

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 cabblerizas 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-



neralmente un hombre de maneras bruscas; hacíanse las primeras jornadas á Cuautitlan y Arroyozarco, siendo el primero un pueblo en que se carecia de los principales elementos de vida y la segunda una hacienda constituida por un vasto é imponente edificio de ladrillo y piedra, bien situada por estar á la entrada de las grandes y fértiles llanuras del Bajío; casi todo el camino es plano, pedregoso y monótono, con porcion de cerros puntiagudos desprovistos de vegetacion, á no ser el nopal, el perú y el tristísimo y melancólico mezquite; las posadas tenian todas el mismo tipo: un patio cuadrado, cubierto en sus cuatro lados con arcos de piedra ó simplemente con muros en los que se veía la numeracion de los cuartos, servia de vestíbulo á las habitaciones destinadas á los pasajeros; despues estaban los patios con las caballerizas espaciosas para alojar cómodamente á las recuas; en los coches se llevaban los colchones cuidadosamente envueltos en cueros y bien amarrados y siempre escoltados por sirvientes; la mesa estaba en las mismas cocinas ó cerca de ellas, aunque poco servia para los viajeros que casi siempre llevaban consigo lo necesario para comer debajo de los árboles del camino; en esas posadas oíase á menudo los tristes sonos del país ejecutados en las jaranas de los arrieros veladores; aun en las ciudades se detenía el pasajero en el meson; esto pasó hasta que con las diligencias mejoradas por el Sr. Zurutuza se fueron componiendo algo las fondas que tomaron el nombre de *restaurants* y los mesones pasaron á ser hoteles; los carros comenzaron á competir con las mulas en el transporte de mercancías; los hábitos del solitario caminante cambiaron y fué necesario renunciar á la hospitalidad de la venta, á la comida bajo los árboles, á la intimidad entre el caballero y su cabalgadura y á tanto imprevisto que se presentaba en esos viajes; cuando se establecieron las diligencias hubo repugnancia por la innovacion, por mas útil que la creyeran muchos de los que tenian que lanzarse á los caminos.

Bajo la influencia de comunicaciones rápidas, ha ido cambiando completamente la antigua fisonomía de México, que ya está desconocida totalmente con las vías férreas que hay en explotacion; los afectos á las antigüedades lamentaban, únicos, cual si perdieran una rara medalla, el cambio que en la fisonomía de México se verifica; algunos daban por razon para contrariar las innovaciones en el sistema de comunicacion, que se iban á aumentar considerablemente las bandas de malhechores, por la facilidad que tenian de coger de pronto valiosas sumas, al atrapar una diligencia; aun los sabios y los viajeros sentian no explorar extensamente los caminos que recorrian á toda prisa, lamentaban no oír el fusil del cazador en bosques vírgenes, las canciones del indígena en las posadas, ni gozar con otras originales costumbres del pueblo mexicano.

Cuando ya se adelantó un poco en la manera de viajar, á principios de este siglo, habia que esperar con tiempo á que se presentara la oportunidad de tomar un asiento en algun coche que casualmente partiera para el Interior, ó que se completara el número de pasajeros; se leía á menudo en el Diario de México: "En la calle de Jesus número 13, vivienda interior, se solicita un asiento en coche para Querétaro." "En la calle de San Lorenzo número 7, dará razon el ayudante de plaza,

de un coche cerrado con buen avío, para Salamanca, Celaya y Tierradentro." "En la primera calle de la Monterilla, cajon de D. Gregorio del Pando, se solicita un asiento de coche para Durango." "Dentro de dos dias debe llegar un coche de Tierradentro á esta capital, si alguna persona quiere ocuparlo de retorno, ocurra á la casa del capitán D. F. Diez Barreiro." "Se solicita un retorno de coche, ó avío de caballo para San Luis Potosí, ocúrrase al meson del Angel, calle de Balvanera, al huésped de abajo, llamado Bartolo." Otras veces se publicaban avisos de este tenor: "El P. Presidente de San Hipólito, solicita un asiento en coche para la ciudad de Querétaro." "En el callejon de Sta. Ines número 3, se solicita un coche de retorno para Querétaro." "En la alquiladuría de coches de la calle de Jesus, se hallan dos asientos para Guanajuato." "Se solicita un lugar de coche para San Luis Potosí: ocúrrase á la botica de Medinas." "Quien quisiese ocupar tres asientos de coche, que saldrá dentro de pocos dias para Tierradentro, ocurra á la librería de la primera calle de la Monterilla." "Tres asientos de coche de retorno para Querétaro; ocúrrase á la calle de Arsinas número 11, vivienda interior número 2." Como estos eran todos los avisos para trasportes al Interior, lo que prueba con toda claridad cuál era la manera primitiva de viajar á principios del siglo XIX en la Nueva-España, siendo lo mismo para Leon, Guadalajara ú otra cualquiera ciudad á las que pudiera llegarse en coche.

Aun despues de establecidas las diligencias, el camino que se hacia para ir de México á Leon ó mas allá, era un continuado martirio en que habia que escoger entre el polvo y el lodo; era preciso desvelarse y meterse en un carro á manera de sustancias aprensadas y sufrir el continuo golpear de la diligencia que ocasionaba mortal estropeo, principalmente hasta Querétaro, pues de esta ciudad á Guanajuato disminuian algo los inconvenientes y las molestias, á no ser que fuera tiempo de lluvias, porque entónces las cuarenta y dos leguas del tramo que propiamente puede llamarse *El Bajío* y en el cual se reunen las vertientes de toda la serranía, formaban una sucesion de lagunas y atolladeros en los que era molestísimo y á veces imposible caminar. En la época en que se anunciaba en la Gaceta que salia un coche para el Interior y se solicitaba quien quisiera un asiento en el plazo de uno ó dos meses, entónces ni siquiera pésimos podian llamarse los caminos, yendo cada quien por donde mejor le parecia. En cambio se veía detenidamente todo y se podia escribir hasta sobre la calidad de las tortillas que se tomaban en las cabañas y cuántos carrizos empleaban los indígenas en construir cada una de sus chozas, se describía la especie canina, bobina y lo demás que tan minuciosamente nos relatan los viajeros que venian á recorrer á México.

\*

El primer decreto para la construccion de un ferrocarril en el centro de la República, está fechado en 1<sup>o</sup> de Junio de 1857, autorizando la formacion de una Compañía con capital de tres millones de pesos, dividido en trescientas mil acciones de á diez pesos cada una, con el objeto de hacer un camino de fierro en el Ba-



jío del Estado de Guanajuato, para unir esa capital con Querétaro por un lado y con la Piedad por el otro.

Túvose esperanza de que se realizaria la construccion de ese camino, porque el gobierno facilitaba recursos positivos y se contaba con que se habian puesto al frente de la empresa personas de bastante influencia; pero la revolucion que estalló á consecuencia del golpe de Estado en 1857, paralizó toda accion é impidió que se realizaran las esperanzas justamente concebidas.

En 5 de Diciembre de 1874 se elevó al rango de ley una concesion hecha á una compañía para el establecimiento de un ferrocarril entre México y Leon; pero no habiendo cumplido la empresa los compromisos, puesto que en vez de comenzar los trabajos en 5 de Octubre de 1875 los comenzó con un mes de atraso, no habiendo colocado en diez y siete meses subsecuentes, un solo riel ni hecho la construccion de un solo metro de vía, se declaró caduca la concesion, aunque la empresa alegó que no habia hecho mas por causa de fuerza mayor, cual fué la revolucion de 1876. Tras de la pena de caducidad vino el hacer real la garantía que á los concesionarios se les habia exigido para el caso de que no cumplieran sus obligaciones, perdiendo los ciento cincuenta mil pesos que representaban esa garantía. La tesorería general recibió la orden de hacer efectivo el pago de esa cantidad y se trabó ejecucion en una casa que en Tacubaya es llamada de Escandon y en la hacienda de Miacatlan, situada en el Estado de Morelos. La empresa probó que habia invertido fuertes sumas en el negocio y que no habia existido en ella la falta de cumplimiento en sus compromisos, en consecuencia fué atenuada la pena y se zanjaron las dificultades mediante la aprobacion de un contrato, en virtud del cual pasaron á ser propiedad de la Nacion las obras materiales y los trabajos científicos llevados á cabo, que sirvieron para la prosecucion del ferrocarril central en poder de la nueva compañía que adquirió la misma concesion que el Ejecutivo ya no consideró caduca, sino solamente suspensa y en poder del gobierno, quien podia entregarla á la nueva ú otra cualquiera compañía.

Para la construccion del ferrocarril de Leon al Rio Bravo del Norte, se habia celebrado un contrato con M. Eduardo Lee Plumb, y elevado á la categoría de decreto comenzaron á correr los plazos en 29 de Mayo de 1875; mas no habiendo otorgado los concesionarios la fianza de doscientos mil pesos á que estaban obligados, incurrieron por ese solo hecho en la pena de caducidad. Se trató por el Sr. Plumb de la revalidacion, pero la consulta presentada á la cámara de diputados no obtuvo mas trámite que el de pasar á la segunda comision de industria.

Así quedó el asunto. En seguida fué otorgada una concesion al Gobernador de Guanajuato para construir un ferrocarril de Celaya á Leon; esta se llevó adelante y se hizo hasta Irapuato de vía angosta. Por decreto de 21 de Diciembre de 1877, fué autorizado el gobierno de Guanajuato para construir y explotar durante noventa y nueve años un ferrocarril con su telégrafo correspondiente que, partiendo de Celaya y pasando por Salamanca, Irapuato y Silao terminara en Leon,

ligando por un ramal la ciudad de Guanajuato con la vía principal; habia de concluirse en cuatro años, con una subvencion de ocho mil pesos por kilómetro de vía que se contruyera y se hicieron otras concesiones en cuanto al pago de derechos é impuestos. Poco tiempo despues, en Febrero de 1878, celebró un contrato el gobierno de Querétaro para la construccion de un ferrocarril que ligara la ciudad de Celaya con las de San Juan del Rio ó la *Puerta de Palmillas*, limite con el Estado de Hidalgo.

La concesion para el ferrocarril central hecha á la Compañía que se llamó de "los catorce," para construir una vía de México á Leon, caducó, pero fué revalidada y en Abril de 1880 traspasada á los Sres. Roberto R. Symon y socios; el 8 de Setiembre del mismo año celebraron un contrato con el gobierno dos comisionados, en representacion de la "Compañía limitada del Ferrocarril Central Mexicano," para la construccion de tres líneas de ferrocarril: una de México á Leon, uniendo las ciudades de Querétaro, Celaya, Salamanca, Irapuato y Silao; de Leon á Paso del Norte, por las ciudades de Aguascalientes, Zacatecas y Chihuahua, y la tercera que partiendo de un punto entre la línea de México á Leon, se extendiera hasta el Pacifico, ligando con esta seccion la ciudad de Guadalajara. La línea entre México é Irapuato, ha de estar concluida el 31 de Diciembre de 1881 y hasta Leon un año despues. Esta empresa deberá entregar concluidos cada dos años, cuatrocientos kilómetros por lo ménos, en el conjunto de sus líneas y terminar en su totalidad la del Pacifico dentro de cinco años y la del Paso del Norte dentro de ocho, contados desde la fecha en que se ponga al servicio público el ferrocarril central entre México y Leon.

Antes que se firmara el contrato, contaba la Compañía con grandes elementos, y se inauguraron en México los trabajos, en la estacion de Buenavista, el 25 de Mayo de 1880; al proseguirlos con actividad ha hecho grandes acopios de rieles de acero, durmientes y todo lo demás que es necesario. Habiendo comprado la empresa el tramo que estaba ya concluido entre Celaya y Salamanca, se ampliaron las terracerías para uniformar el ancho de la vía. Grande es la importancia de ese ferrocarril central, en el que se han gastado ya mas de cinco millones de pesos.

La estacion colinda con la del ferrocarril de Veracruz, en la plazuela de Buenavista, está aun en 1881 por concluir pero tiene ya grandes departamentos para los pasajeros y la carga, local para el telégrafo, extensos talleres, galeras para guardar las locomotoras y cambiar la direccion de ellas, es amplísima esta localidad cuyo fondo alcanza un kilómetro siendo el frente de doscientos metros y casi toda está ocupada con el material rodante y fijo; al penetrar allí se comprende desde luego la grande importancia de esa empresa que está próxima á cumplir la primera parte de la concesion.

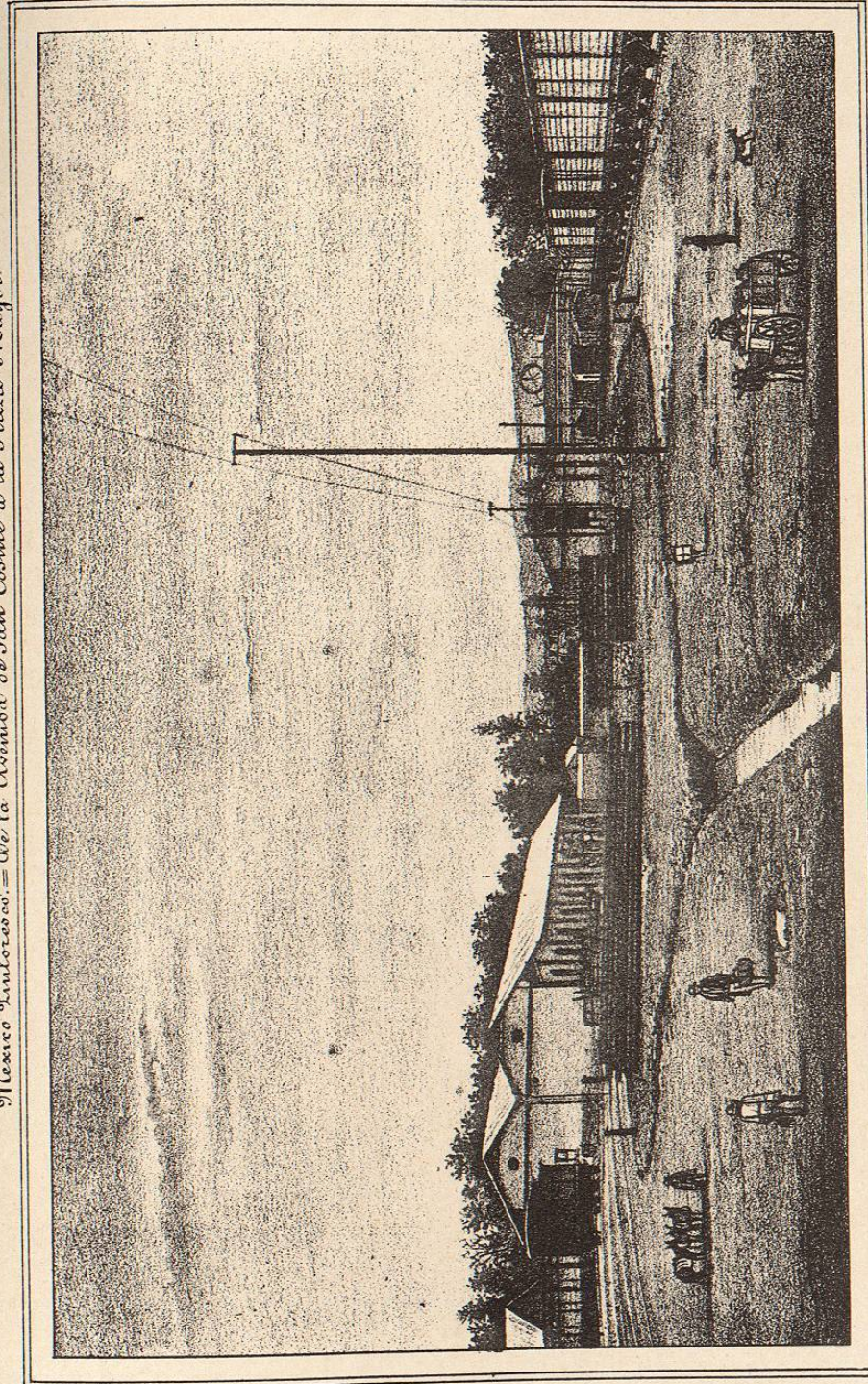
El 15 de Setiembre de 1881 fué entregado al público el primer tramo de esta vía hasta la hacienda de San Antonio de Tula, distante de la capital noventa y seis kilómetros, realizándose en parte las esperanzas y satisfaciéndose las necesidades que México ha tenido de fáciles vías de comunicacion.



En el trayecto que siga el ferrocarril central, ha de ligar las importantes ciudades de Querétaro, Celaya, Salamanca, Irapuato, Silao, Leon y Guanajuato, continuará para la frontera por Aguascalientes, Zacatecas y Chihuahua; del punto en que se juzgue conveniente, partirá la línea que se dirija al Pacífico, con la cual ha de quedar ligada la ciudad de Guadalajara. Muy interesante es esta vía férrea, pues además de que atraviesa las zonas de mayor población, recorre el valle de Tula en cuya ciudad recibirá los múltiples productos agrícolas de Alfajayucan, Ixmiquilpan y toda la parte Norte del Estado de Hidalgo; conducirá las producciones de los valles de Huichapam y San Juan del Rio en que se recogen los cereales en tan grande cantidad y trasportará las abundantísimas cosechas que dan las llanuras del Bajío, donde hay muchos terrenos de riego procedente de las presas que existen en las haciendas, siendo de notar que en gran parte del Bajío, como en Leon, Salamanca y otras, se encuentra el agua á poca profundidad, circunstancia que facilita las irrigaciones de las plantas en huertas y hortalizas, que si hoy no son muy extensas pueden llegar á serlo cuando aumenten los consumos. Mas allá de Leon será enorme la cantidad de trigo que pueda conducir en la zona de Lagos, San Juan y Atotonilco, aumentará el tráfico de los múltiples y valiosos productos de la Barca y Tepatlán; despues tocará la importantísima ciudad de Guadalajara, poblada por mas de ochenta mil vecinos é interesante por su magnífica situacion respecto de los puertos del Pacífico, cuyas costas producen azúcar, miel, aguardiente, mescal, café, algodón, arroz, frutas, maderas y tiene ricos minerales. En Tepic, centro importantísimo de una población comercial é industrial, encontrará el ferrocarril abundantes y ricos productos en todos los reinos de la naturaleza y no cabe duda en que la magnificencia de la tierra y del clima llevará á esa zona riquísima, abundante inmigracion laboriosa, que hallará la remuneracion de sus afanes en la rica explotacion de aquellos terrenos. Tambien darán vida al camino, los productos minerales: en Tula se pueden reunir los de Actópan, Zimapán, el Cardonal y otros: en San Juan del Rio los del Doctor, Las Aguas y Jalpam, tan abundantes en vetas argentíferas y aun en mercurio y carbon de piedra, y se pueden extraer los mármoles y ópalos de Vizarrón y Amealco; recorrerá la vía toda la importantísima zona metalífera de Guanajuato, que hace tantos años es explotada y siempre se presenta rica y abundante en sus productos; en Salamanca, Leon y Lagos pueden recibirse arcillas y kaolin, calizas con jaspes, rocas de adorno y construccion y los productos de la ferrería de Comanja; tambien podrán explotarse por el ferrocarril central los criaderos metalíferos del Estado de Jalisco.

La línea que se dirige á la frontera del Norte pasará por la fértil y productiva ciudad de Aguascalientes, por la populosa é industrial Zacatecas, cuyas minas están dando y han dado inmensas riquezas, atravesará el estado de Durango, agrícola y minero, en el que están situadas las magníficas regiones de la Laguna, San Juan del Rio, Nazas y otras en que se cultiva en grande escala el algodón, la caña y los cereales, y por último va la vía férrea á explotar las vastas llanuras de Chihuahua hasta Paso del Norte, teniendo tambien en este último tramo grande importancia

México Pintoresco.—De la Avenida de San Cosme á la Plaza Mayor.



Estacion del Ferrocarril Mexicano, entre Mexico y Veracruz, tomada desde el fondo de Norte á Sur. (Actualmente, Octubre de 1881, se están construyendo una elegante fachada.)



la minería; dentro de pocos años llevará esa vía férrea la vida á los ricos distritos de la Sierra Madre y explotará las riquezas metalíferas mas considerables de la República, siendo eficaz auxilio el ferrocarril que reunirá á San Luis con Tampico.

\*

Al volver la vista al pasado, al encontrarnos ya en un estado bastante avanzado y con todos los adelantos de la civilizacion europea, no podemos dejar de hacer algunas consideraciones que se ocurren cuando se pretende comparar las dos civilizaciones que ha tenido México. ¿Cuál era el estado de las comunicaciones en la civilizacion azteca, en esa civilizacion autóctona en que nada está tomado de las naciones del viejo continente?

Sabemos que para la comodidad de los traficantes y otros viajeros se componian los caminos públicos todos los años, despues de la estacion de las aguas; que en los montes y lugares desiertos se habian construido casas á propósito para alojar á los viajeros y que para pasar los rios habia puentes, barcas y aparatos en que se podia atravesar fácilmente, evitando los peligros consiguientes; usaban los mexicanos barcas de todos tamaños, cuadradas, chatas, sin quilla ni palos, empleando para manejarlas solamente dos remos y algunas eran formadas de un tronco hueco de árbol; tambien usaban balsas formadas de cañas sólidas atadas sobre calabazos grandes, duros y vacíos, conduciéndolas de una á otra orilla dos ó cuatro nadadores que tomaban la balsa por un ángulo con una mano y nadaban con la otra, sistema usado todavía hoy en puntos lejanos de las grandes ciudades de la República.

Los puentes eran de madera y los habia tambien de piedra, el mas usado fué el que los españoles llamaron *hamaca*, que era un tejido de flexibles bejuco gruesos y fuertes cuyas estremidades ataban á dos árboles en las opuestas orillas, quedando colgado á manera de columpio: aun existen algunos de estos puentes en varios rios, pasando por ellos los indígenas con la misma facilidad con que atraviesa los puentes de fierro levantados sobre el rio de Tula, la locomotora que va para el Interior; el mexicano ha sido siempre buen nadador y solamente busca el puente cuando carga un peso considerable ó el rio va crecido, siempre ha caminado á pié por no haber tenido á su disposicion fuerza alguna que usar para el transporte; pero en su época de mayor civilización comprendia la necesidad de facilitar las comunicaciones rápidas.

#### ESTACION DE BUENAVISTA, DEL FERROCARRIL MEXICANO.

(Entre México y Veracruz.)

Dos departamentos con grandes galeras, techados de zinc, uno para mercancías y el otro para pasajeros, hé aquí la parte principal de la estacion de Buenavista; el destinado á los pasajeros tiene tres salas de esperar y actualmente se le está cons-