de las naciones desde que comienzan á estenderse en ellas los ferrocarriles, que mucho contribuyen á conservar la paz en las comarcas que los poseen. México iba quedándose atrás por diversos motivos, y no le era posible explotar los inmensos recursos que posee por su posición geográfica, la fertilidad de sus campos y la abundancia de sus frutos en todos los reinos de la naturaleza, que ha derramado entre nosotros fecundos gérmenes de prosperidad.

Si en todas las naciones son los ferrocarriles útiles ó interesantes, en la nuestra

que carece de grandes rios navegables, que tiene vasta extension y en la que las poblaciones están á tan grandes distancias, son absolutamente necesarias las vías férreas que proporcionan medios fáciles de cambiar los productos de todos los ramos de la industria agrícola, minera y fabril, producen favorable revolucion en los valores y consumo de efectos de todas clases, cambiando muy pronto y con ventaja el estado de las fortunas y los giros del país.

Entre varias concesiones dadas desde 1856, para la construccion de vías férreas, se enumera la que se dió en 13 de Agosto, autorizando á D. Jorge Luis Hammecken, para que construyera un camino de fierro desde la plaza de armas de esta capital, hasta el punto que le conviniera en la villa de Tacubaya. Prontamente se puso manos á la obra y los trabajos fueron conducidos con notoria actividad. El camino estuvo limitado en Tacubaya, hasta que en 1861 se otorgó una concesion para otro ferrocarril de México á Chalco, contribuyendo la hacienda pública con doscientos mil pesos para la obra, la vía adelantó con la subvencion que la impulsó hasta San Angel y despues á Tlalpam.

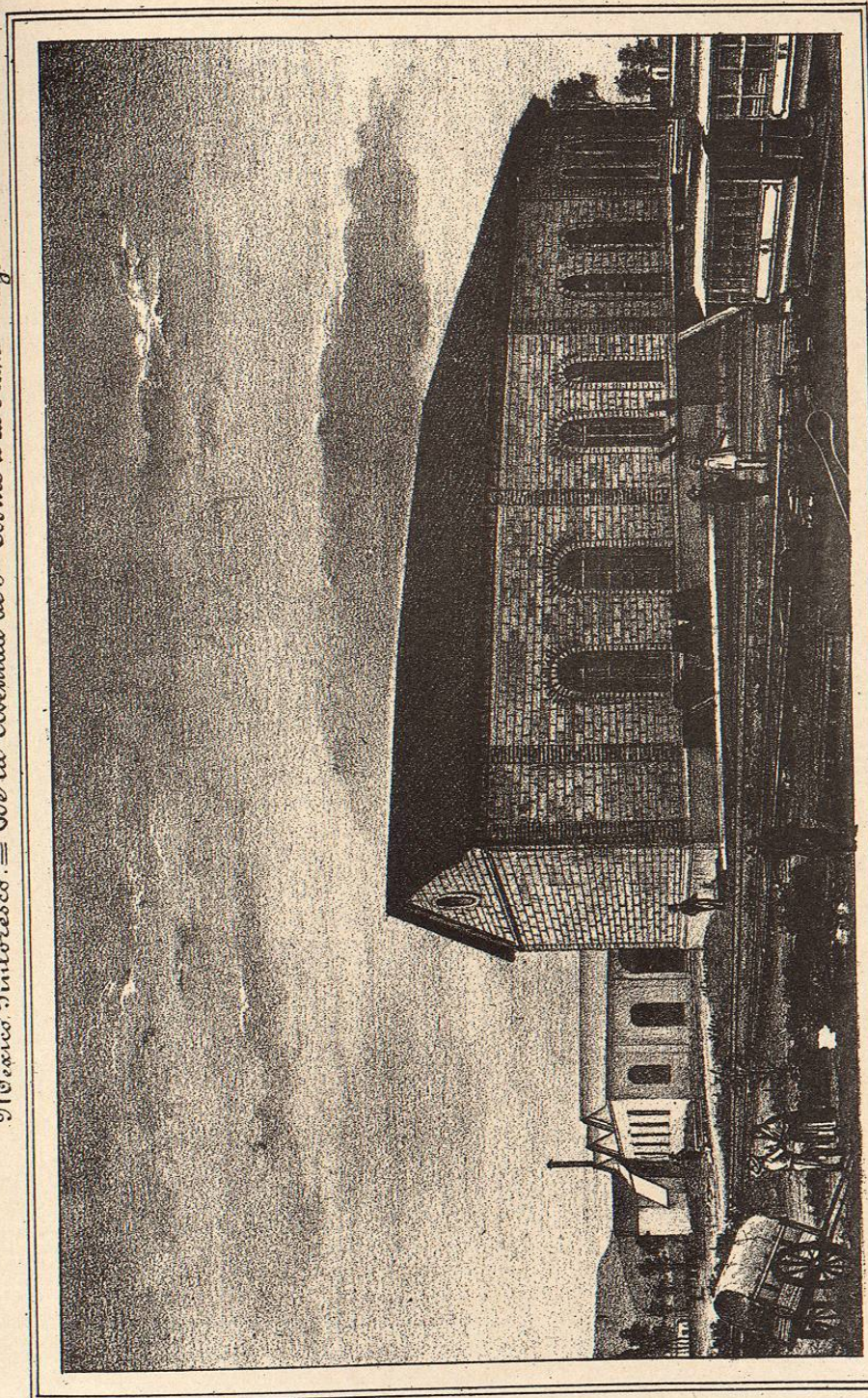
Á la Compañía del ferrocarril de Mexico á Veracruz, le fué concedido en 1863 establecer en las calles de la capital, vías férreas servidas con carruajes tirados por caballos en el trayecto desde la plazuela de Buenavista hasta unirse con el ferrocarril que pasaba por la esquina de San Hipólito y además le fueron concedidas otras muchas calles, señalándole con anticipacion las reglas á que debia sujetarse la construccion de las nuevas vías urbanas; despues, mediante ciertos arreglos, estas vías entraron al dominio de la empresa del ferrocarril de Tacubaya.

En 26 de Abril de 1861, les fué legalizado á los Sres. Arbeu y socios el permiso para establecer una vía férrea de México á Chalco, pasando por Tlalpam. La empresa no cumplió los compromisos que contrajo de terminar en los plazos convenidos los diversos tramos y solamente llegó hasta Coyoacan; cayó la concesion en la pena de caducidad, el camino fué intervenido y quedó á cargo de una junta compuesta de un representante del gobierno, otro de la empresa y un tercero por los accionistas que con la misma buena fé con que habian tomado parte en la empresa, vieron desvanecerse sus esperanzas y que ya no tenia remedio la pérdida de sus intereses, siendo de advertir que al llamamiento de accionistas para construir el ferrocarril de Tlalpam, acudieron voluntaria y prontamente multitud de personas, aun de entre las clases mas pobres, creyendo que iban á depositar sus economías en una caja de ahorros que al fin no fué sino una arca sin fondo.

La junta debia presentar al gobierno las bases de un nuevo arreglo para que la vía férrea pudiera prolongarse hasta Cuernavaca, pero no se logró ningun resultado satisfactorio y el negocio quedó en tal estado, valiendo los bonos mucho ménos que los de la deuda pública, es decir, nada. En la quiebra que sufrió la empresa pasó el camino á poder de los acreedores principales y despues fué adquirido por la actual compañía que substituyó el vapor con la fuerza de sangre.

Las muchas dificultades que encontraron las personas que se hicieron cargo de la empresa, ocasionaron que aun en 1868 no se terminara el camino á Tlalpam;

México Pintoresco. = De la Avenida de Sr^{te} Cosme á la Plaza Mayor.



Estacion del Ferrocarril Central; edificios para talleres y carga. = (Vista tomada en el interior de la Estacion.)
(1881)
AUT. DE MEXICO

entónces ni de San Angel pasaba la parte puesta al servicio público, y para auxiliar la obra concedió el congreso una subvencion de cincuenta mil pesos, mediante la cual se consiguió que al concluir el mes de Abril de 1869, se hubiera dado término á la vía quedando en explotacion el camino de México á Tlalpam, cuya longitud es de veinticinco kilómetros. El ferrocarril á esa ciudad, en la extension de su desarrollo, pasa por Tacubaya, Mixcoac, San Angel, Coyoacan, hacienda de San Antonio y Tlalpam, estuvo servido por vapor, pero no dando para su sostenimiento fueron arrinconadas las locomotoras y se le dejó solamente la traccion animal, en la cual emplea novecientas ochenta mulas.

La nueva empresa del ferrocarril de México á Tacubaya, fué autorizada en 13 de Setiembre de 1870, para construir un ramal que terminara en Popotla, y una doble vía en los tramos que juzgara conveniente. Esta empresa construyó el ramal y la doble vía de la Mariscala á San Fernando, y al hacerse poseedora del camino de Tlalpam ha ensanchado mucho la red que tiene dentro y fuera de la ciudad, por medio de permisos parciales que ha ido solicitando del Ayuntamiento.

La empresa aumenta constantemente su material rodante y la fuerza que emplea, tiene la longitud total de sus vías cerca de cien kilómetros comprendiendo las líneas de los alrededores, y segun sus informes cuenta con ciento setenta y cinco vehículos, entre los cuales cuatro son de lujo, cuarenta y ocho de primera clase, americanos, y cuarenta y cuatro de segunda construidos en México; otros treinta para el servicio urbano, dos para el servicio municipal y del correo, diez y seis para el servicio fúnebre y además treinta y una plataformas, de las que quince son construidas en México, en los talleres que tiene la empresa en el depósito central.

Las líneas de las tranvías, en las que se usa la vía angosta, están muy distantes de la magnitud que tienen las llamadas del Distrito, de vía ancha; la extension de ellas llegará á veinte kilómetros, luego que concluya el tramo para la villa de Guadalupe; contaban á principios de este año diez y seis *wagones* y cuatro plataformas, siendo ochenta y cinco mil el promedio de los pasajeros que cada mes circulan por estas angostas vías, que son de reciente creacion, están arregladas en circuitos, y para el paso de uno á otro se dan boletos de correspondencia. Las caballerizas y cobertizos de esta empresa, son diminutos si se comparan con los del depósito de la otra empresa.

ESTACION DEL FERROCARRIL CENTRAL.

La empresa que los norte-americanos establecieron en México por el año de.... 1832, para conducir pasajeros en diligencias, paso notable en nuestra civilizacion, no llegó al Interior de la República tan rápidamente como era de desearse; hacíase el viaje á caballo ó en coches muy pesados, albergándose el viajero en mesones todos con el mismo aspecto de incuria, la misma ausencia de muebles y de los recursos que contribuyen al bienestar; el *huésped* ó encargado de los mesones era ge-