

las seis de la mañana, partieron de la estación de la Ciudadela dos lujosos *wagones* y una plataforma entoldada, adornados con festones primorosamente arreglados y flámulas desde la máquina hasta la plataforma, flotando en la parte final del tren una bandera mexicana con las iniciales de la Compañía Nacional Constructora, cuyos principales empleados Buchanan, Sullivan y Mendez, formaban parte de aquella alegre caravana.

Pocos fueron los invitados, pero casi todos tenían algún cargo en el gobierno: ministros, generales, diputados, senadores, ingenieros y jefes de sección del Ministerio de Fomento; la locomotora silbó, se izó la bandera nacional y á las seis partió para Toluca aquel primer tren, mensajero del progreso; algunas señoras con los niños de las familias tomaron parte también en esa prueba. El tren salvó las ondulaciones, se perdió entre los tajos, voló sobre los puentes, dejó atrás las barrancas, los torrentes, ascendió hasta las rocas donde anidan las águilas y recorrió el paisaje grandioso y salvaje de aquellas montañas, en cuyo seno parece haberse enroscado el ferrocarril como una monstruosa serpiente.

En el puente de *Dos Rios* se detuvo el tren, los viajeros bajaron para admirar la ostentosa maravilla de aquella obra del arte, todo de fierro y de notoria elegancia. Después del llano de Salazar atravesaron los túneles, las obras provisionales. Las máquinas se resistían á la enorme pendiente que en muchas partes tiene la vía; de sorpresa en sorpresa llegaron los viajeros hasta encontrarse en el fondo de los terraplenes, pueblos y caseríos, é investigaban ansiosos lo que se ocultaba tras aquellos infinitos horizontes bañados por la pristina luz de los cielos. Entró la comitiva al Valle de Toluca, atravesó la fangosa laguna de Lerma, siguió una línea recta de cuatro leguas entre maizales y arboledas y se detuvo en Toluca que la saludó con inmenso estruendo de aplausos, vivas, repiques y salvas.

El problema estaba resuelto, la ciudad de los bellos portales entraba en el gran concierto de los pueblos que tienen al vapor como agente principal de su civilización. Toluca entero, pobres y ricos, hombres y mugeres, ancianos y niños, con el alboroto retratado en los semblantes, veían consumarse uno de los prodigios de nuestra época y manifestaban su complacencia, con arcos triunfales, banderas, gallardetes, y músicas que conmovían mas los ánimos.

Hubo banquete en el hermoso edificio del Hospicio: en un espléndido salón se dispuso la mesa; la animación y el contento fueron creciendo, á medida que aumentaba el choque de las copas y el destapar de las botellas; en los patios había músicas que amenizaban la fiesta; los brándis llegaron para descanso de las almas ardientes y comunicativas: se recordó al iniciador de la obra D. Mariano Riva Palacio y al ingeniero D. Santiago Mendez; todas las frases eran aplaudidas, todos los pensamientos acogidos con entusiasmo.<sup>1</sup>

(1.) PUENTES Y VIADUCTOS.—El número total desde México á Toluca es de 43, sin contar los que tienen luz de menos de seis metros.—Los puentes comien-

La justicia de los hombres, aunque tardía, siempre llega. El Sr. Mariano Riva Palacio, siendo gobernador del Estado de México, consiguió que el Congreso de la Unión le autorizara para llevar á cabo la construcción y explotación de la vía férrea y lo apoyó la Legislatura en el mismo sentido. Sirvieron de base ambos decretos para un contrato celebrado con la compañía denominada "del ferrocarril de México á Toluca y Cuautitlan," la cual estableció una famosa lotería y fué autorizada para emitir hasta la cantidad de dos millones de pesos en acciones y obligaciones causando rédito, con determinadas restricciones señaladas en la ley respectiva. Se estipuló expresamente que la vía pasara por Lerma, único centro considerable de población entre México y Toluca.

La Compañía formó sus estatutos, se obligó á concluir el camino en seis años, plazo que terminaría en Octubre de 1876, y estableció otros compromisos que quedaron en letra muerta. Una comisión científica presidida por el ingeniero D. Santiago Mendez, practicó los trabajos y reconocimiento del terreno, fueron conclui-

zan desde el kilómetro núm. 1; pero de alguna consideración aparecen en el núm. 3, donde está construido el del Consulado, de 12 metros de luz y otros iguales en el 10º y 12º kilómetros; en el 14, sobre Rio-Hondo, frente á la fábrica de estampados se levanta uno de 18 metros de luz; en el 18º kilómetro hay otros dos de semejantes dimensiones, siendo notable el kilómetro siguiente, en el que se salvan ocho puentes sobre sillares de pórfido y se levantan á alturas variables pero siempre de consideración; otros cuatro contiene el kilómetro 20; siete mas del 21 al 23 kilómetros. Una legua adelante, esto es, en el kilómetro 27, está el viaducto de "Dos Rios," todo de fierro, apoyado sobre columnas con bases de mampostería, vistosas al par que sólidas, su longitud es de 55 metros 776 milímetros y su altura de 20½ metros sobre el cauce del torrente. Frente al pueblo de Huisquilucam, en el kilómetro 29, hay otro y dos en el siguiente; se pasan dos viaductos de madera de 91 metros de longitud por 19 de altura, formados con caballetes de pino; ya en el kilómetro 35, se atraviesa el túnel de la Rinconada de San Martín, abierto en pórfido con 222 metros de longitud. En el kilómetro 38, se llega á la cumbre de la montaña que separa los Valles de México y Toluca, se entra al llano de Salazar, centro donde comenzaron los trabajos de esa célebre vía, el 11 de Diciembre de 1881, cuya altura absoluta es de 3.048 metros sobre el nivel del mar. Desde Rio-Hondo el ascenso es próximamente de cuatro por ciento, pendiente compensada en las curvas.

De Salazar comienza el descenso hácia el Valle de Toluca, con una pendiente de 3½ por 100, en una longitud de 15.545 metros hasta el pueblo de Ocoyoacac. Vuelven á aparecer los puentes: en el kilómetro 41 se pasa el atrevido viaducto de la barranca de Horno Viejo de 92 metros de extensión y 32 de altura y un puente de tres ojos; 5 kilómetros adelante se salva el notabilísimo acueducto construido con pórfido y ladrillo por la compañía, para conducir sobre un costoso tajo las aguas del molino de la hacienda de Jajalpa. El tajo de este molino y su viaducto son obras grandiosas; frente á la mencionada hacienda, en el kilómetro 50, comienza el descenso á Ocoyoacac y es indescriptible el aspecto que presenta el Valle de Toluca. El rio de Lerma se atraviesa sobre un puente de 16 metros de luz en el kilómetro 59 y en el 72 se levanta la estación de Toluca. El número de alcantarillas, pasos de agua y demás, es enorme, pues solamente de Tlalotelco á Tacuba hay veintinueve. (Datos de un informe científico).

dos los planos del camino, de sus estaciones y almacenes, cuyos trabajos obtuvieron la aprobacion del Ministerio de Fomento. Era preciso abrir túneles y grandes tajos para salvar una diferencia de altura de 832 metros respecto de México y de 418 sobre el plano de Toluca, y sin embargo, el desarrollo dado á la via permitió que la pendiente quedara reducida en lo general al tres por ciento y en uno que otro punto al cuatro. Á la via principal le fué señalada una longitud de noventa y tres kilómetros, distancia que acortó la Compañía Constructora.

El sistema empleado habia de ser vía angosta, por el cual se reduce la separacion de los rieles á ochenta y cinco centímetros entre sus bordes interiores. Fueron razones para adoptar este sistema, las de que entre nosotros es caro el hierro y el jornal de los buenos artesanos, el suelo presenta grandes dificultades que cuesta mucho vencer, el tráfico es relativamente corto y escasean los capitales, siendo muy accidentada la topografía y grandes las distancias de los puertos al interior.

Fué de notarse que ascendiendo el total de la subvencion á un millon y seiscientos mil pesos y estando calculada la vía en poco mas de dos millones, no se hubiera llevado á cabo aquella obra por la Compañía fundadora, hasta que otra la hizo de la manera que referí en el tomo primero.<sup>1</sup> Mas de seis millones gastaron los nuevos concesionarios, para que en Mayo de 1882 resonara en Toluca el eco magestuoso de la locomotora, recibida con indescriptible entusiasmo, como mensajera ingénua de ricas promesas acerca de un porvenir feliz.

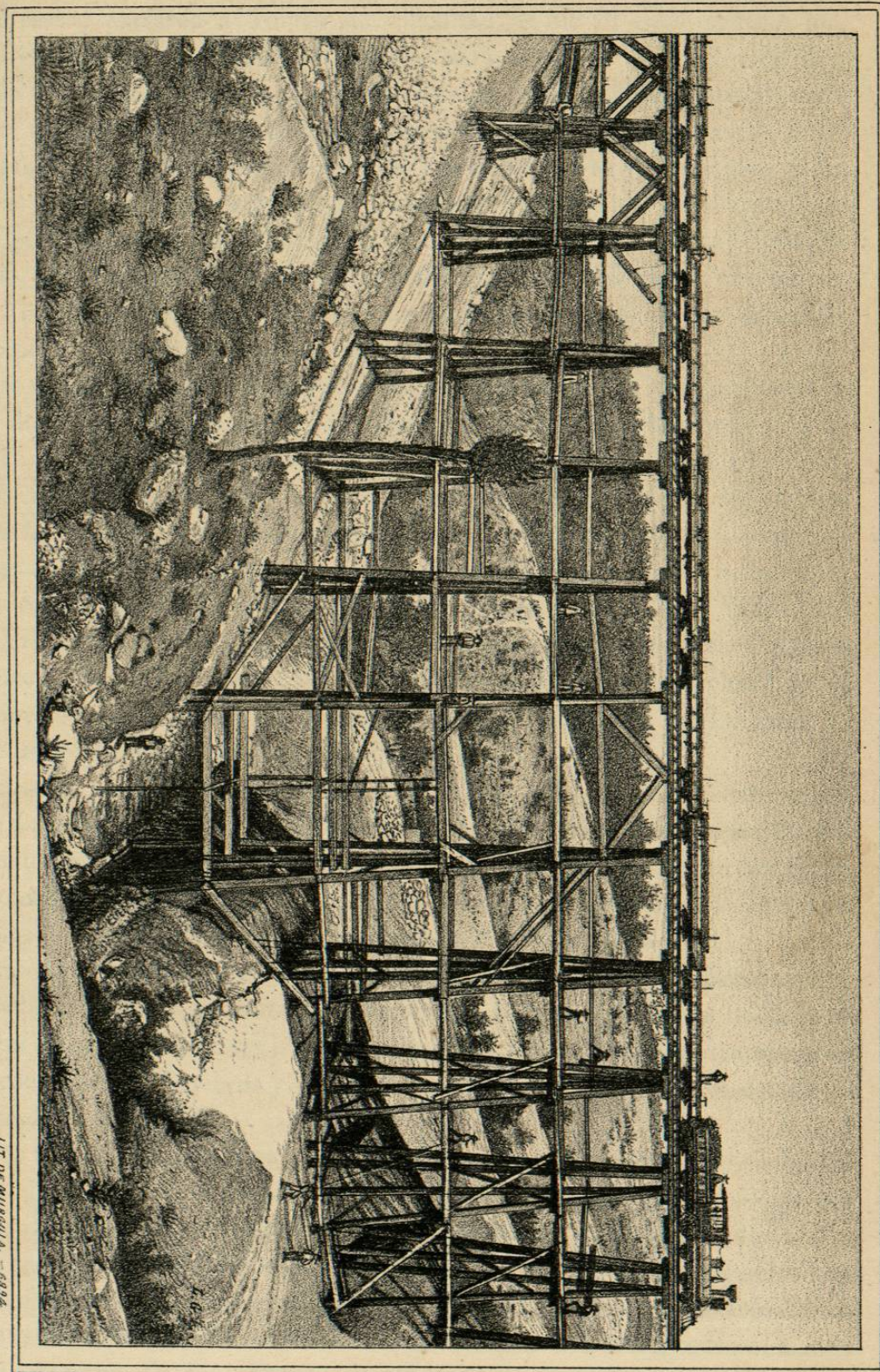
#### EL MONTE DE LAS CRUCES.

Por cualesquiera de los dos caminos entre México y Toluca, hay que pasar la montaña llamada de las Cruces, nombre derivado de la multitud de estos signos que resaltan por todas partes, señalando los lugares en que algunos pasajeros habian sido asesinados por los bandidos y tambien los sitios en que la Acordada habia ajusticiado á muchos bandoleros. Cuando se viaja por el camino carretero, se encuentra un ruinoso monumento levantado á la orilla de la vía, para señalar el sitio en que estuvo el cura Hidalgo el dia que se dió la accion en el Monte de las Cruces, entre los realistas al mando del coronel Trujillo y los independientes que marchaban para la capital desde Morelia.

Estando Trujillo en Toluca tuvo noticias de la marcha de los insurrectos el 27 de Octubre (1810) por unos dragones que tenia destacados en el puente de Don Bernabé y por espías; en consecuencia, determinó atacar á los que estaban en Ixtlahuaca ó en las alturas inmediatas. Ya iba en marcha, cuando encontró á los dragones del puente retirándose en precipitada fuga y le informaron del considerable número de insurgentes. Trujillo se retiró hasta Lerma, distante de Toluca cerca de cinco

(1.) Página 202.

Ferrocarril de México á Toluca.—Viaducto de Jajalpa.



LIT. DE MEXICO. - 6324.