

en diferentes conferencias de todo el Ministerio, que acabó por hacer valiosas concesiones como el único medio de que fuera realizable el ferrocarril.

Por el decreto de 27 de Noviembre de 1867 fué modificada la primitiva concesion con artículos de importancia, ya en cuanto al tiempo que debía durar, ya en las cantidades con que el gobierno la subvencionaba, en las tarifas y las garantías para que se concluyera en el término señalado, siendo de notar que el privilegio perpétuo concedido en 1861 se redujo á sesenta y cinco años por la nueva concesion de 1867; la base de la subvencion formada por el fondo consolidado de la deuda pública y por valor de ocho millones de pesos, con sus réditos de cinco por ciento anual, que tenia consignados quinientos sesenta mil pesos al año para amortizacion del capital y pago de réditos que en seis años no habian sido satisfechos, fué reducida á los quinientos sesenta mil pesos anuales pero sin causar réditos y durante veinticinco años, quedando en favor de la empresa las cantidades ya pagadas; tambien se redujeron á diez años las exenciones que gozaba el camino que por cincuenta años quedaba libre de todo impuesto; las tarifas fueron rebajadas en un cincuenta por ciento para los efectos nacionales trasportados de México á Veracruz; se dejó el camino bajo la inspeccion del gobierno; se quitó la libertad de exportar libre de derechos el dinero necesario para el pago de los objetos destinados al ferrocarril y se suprimió lo relativo á los terrenos baldíos que en Sonora habian sido consignados á D. Antonio Escandon en el privilegio de 1861.

Ese decreto expedido en 27 de Noviembre de 1867, en uso de facultades extraordinarias, fué modificado por el congreso en 11 de Noviembre de 1868 y conforme á esas modificaciones, el tramo de Apizaco á Puebla debía terminarse en dos años y el de Apizaco á Paso del Macho concluirse en el de 1872; pero la empresa, apreciando la importancia de que llegara cuanto ántes el camino á Puebla, apresuró los trabajos de construccion y el ramal de Apizaco á la ciudad angélica fué inaugurado el 16 de Setiembre de 1869, anticipándose tres meses al plazo convenido, siendo de notar que el tramo es de cuarenta y siete kilómetros, construido en un terreno escabroso y cubierto de barrancas que exigieron varios puentes, entre los cuales es importante por sus dimensiones el de fierro llamado de Santa-Cruz, sobre el rio Atoyac.

Tambien en el tramo de Apizaco á Paso del Macho redobló la empresa sus esfuerzos, de manera que el 20 de Diciembre de 1872, participó al gobierno que los rieles se habian unido en las cumbres de Maltrata, quedando en consecuencia listo el camino para ser examinado y recibido. La via directa de México á Veracruz mide una longitud de cuatrocientos treinta y tres kilómetros y setecientos cincuenta metros. Esta vía, á pesar de que cruza por terrenos sumamente accidentados y que en muchas partes tiene los rieles pendientes sobre el abismo, no cuenta mas que una desgracia de consideracion acaecida entre Apizaco y México, debida á una circunstancia extraordinaria é imprevista.

El tramo de Paso del Macho á Veracruz, que se resentia de su construccion por la rapidéz con que fué hecho, sufrió varias reposiciones, principalmente en el puen-

te de la Soledad que tiene cinco ojos de veintitres varas de anchura cada uno y treinta de elevacion. La empresa formó sus estatutos y arregló las tarifas, nombró los dos directores que la representan en la junta directiva instalada en esta capital el 7 de Octubre de 1869, y comenzó á arreglar sus cuentas con el gobierno, pues el valor de las acciones que este representaba en el ferrocarril de México á Veracruz, ascendia en 1870 á un millon y medio de pesos; siendo de notar que hoy las ha enagenado todas.

Ese ferrocarril presenta obras de arte de notabilísimo mérito y de grande importancia; el trazo de Orizava á Boca del Monte y particularmente de este punto á Maltrata hace mucho honor á los ingenieros que lo dirigieron, pues exigió un estudio especial, esmero, inteligencia y constancia para vencer tantas dificultades que presenta el terreno y los obstáculos que parecian insuperables; en una distancia de mas de cuarenta kilómetros á que llega el desarrollo de la línea, hay que ascender una altura de mil ciento setenta y ocho metros, lo que equivale á un tres por ciento constante; la línea recta entre Orizava y Boca del Monte solamente es de veinticuatro kilómetros, de manera que son diez y seis mil metros los del desarrollo; fué preciso disminuir la enorme pendiente para hacerla adaptable al ferrocarril, manifestando en ese trabajo mucha pericia el hábil ingeniero W. C. Buchanan.

La obra se consideraba impracticable, porque los accidentes del terreno se habian aglomerado en las cumbres de Maltrata, como si la naturaleza hubiera querido oponer allí una barrera que contuviese el paso de la vía férrea; pero los obstáculos fueron allanados mas pronto de lo que se creia, la mano firme del ingeniero dominó aquellas soberbias é imponentes montañas, colocando sobre los bordes de sus profundos abismos los rieles del ferrocarril que serpenteando, ya enrollándose sobre sí mismo, ya estendiéndose, salva las sinuosidades del terreno, y suavemente llega hácia la cima de la montaña, despues de recorrer un terreno lleno de precipicios en que las pintorescas galas de la naturaleza se ostentan al lado de las grandiosas obras de la ciencia; el ferrocarril de Veracruz á México, es sin duda una de las obras mas notables de su género, objeto de particular atencion para los viajeros y modelo digno de estudio para los inteligentes.

En toda la línea de México á Veracruz y en el ramal de Apizaco á Puebla, existen diez viaductos, cincuenta y cinco puentes de fierro, noventa y tres de madera y trescientas cincuenta y ocho alcantarillas diversas. Los grandes puentes son el de la Soledad, Paso Ancho, Paso del Macho, el de San Alejo, el de Atoyac, Rio Seco y Metlac, este formando una curva presenta una de las vistas mas notables y hermosas de la línea. Los viaductos mas importantes son el del Infiernillo, el de Winer y el de la Barranca de Metlac. Entre Chiquihuite y Boca del Monte hay quince túneles y una galería cubierta; son treinta las estaciones en todo el ferrocarril con el ramal á Puebla.

Algunos dias despues de la inauguracion oficial, esto es, hasta el 17 de Enero de 1873, fué autorizada la empresa para poner en explotacion toda la vía férrea, cuan-

do ya se habian hecho las reparaciones que la ciencia aconsejara y definitivamente fué entregada la vía á explotacion pública el 22 del citado mes á las doce de la noche, hora fijada de antemano por los itinerarios de la Compañía. Es considerable el tráfico en esta vía, por la que pasan cada año doscientas cincuenta mil toneladas de mercancías y cerca de medio millon de pasajeros, todo lo cual produjo el año de 1880 tres millones de pesos; tiene cuarenta locomotoras y mas de quinientos coches, carros cerrados y plataformas.

El capital que representa el camino es de veintisiete millones conforme á la ley de concesion, mitad en acciones y mitad en obligaciones; hay bonos del doce, ocho y siete por ciento; otros expedidos como *garantes* señalados con letras *A* y *B*. Los gastos de explotacion se calculan por término medio en un setenta por ciento de los productos.

El ferrocarril mexicano aun no ha dado los resultados que de él se esperaban; no obstante el convenio celebrado entre el gobierno y la Compañía en Marzo de 1873 y algunas modificaciones posteriores: los agricultores no pueden esportar sus frutos por el alto precio de los fletes para el puerto de Veracruz. Tampoco se ha logrado construir otro que compita con él.

En 1865 fué concedida una autorizacion á D. Ramon Zangronis para que construyera otra vía férrea entre Veracruz y Puebla pasando por Perote, desde cuyo punto habia de usarse traccion de vapor en tanto que en el tramo hasta Veracruz se usaria la traccion animal; á los tres años se le concedió una subvencion de cinco mil pesos por kilómetro; esta concesion despues de caducar y ser revalidada acabó por pasar á la compañía inglesa que construia el camino de Veracruz á México y no obstante fué llevada la vía férrea solamente hasta Jalapa, sin que se lograra establecer la competencia buscada para la reduccion en la tarifa de fletes.

*

El último dia del año de 1872 se verificó en la estacion de Buenavista la ceremonia religiosa de bendecir el ferrocarril el Señor Arzobispo Labastida, y despues hubo una gran funcion en la Catedral asistiendo á ambos actos muchas personas de lo mas escogido de la sociedad.

La solemne inauguracion de la vía férrea entre México y Veracruz tuvo lugar el 1.º de Enero de 1873, partiendo de la capital dos trenes en la mañana, uno con el Presidente de la República acompañado de los funcionarios públicos y el otro con las personas invitadas, este segundo tren se dividió en dos en Boca del Monte, para facilitar el descenso en las cumbres de Maltrata; en todo el tránsito hubo fiestas, pero en Veracruz estuvieron espléndidas.

Para la inauguracion hubo mucho entusiasmo en la capital y desde las tres de la mañana comenzaron á reunirse en la estacion de Buenavista los muchos viajeros en cuyos semblantes se retrataba la alegría, porque veian terminada una obra que se creyó imposible. Poco despues de las cinco de la mañana salió el primer tren con el Presidente de la República, la comitiva oficial y porcion de ciudadanos caracte-

rizados, anunciando las salvas de artillería, las músicas y repiques la partida de los trenes, que llevaban uno en calidad de explorador; en todas las estaciones habia músicas y los jefes políticos dirigian alocuciones al Presidente de la República; en Huamantla lo felicitó el gobernador de Tlaxcala; el de Veracruz salió á encontrarlo hasta Boca del Monte y llegó la comitiva á Orizava á las seis de la tarde, siendo inmensa la concurrencia que habia en la estacion; la guarnicion y guardia nacional formaron valla hasta la casa destinada para habitacion del Presidente; allí le presentó el ministro español á los oficiales del vapor «Isabel la Católica» y á los periodistas de la Habana; siguieron otras muchas presentaciones y en el resto de la noche hubo vítores y músicas, banquete, fuegos artificiales, globos y serenata, el Presidente Lerdo aclamado por la multitud tuvo que dirigirle la palabra; al siguiente dia 2 á las doce partió la comitiva oficial para Veracruz.

A las siete y media de la noche llegó á ese puerto; la saludó la artillería de Ulúa y del baluarte de Santiago; el Ayuntamiento salió hasta Tejería á encontrar al Presidente y hubo arcos triunfales y aclamaciones: la comitiva se apeó en la Alameda y atravesó hasta el palacio del gobierno, entre flores, cortinas, músicas, vítores y alboroto; despues fué el gran baile que duró hasta las seis de la mañana.

Ese baile que el comercio dió en el teatro, estuvo brillantísimo, en la mesa hubo brindis elocuentes y el dia 3 se le dió al Presidente y su comitiva un almuerzo de gala, á bordo del vapor español «Isabel la Católica», fragata en que se dispararon veintiun cañonazos, hubo vivas del comandante que repitieron los marineros, y el pabellon mexicano estuvo en la popa al lado derecho del español; el ministro de España vitoreó á México y el Presidente Lerdo á España, desbordándose y haciendo explosion los sentimientos de cordialidad y fraternidad entre españoles y mexicanos, cuya eterna amistad fué consagrada con las mas ardientes frases; fué visitado Ulúa; siguió el paseo de la bahía á bordo de la fragata española, rodeando la isla de Sacrificios, y al desembarcar fué iluminado el mar por luces de Bengala sostenidas por marineros. En la noche tuvo verificativo la comida oficial de mas de trescientos cubiertos en el teatro y la plaza estuvo iluminada, hubo serenata y fuegos artificiales; todavia estuvieron un dia mas en Veracruz el Presidente y la comitiva oficial y fueron visitados varios establecimientos públicos; saliendo el dia 6 para Orizava donde se repitieron las fiestas, así como en otras poblaciones.

La recepcion del Presidente el dia 8 en México, fué tambien entusiasta: cañonazos, ovaciones, discursos, músicas y otras demostraciones de gozo vinieron á terminar las fiestas con que fué celebrado un acto que será memorable en la historia del progreso y la civilizacion.

Desastre de la Barranca del Muerto.

El ferrocarril mexicano, en el tramo de la llanura, ha ocasionado un desastre de los que mas impresion causaron entre nosotros: el juéves 17 de Junio de 1869, se

dirigia para esta capital el tren que había recogido á los pasajeros en Santa Ana Chiautempam y á milla y media de Otumba, en la barraca que los indígenas llaman del "Muerto," por la cual se atravesaba sobre un puente de fierro, había una fuerte avenida arrancado el terraplen en que reposaban los durmientes á uno y otro lado del puente, quedando éste en pié; el guarda-carril se había guarecido de la lluvia debajo de un maguey y el maquinista no pudo ver que el tramo cercano al puente quedaba al aire.

El tren avanza sin recelo alguno, al llegar á los rieles suspensos se hunde la locomotora que arrastrando á los carros los hizo trizas, causando la muerte del maquinista y de muchos pasajeros, cuyo número ascendió á treinta, quedando muertos entre el agua y el fuego; los pasajeros que escaparon pasan despues la barranca por un puente provisional de vigas y permanecen bajo la lluvia, sin comer y presa del horror hasta las diez ú once de la noche que llegó otro tren de México con médicos y algunos auxilios. Al dia siguiente fueron traídos á esta capital los cadáveres de hombres, mugeres y niños que se encontraron entre los escombros, el lodo, los pedazos de carros y de la locomotora. Despues ha continuado el movimiento del camino sin accidentes notables y la prosperidad de la empresa sigue en aumento, al grado de que solamente en la fachada de la estacion se van á gastar ciento veinticinco mil pesos.

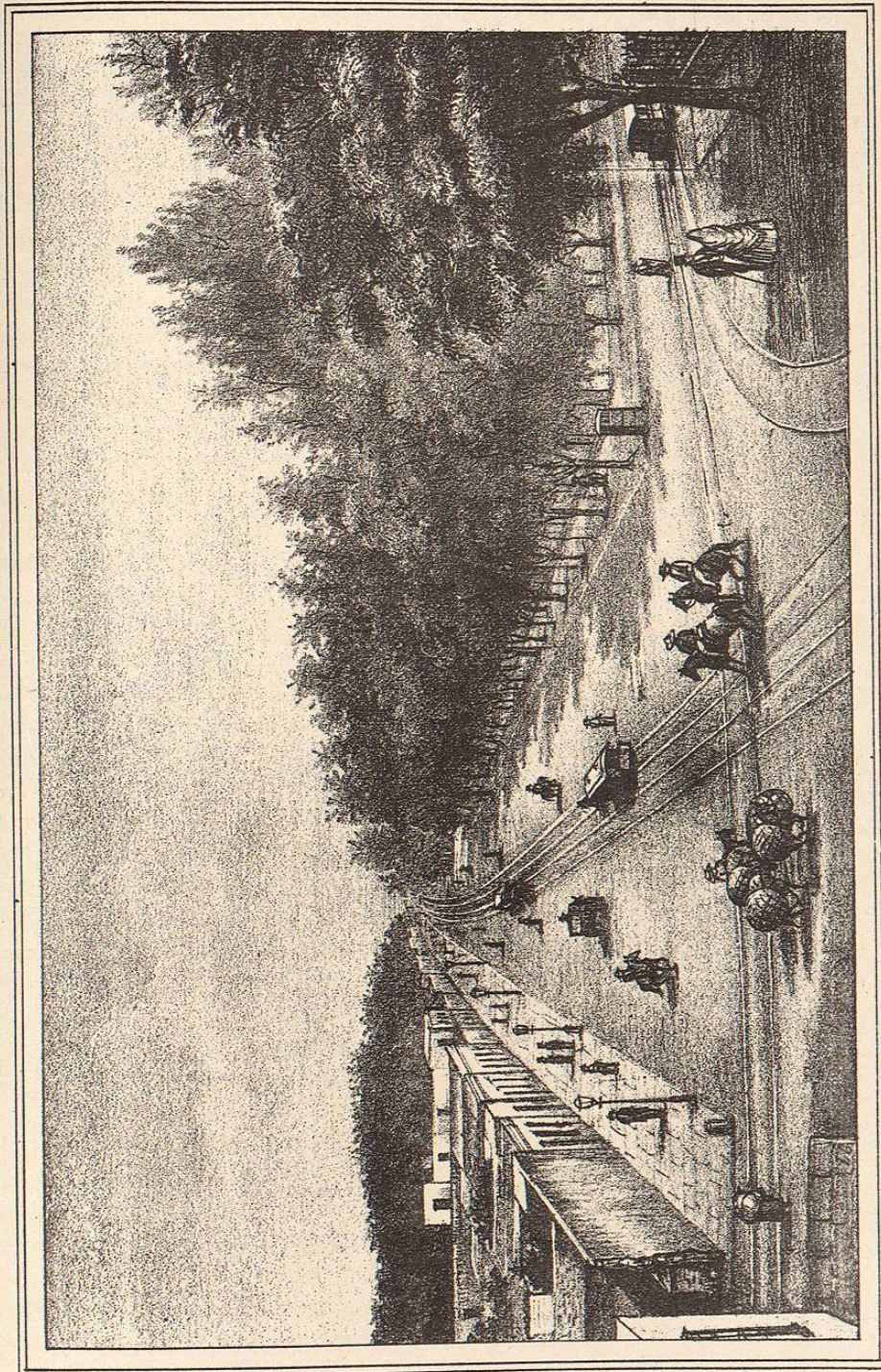
EL PUENTE DE ALVARADO.

Saliendo de las estaciones de los ferrocarriles Central y Mexicano, ó sea de los que parten para el Interior y Veracruz y recorriendo en parte la calle de Buenavista, llegamos al histórico Puente de Alvarado, donde segun algunos cronistas, en la catástrofe de la *Noche Triste* hubo un hecho notabilísimo consumado por el capitán Pedro de Alvarado, uno de los mas audaces entre los conquistadores. ¿Es verdad ó es falso que haya habido el *salto* famoso que dió nombre á la calle citada? La mayor parte de autores afirma que sí, pero hay motivos poderosos para dudar y aun para creer lo contrario y en breves palabras expondré los hechos.

Un nuevo triunfo acababa de conseguir Cortés, atrayéndose las tropas que enviadas por Velazquez, el gobernador de Cuba y al mando de Narvaez, habían venido á combatirle para arrebatarle el provecho y la gloria de la conquista; algun oro y muchas promesas, la fama que ya daban á Cortés sus altas acciones y la esperanza de recoger los despojos del imperio mexicano, hicieron que bajo la bandera del conquistador se reunieran los que habían venido á combatirle y que todos entraran alegres y contentos á México el 24 de Junio de 1520.

Pero algo extraño ocurría entre el pueblo azteca; ni un solo curioso se presentó para ver pasar al conquistador triunfante, no se divisaba sobre el lago ni una piragua y las calzadas, contra la costumbre, aparecían desiertas.

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



Calles de Buenavista y Ribera de San Cosme, tomadas desde el Puente de Alvarado. 271. DE MURCIA.