

restableció la cañería para conducir el agua y se retiró el edificio de la acequia, se pusieron retablos, pinturas y un excelente órgano, adornando el camarín con las pinturas y escorzos del presbítero Nicolás Rodríguez Juárez.

El hospital conservó el jardín hasta el año de 1852; en el primer patio había una fuente, el refectorio de los hombres estaba adornado con frisos pintados al óleo y la fuente principal estaba cubierta con enrejado de madera por el que habían trepado multitud de enredaderas, formando una sombra apacible y agradabilísima.

Después, el asilo de los leprosos, de esos infelices cuya deformidad mortifica, fué decayendo, aun que no faltaron quienes se empeñaran en restaurarlo y volverlo á su pasado esplendor. Casi siempre había cincuenta enfermos aproximativamente, de los que era mayor el número de mugeres; los que morían, ó salían con licencia ó se fugaban, eran reemplazados por otros; costaba la manutención de cada enfermo nueve pesos al mes. Desde que se entraba al hospital se notaba el abandono; la sala de mugeres se encontraba en estado de ruina; el refectorio de los hombres era un cuarto miserable, sucio y mal ventilado.

Actualmente se construye por el barrio de San Lázaro, fuera de garita, la escuela de tiro, en medio de una gran llanura, servirá para las tres armas y habrá un campo de maniobras donde se estudien prácticamente los progresos del arte militar. La parte del edificio construida hasta hoy, da idea de que será grandioso cuando se concluya.

Estacion del Ferrocarril de Morelos.

Frente á la derruida iglesia de San Lázaro, se levanta la estacion del ferrocarril del Sur. El camino de fierro entre México y Acapulco, proyectado desde hace mas de treinta años, está solamente comenzado, no obstante su importancia, pues comunica los dos océanos por la distancia mas corta en que puede estar comprendida la capital de la República. Los viajes al Sur han sido y continúan siendo penosísimos, no se puede llegar en carruaje sino hasta Cuernavaca, allí hay que tomar caballos para proseguir, resistiendo los ardientes rayos del sol, pasando los ríos á vado, durmiendo y comiendo de la manera mas rústica y primitiva que se pueda concebir. Y no se diga que ha sido una vía frecuentada hasta ahora, pues desde hace tres y medio siglos es grande el movimiento habido entre México y Acapulco con motivo de las transacciones mercantiles, especialmente en las épocas en que llegaba la Nao cargada de riquísimos efectos, con los que se hacia una feria en esta capital y algunos eran llevados hasta Europa, así como gran cantidad de mercancías europeas pasaban á Filipinas y Asia por ese mismo camino.

Aunque el tráfico disminuyó desde el siglo pasado, sin embargo, se conservó lo bastante para que no se hubiera descuidado la formación de una carretera, al mé-

nos como la de Veracruz, y aunque varias veces se ha intentado realizar esa mejora y aun se consideró ya adelantada, nada se hizo y vino á reducirse á uno de tantos proyectos de sensacion, quedando únicamente como recuerdo las ruinas de un puente comenzado sobre el rio Papagayo.

En 1842, en virtud de las bases adoptadas en Tacubaya, mandó el Gral. Santa-Anna que se rematara la apertura del camino carretero desde esta capital hasta Acapulco. El empresario fué D. Bernardino Villanueva, coronel retirado, siendo socios los Generales Bravo y Alvarez; establecieron tres presidios entre el puente de Ixtla, el rio Papagayo y Acapulco; se daban doce años para la apertura del camino y se habian de construir dos puentes, uno en el rio Mescala y el otro en el citado del Papagayo; los fondos habian de ser proporcionados por la Aduana de Acapulco y las administraciones de rentas; el empresario cobraria los peages durante sesenta años y exceptuábase á la empresa de toda clase de contribuciones y gabelas; se le permitia la ocupacion de terrenos mediante indemnizacion.

Para la obra reuniéronse accionistas de cinco mil pesos y con trabajo ascendió el número de ellos á veinticinco; pero ántes de emplear el dinero, comenzaron las cuatro garitas de peages á producir, arreglando las tarifas á la del camino de Veracruz. Entónces ya era carretero el camino hasta Cuernavaca.

Hasta 1853 aparece el primer decreto concediendo privilegio para la construccion de una vía férrea de México á uno de los puertos del Pacífico, aclarando á los dos años otra concesion hecha á los Sres. Mosso, que el camino seria hasta Acapulco ú otro puerto del Pacífico, en caso de que las dificultades por el Departamento de Guerrero fueran insuperables. Aunque en 1856 se limitó la nueva concesion de la vía al tramo entre Chilpancingo y Acapulco, continuó la idea de comunicar los dos océanos, claramente espresada en el privilegio obtenido por el Sr. Antonio Escandon, en 1861, para construir y explotar un camino de fierro desde Veracruz hasta Acapulco ú otro puerto del Pacífico, pudiendo usar de carretera donde no fuera practicable el establecimiento del ferrocarril.

Asi permaneció el asunto hasta que en Julio de 1880 los Sres. Víctor Perez y Luis Rojas celebraron un contrato con el Gobierno Federal, para construir un ferrocarril que partiendo de Acapulco terminara en la ciudad de México, tocando las poblaciones de Chilpancingo é Iguala.

Hoy está abandonado el proyecto del camino carretero por Cuernavaca, tratase de extender la vía férrea que ya llega á Cuautla-Morelos y cuya prolongacion hasta el Amacusac y Acapulco, parece ser un asunto definitivamente resuelto. La concesion para esa vía férrea del Sur fué hecha en Abril de 1878, autorizando al gobierno del Estado de Morelos para construir por sí ó por medio de compañías organizadas al efecto, un ferrocarril que ligara las ciudades de México, Morelos y Cuernavaca; pudiendo prolongarlo hasta el rio de Amacusac; esa concesion pasó á una empresa particular.

El camino fué impulsado con energía, de manera que el 31 de Mayo de 1880 se inauguró un tramo hasta la ciudad de Amecameca, pintoresco lugar muy visitado

por nacionales y extranjeros. Los habitantes de esa ciudad y sus contornos se presentaron en masa para celebrar el advenimiento de la utilísima mejora que iba á difundir el bienestar por las poblaciones que atravesara; desde ese dia Amecameca venia á ser un barrio de la capital, y punto de confluencia para muchos productos que van á buscar por allí su salida. Los trenes fueron recibidos con músicas, repiques y exclamaciones de alegría; habiéndose dirigido la comitiva á la casa municipal, pronunciáronse allí discursos y en el lugar en que comienza la calzada que conduce al Sacro-Monte, fué colocada una lápida; despues siguió el almuerzo ofrecido por un acaudalado vecino de la poblacion, en cuyo acto pronunciaron los oradores del banquete, brándis en honor de las mejoras materiales; hubo en seguida paseo al hermoso monte en que se ostenta el santuario y en la tarde regresó á México la comitiva.

Los trabajos continuaron con actividad, de manera que el 18 de Junio de 1881 fué inaugurado el último tramo para llegar á la ciudad de Cuautla, que hizo los honores que merecia aquella fiesta del trabajo y la civilizacion; hubo recepcion oficial, comida, brándis y discursos; el tren oficial iba compuesto de diez *wagones*, en dos de los cuales, convertidos en comedores, eran servidos desayunos á los convidados; fué admirado el puente de Ozumba de ciento veinte metros de longitud, cuya perspectiva es deliciosa; hubo comentarios acerca del pueblecillo de Nepantla donde nació Sor Inés de la Cruz y por fin, la comitiva descendió en el convento de San Diego que ha servido de estacion, en cuya antigua iglesia fué servido el banquete inaugural.

Aunque el último tramo no estaba terminado y se habia vacilado en ponerlo á la explotacion, hubo alguna imprudencia por parte de los que dirigian el tráfico, pues habiendo puentes provisionales y estando muchas obras aun frescas, pudo comprenderse que una avenida fuerte ó cualquier otro motivo podria ocasionar alguna catástrofe.

En efecto el 23 de ese mismo mes, acaeció la mas espantosa que registran los anales de nuestros ferrocarriles. El ingeniero inspector habia señalado las condiciones bajo las cuales se podria entregar el camino al tráfico, pero no fueron satisfechas; cerca de doscientos cadáveres de hombres, mugeres y niños, fueron el resultado de aquella desgracia. La noche estaba lluviosa y oscura, fuertes relámpagos cruzaban el espacio iluminándolo con luz azul y blanquecina, cuando un tren de carga y pasajeros de Cuautla, salido sin permiso del gobierno, atravesaba rápidamente los grandes precipicios de la nueva vía férrea. Estando tan mala la noche, el maquinista se resistia á continuar, pero un oficial de la tropa, pistola en mano, lo obligó á seguir el viaje á pesar de los razonamientos en contrario, siendo uno la seguridad que habia de que la tormenta que se presentaba pudiera destruir alguno de los puentes. El tren, salido de Cuautla á las cinco de la tarde, constaba de dos máquinas, un wagon y siete plataformas en que iban las dos compañías del 3.º de línea; las máquinas del tren tiraban una adelante y otra detrás; hubo algunas detenciones para proveer de agua á las máquinas y ya entrada la noche

se declaró violentamente la tempestad que hizo vacilar á los conductores, quienes pretendieron retroceder para no exponerse á un accidente inevitable; pero apremiados por la fuerza, se vieron precisados á continuar. Puesto el tren en movimiento y al llegar al puentecillo de Juan Antonio, conocido despues por de *Escontzin*, de cinco metros de ancho y siete de profundidad, cuyos estribos estaban socavados por la accion de una fuerte corriente, se hundió con el peso del tren cayendo al lado derecho; tras de la locomotora fueron las plataformas, una sobre otra, salvándose tan solo una máquina que quedó al bordo del precipicio; los que cayeron primero murieron oprimidos por el peso de las plataformas que iban cayendo, otros se ahogaron y muchos fueron clavados por las bayonetas ó morían quemados, pues una de las plataformas llevaba barriles de aguardiente que, incendiándose al caer sobre el fuego de la máquina, produjeron instantáneamente el incendio que envolvió entre grandes llamaradas á toda la parte del tren que habia quedado fuera del agua.

Venia en ese convoy la tropa que habia ido á Cuautla para hacer los honores al Presidente de la República en la inauguracion y de ella murieron ciento cincuenta soldados, dos capitanes primeros, dos tenientes y dos subtenientes; de la misma tropa quedaron gravemente heridos sesenta y siete; además murieron muchos niños y mugeres de las que siempre siguen á la tropa.

Desde luego se abrieron suscripciones para llevar algun auxilio á las familias de los que perecieron, habiendo ido al lugar de la catástrofe médicos enviados de esta capital y de Cuautla para prestar los socorros posibles. El tren estuvo abandonado muchas horas, pues uno de los conductores que pudo salvarse llevó á Nepantla la noticia á las once de la noche y hasta el siguiente dia fueron impartidos los auxilios. Grande afliccion causó en la sociedad aquel bautismo de sangre en el ferrocarril que ahora se trata de prolongar hasta Acapulco, cuya principal estacion está formada por largos y corrientes cobertizos.

El Gasómetro.

Cerca de las ruinas de la que fué iglesia de San Lázaro, se construyó el gasómetro, vasto establecimiento que hace trece años da luz á una parte de la capital. Los primeros ensayos, en 1868, dieron un resultado poco satisfactorio, tanto al Ayuntamiento como al público, ya por la desigualdad de las distancias en que estaban distribuidas las luces, ya por causa de las grandes fachadas de los almacenes, causando zonas oscuras que venian á formar contraste con las partes alumbradas. Siendo, además, las calles bastante anchas, se proyectaban las ménsulas sobre las fachadas, quedando todas á oscuras; para evitar este inconveniente, se acordó que se pusieran postes y se ensayaran quemadores de diversas magnitudes buscando de una manera práctica qué sistema debia adoptarse.

Hasta 1868 vino á quedar establecida en la capital de la República Mexicana, la primera fábrica para el gas de alumbrado público aunque era usado en Lóndres desde el año de 1810; es un sistema sencillo el seguido aquí, pues se reduce á vender al Ayuntamiento y al público la luz por una cantidad determinada para cada aparato. Los primeros trabajos dieron un resultado poco satisfactorio, arreglando los quemadores para tres piés cúbicos por hora, con la intensidad de diez y nueve velas esteéricas de la Estrella. El contrato primitivo fué para cuatrocientas treinta y cinco luces, que cada mes consumian un volúmen de medio millon de piés cúbicos de gas, aproximativamente, con un costo de dos mil seiscientos pesos. Hoy se ha duplicado el número de luces, saliendo el importe de cada pié cúbico á un precio muy moderado. El Ayuntamiento paga actualmente siete mil doscientos pesos cada mes por el alumbrado de gas, inclusive el que se consuma en las oficinas del Distrito.

Desde 1845 habia propuesto D. Francisco Arbu establecer el alumbrado con gas hidrógeno, señalando el cuadro y pidiendo doscientos mil pesos; pero las revoluciones impidieron llevar adelante el proyecto y tambien las competencias, pues publicada una convocatoria se presentaron varios aspirantes que haciéndose la guerra, impidieron la realizacion de algun proyecto y además, no daban garantías. Las diversas maneras de proporcionar alumbrado para los usos domésticos no se consideraron bastantes para satisfacer las necesidades públicas.

En los primeros tiempos de la conquista de México, limitábase la autoridad á recomendar á los vecinos que en las noches se hicieran acompañar por criados llevando linternas ó hachas encendidas, siendo peligroso, durante mucho tiempo, transitar las calles de la capital desde el anochecer; para disminuir el mal, se dispuso que todo propietario colocara frente á su casa un farol con luz, de manera que alumbrara la calle, pues fuera de los auxilios espirituales llevados á algun enfermo, ó de las riñas ocurridas en las calles, ningun otro ruido interrumpia el silencio en ellas; los asesinatos cometidos por D. Juan Manuel, la muerte de Dongo y otros tantos crímenes consumados en la capital, tuvieron por eficaz auxiliar las tinieblas en que la ciudad quedaba envuelta desde que el sol dejaba el horizonte. Hasta la época del conde de Revillagigedo comenzó México á tener alumbrado público, pagado con los fondos municipales, aunque era de muy mala clase, pues se usaban grasas y abrazaba un perímetro sumamente limitado. Á este sistema siguió el del aceite.

Casi sin variacion se habia conservado el sistema de alumbrar la ciudad desde el gobierno de Revillagigedo. Los antiguos guardas, que eran á la vez encendedores y policías, vestian chaqueta y pantalon gris de casimir del país, sombreros de falda ancha con forro de hule y el número correspondiente, cinturon con vericú y escudo de laton, estaban armados de un mazzazo y á veces de un rifle. En algunas calles aparecian los faroles pendientes en el centro de un alambre sostenido en las dos aceras y en otras sobre piés de gallo; los faroles se construian y reponian en la hojalatería del ramo. Despues del alumbrado de aceite se estableció

el de *gas líquido*, así llamado, extraído de la trementina, y éste fué sustituido por el hidrógeno.

En el año de 1867 reclamaba ya la capital una gran mejora, el alumbrado de gas, y el Ayuntamiento se empeñó en llevarla á cabo; fué estudiada científicamente la materia y se vencieron dificultades de todo género que se oponen siempre á las reformas y á los adelantos, hasta que se pudo celebrar la contrata y se procedió al establecimiento de un alumbrado exigido por el estado de progreso y cultura de la ciudad mas importante de la República.

El alumbrado de nuestras ciudades va progresando rápidamente, el gas se acepta por todas partes y ántes de que concluya el siglo, aun en las aldeas ha de estar acogido por ser mejora que se puede adquirir á muy poco precio, y aun que carecemos de la hulla, que es la materia prima de que se extrae generalmente el gas, nuestros bosques tienen resinas que á falta de aquel artículo pueden utilizarse. La buena calidad del alumbrado depende de la cantidad de carbono contenido en el hidrógeno, de la presión ejercida para dar salida al gas y de los aparatos ó picos empleados para quemarlo.

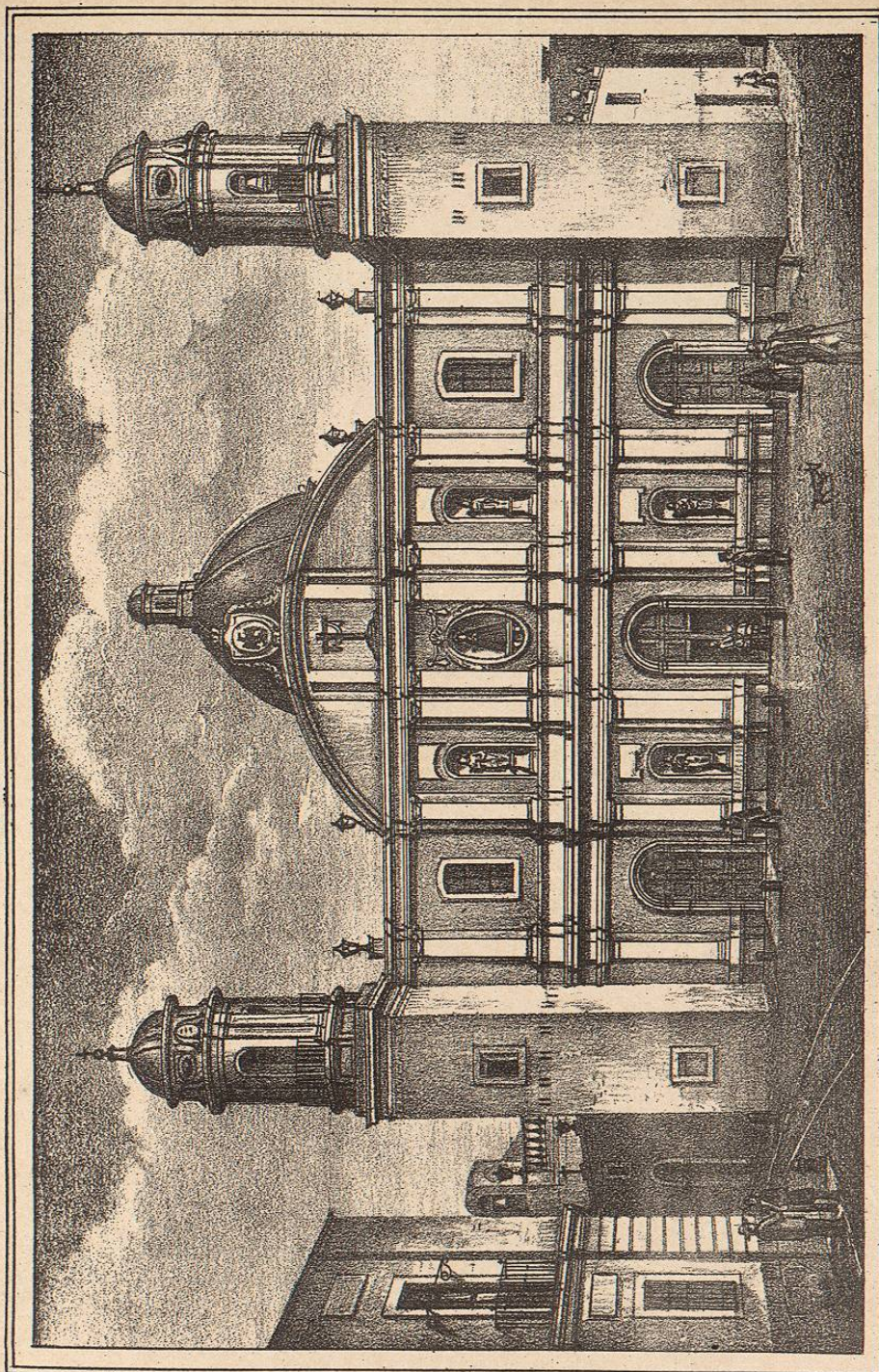
El hidrógeno bicarbonado que se emplea en el alumbrado de la capital, es mas ó ménos puro, segun las circunstancias da luz mas ó ménos intensa, siendo de notar que el hidrógeno puro no sirve para el alumbrado por la poca vivacidad de la llama. Extráese el gas en esta capital, con preferencia, de la brea. Arrojada ésta en las retortas cerradas y á una alta temperatura, se descompone en gran parte y produce el gas que se escapa por tubos; conducido á un receptáculo de agua, se le hace abandonar la mayor parte de los aceites que contiene sin descomponer y por otro tubo llega al gasómetro; pasando por el contador va despues á los tubos de distribución.

Entre las piezas, unas se emplean exclusivamente en la destilación, como el hornillo con sus retortas, el condensador y depurador, y otras en recoger y distribuir, como el gasómetro, los tubos de distribución y el contador.

Careciendo de la hulla, no se puede preparar aquí el alumbrado segun se usa en Europa y los Estados-Unidos. Salido el gas de las retortas destiladoras, se enfría en los aparatos refrigerantes, donde se condensan á la vez la mayor parte de las sustancias sólidas que arrastra; se mejora en un depurador que contiene cal viva, donde se desembaraza del vapor de agua y del ácido sulfídrico que le comunica mal olor; conducido al receptor del gasómetro, se distribuye el gas en las diversas direcciones á que ha de ser trasportado.

La separación del hidrógeno sulfurado ó de otros gases, que al arder despiden olor desagradable y perjudicial, se hace por medio de baños; el agua que se emplea en el gasómetro sale por la acequia ó canal de San Lázaro. En el condensador quedan los restos de la brea arrastrados por el gas; pero esta clase de alumbrado nunca iguala al que produce la hulla de buena calidad.

El gasómetro tiene dos partes esenciales: la cisterna y la campana; en la prime-



México Pintoresco. — Tomo II.

Frente de la iglesia parroquial de Soledad de Santa Cruz.

ra se pone agua y la campana se construye con fuertes planchas de hierro bien claveteadas y se embetuna con una espesa capa de brea; la campana está perfectamente equilibrada para evitar toda probabilidad de escape. La cantidad de gas quemado la indica un contador.

Trátase ya de sustituir el alumbrado de gas hidrógeno por el eléctrico; la cuestión no está enteramente resuelta, aun cuando todas las noches se ilumina la plaza mayor con este nuevo género de luz; pero haciéndose experiencias todos los días, se ha conseguido que los carbones permanezcan á una distancia igual, por medio de aparatos reguladores, arreglando la posición de ellos la misma corriente eléctrica y para economía se usan en la producción de la electricidad, máquinas electro-magnéticas. La administración municipal sigue estudiando el asunto, para deducir las ventajas que el nuevo sistema podría producir en sus aplicaciones al alumbrado público.

Parroquia de la Soledad de Santa Cruz

Esta parroquia pertenece á las primeras que se fabricaron poco después de la conquista, pues el rumbo en que está fué el primitivamente poblado por los españoles conquistadores; el aspecto de aquel suburbio, con sus casas de tezontle y amplios corredores con arcos de mampostería ya casi arruinados, dice claramente que la parte oriental en que está construida la Soledad, es una de las que cuentan más tiempo de estar pobladas.

La parroquia estuvo durante muchos años á cargo de los religiosos agustinos, después se le dió mayor amplitud al templo, dedicándolo el 29 de Octubre de 1731; tiene de longitud casi ochenta varas y cincuenta de anchura; tres naves y además del altar mayor del presbiterio otros cuatro por el lado del Norte ó igual número por el Sur, fué reformado en 1792. Recibe suficiente luz por muchas ventanas y adornan al templo porción de buenos cuadros de artistas mexicanos que florecieron al calor del cristianismo.

La iglesia está situada de Oriente á Poniente, hácia este rumbo la fachada con tres puertas; administra el párroco desde la plazuela de la Santísima hasta San Lázaro, desde el Albarradon hasta la calle de San Ciprian y puente de Curtidores; hay que agregar á su jurisdicción el Peñol de los Baños y los ranchos llamados de "Balbuena" y del "Tesoro."

La parroquia poseyó nueve fincas cuyo valor ascendia á sesenta mil pesos: sufrió hace pocos años un robo, habiéndose ocultado en la iglesia los ladrones. La imagen de la Soledad es muy reverenciada y el día de mayor concurrencia es el Viérnes de Dolores; el Viérnes Santo en la noche hay un solemne pésame, muy concurrido á pesar de estar el templo lejos del centro.