

EL FERROCARRIL DE TACUBAYA*

Ernesto DE LA TORRE

REGÍA DON IGNACIO COMMONFORT los destinos del país como presidente sustituto el año de 1856, y fungía como secretario de Fomento don Manuel Silíceo, cuando Jorge Luis Hammeken solicitó la concesión y el permiso para establecer un camino de fierro desde la Plaza de Armas hasta la villa de Tacubaya. Silíceo y Commonfort, para hacer ver al pueblo que la revolución de Ayutla no era sólo una más en nuestra historia política, sino que representaba el inicio de una época de progreso, concedieron a Hammeken la autorización solicitada, la cual se ajustó a las bases siguientes:

Utilización de las vías públicas y los terrenos de propiedad nacional que se necesitaran para la colocación de las vías; posibilidad de utilizar la nueva avenida, por lo cual quedaba obligado a reparar la antigua y conservarla, en buen estado, y facultad de ocupar la calzada que para los mismos fines había sido concedida por el Ayuntamiento al Conde de la Cortina. El constructor se obligaba a iniciar los trabajos del ferrocarril dentro de un plazo de seis meses, a partir de la fecha de la concesión, de lo contrario, ésta quedaría anulada y se comprometía a terminarlos por completo dentro del término de dos años, no aceptándose ni una distancia mínima faltante, so pena de nulidad. Previsor y realista el Gobierno, señalaba que sólo se podría aceptar un retardo en su terminación, si éste se debía a la suspensión de los trabajos por "causa de revolución o por cualquier otro motivo independiente de la voluntad del señor Hammeken".

Se eximía al concesionario del pago de derechos de importación y circulación de las máquinas, carriles y demás efectos necesarios para la construcción y conservación del camino, por diez y ocho meses, durante los cuales, podía igualmente

* Véase del mismo autor otro artículo, estrechamente ligado a éste, publicado también en *Historia Mexicana*, Núm. 34.

exportar libremente hasta cien mil pesos destinados a la compra de aquellos útiles; y al ferrocarril, carruajes y propiedades correspondientes al camino, de todo género de contribuciones e impuestos, durante quince años. Se autorizaba a Hammeken para dividir su capital en el número de acciones que quisiera, las cuales podía vender, hipotecar o disponer de ellas a su voluntad. Las acciones se consideraban como propiedad personal, pudiendo enajenarlas o transferirlas. Igualmente se le autorizaba para fijar y modificar los aranceles o cuotas para el transporte de los pasajeros y efectos de toda clase, y para ocupar los terrenos de propiedad particular en los términos prevenidos en las leyes vigentes.

Para garantizar el cumplimiento de sus obligaciones, Hammeken quedaba obligado a otorgar, dentro de un mes contado a partir de la fecha de ese privilegio que era la de 13 de agosto de 1856, "una fianza por quince mil pesos, la cual perdería en favor de aquel Ministerio si no comenzaba y finalizaba las obras dentro de los plazos de seis meses y dos años, respectivamente, y a satisfacción del Ministerio de Fomento. El gobierno consideraba a la Empresa sujeta a las leyes de la República sin poder ella o los concesionarios acudir a la protección ni intervención extranjera".¹

No frustraría Hammeken las nobles intenciones de sus protectores, Commonfort y Silíceo. Ni tardo ni perezoso, con influencias dentro y fuera del país que le permitían la obtención de crédito y con la experiencia del ferrocarril de Guadalupe, puso manos a la obra, habiendo logrado construir, pese a todas las dificultades que se presentaron, la vía que comunicaría a Tacubaya con la capital.

Esta vía iba a aumentar el entusiasmo de los capitalinos y a hacerles sentir cuán conveniente para su propia comodidad era la utilización de los instrumentos del progreso. Los pobres viajeros que tenían que ir diariamente de México a Tacubaya habían estado durante muchos años expuestos a las incomodidades y peligros de los ómnibus del Sr. Slocum y de las diligencias, y la esperanza de que esos males se remediarían con el ferrocarril que se iba a establecer, les ilusionaba y llenaba de satisfacción. Los reproches contra los ómnibus eran

ya continuos; las quejas que se elevaban con frecuencia a las autoridades habían obligado a éstas a meditar detenidamente en la resolución de ese grave problema de transporte. En *El Monitor Republicano* leemos: "Como no son elásticos los ómnibus, no pueden caber en el interior y en el pescante más de unas diez y ocho personas, y aún éstas se hallarán, valiéndonos de un dicho vulgar, como sardinas en barril; pero los cocheros no se paran en reflexiones, tratándose de su mayor lucro, y así es que enjaulan dos docenas de prójimos dentro de cada vehículo, mientras que dan asiento en el techo a otra docena. Tan grande peso, que ninguna relación guarda con la resistencia del ómnibus, no construido para hacer el servicio de carreta, ha sido causa de que por dos veces se hayan roto algunos de los arcos que sostienen el entablado alto, amenazando un hundimiento que podrá muy bien mutilar a los que de seguro no pagan sus reales para tener el gusto de lastimarse, y sí para realizar el viaje sin sustos y con la mayor comodidad posible." ²

Los capitalinos esperaban con impaciencia la apertura de la nueva línea, impaciencia que se volcaba en el comentario periodístico lleno de mordacidad y de ironía. Así comentaba en marzo de 1857 *El Monitor Republicano* que México, a pesar de sus continuas revueltas políticas, seguía en la era de adelantos y prosperidad a que por la Providencia estaba llamado; y agregaba: "Ayer tuvimos la satisfacción, yendo a Tacubaya, de ver el estado de adelanto que guardan los trabajos del ferrocarril de ese punto a la capital. Los carriles llegan ya hasta el puente de los Insurgentes, y para julio o agosto, es decir, después del fin del mundo según el pronóstico del astrólogo alemán, tendrán el gusto de ir por el ferrocarril, desde México a Tacubaya, los que se escapan de tan horrible catástrofe." ³

En el mes de agosto del mismo año se anunciaba que con el fin de conmemorar dignamente el aniversario de la Independencia, el 16 de septiembre se inauguraría la vía México-Tacubaya. No fue así. El 9 de noviembre se afirmó que sería al mes siguiente. Tampoco esta vez acertaron los pronósticos, quienes el 18 de diciembre asegurarían que sería ya en

definitiva el 1º de enero, y señalaban con creciente optimismo que el tren de Guadalupe en los días once a trece había producido 3,500 pesos, con lo que trataban de excitar el celo de Hammeken para terminar la vía.⁴

El 1º de enero de 1858, fue recibido por los capitalinos con la promesa halagadora de que ese día se iba a abrir la nueva línea, la cual se pondría a disposición del público en general, a partir del momento en que en el reloj de Catedral sonasen las siete de la mañana y cada hora subsiguiente hasta las siete de la noche. La terminal en México estaba en esos momentos en la calle de San Andrés, hoy Tacuba, frente a la Escuela de Minas, y en Tacubaya en la calle Real, frente a la calle del Árbol Bendito. La terminal de México era provisional, puesto que la definitiva debería estar situada a un costado de Catedral, de donde partiría por las calles de Santa Clara, y San Andrés, la Mariscal y Portillo de San Diego (Av. Hidalgo); cerca de San Fernando (Rosales), atravesaría junto a la estatua de Carlos IV y tomaría por Bucareli hasta la Avenida del Acueducto (Chapultepec). El precio de los boletos era de 25 centavos en primera, y 12 en segunda. El carnet de cinco boletos costaba un peso en primera y cuatro reales en segunda. Se recomendaba al público adquiriese su boleto antes de abordar el tren, puesto que los recaudadores de boletos no estaban autorizados a recibir su importe, bajo pena de perder el destino.⁵

LA SITUACIÓN POLÍTICA del país que había retardado la construcción de esta vía, retardó nuevamente su inauguración a pesar de los esfuerzos de Hammeken y el auxilio de Escandón para verlo totalmente concluido. Un mes más tarde, el 2 de febrero, las autoridades eclesiásticas, con el fin de conmemorar dignamente las fiestas religiosas de la Purificación de Nuestra Señora (la Candelaria), procedieron a la inauguración de una escuela amiga y un asilo de niñas huérfanas, así como del Ferrocarril México-Tacubaya.

El nuevo gobierno instaurado bajo bases conservadoras daría un tono diferente a la inauguración. Ya no serían las frases de Payno inflamadas de amor al progreso y a la civili-

zación, sino otras, providencialistas y más que mesuradas, las que se escucharían en esa ocasión. Después de la bendición que del ferrocarril hizo el señor obispo de Tenagra, acompañado de numerosos personajes eclesiásticos y de sociedades pías y benéficas, el general Sierra y Rasso habló:

Conciudadanos, venimos de presenciar hace poco la inauguración de la amiga gratuita y hermosa sala de asilo que la Sociedad de Beneficencia de la niñez desvalida ha fabricado en esta floreciente y pintoresca villa para la educación y amparo de niñas huérfanas; y estamos viendo ahora que las mismas santas manos del ilustre prelado que allá bendijeron aquella institución filantrópica, aquí se elevan también al cielo demandándole protección y gracia en favor de una de las mejores obras materiales que más interesan a la República.

No necesito ni encomiar ni encarecer, porque vosotros conocéis tanto como yo, la importancia de estas vías férreas, en las que se ha hecho una de las aplicaciones más útiles del maravilloso descubrimiento del sabio e ilustre norte-americano Fulton. Basta contemplar que estrechando las distancias, y haciéndose fáciles y rápidas las comunicaciones entre los pueblos más apartados de la tierra, convertirán al mundo en una gran familia enlazada con los vínculos más estrechos. Estos carriles, que Dios aumente en nuestra patria, hasta hoy bastante trabajada por la discordia civil, son como la arteria que hace descender del corazón a todas las partes del cuerpo la sangre que vivifica al hombre.

Muerto entre nosotros por desgracia el espíritu de asociación para esta clase de empresas, las recomendables personas que acometieron la presente han tenido que luchar con grandes dificultades, siendo precisas para llevarlas a cabo la constancia invencible y la asiduidad en el trabajo del Sr. D. Jorge Luis Hammeken, que con gusto hemos presenciado los habitantes de México y de Tacubaya, la cooperación de los Sres. Conde de la Cortina, D. Estanislao y D. Joaquín Flores, dueños de los terrenos donde se ha construido el camino; y, sobre todo, la muy eficaz del Sr. D. Manuel Escandón, por la que él el señor empresario está singularmente reconocido; cupo al Sr. Escandón la buena suerte de que por su medio pudiera concluirse la mejora que celebramos. Permita el cielo que así le sea posible dar cima a la colosal en que trabaja de construir el ferrocarril de Veracruz a México. La paz, el porvenir y hasta la salvación de la República dependen de esa obra espléndida. Yo reconozco y confieso que cada una de las personas de que acabo de hacer mención han merecido bien de la patria.

Y publico estos sentimientos con doble satisfacción, porque mar-

chando esta empresa al mismo fin, aunque por distintos medios, que la Sociedad que tengo orgullo de presidir, que es el de hacer adelantar la una material, y la otra moralmente a nuestra patria, ha querido aquélla que su hermana la Sociedad de Beneficencia sea la que apadrine este acto augusto; cábeme, pues, la complacencia, al cumplir con tan honroso encargo, de tributar al señor empresario del ferrocarril de México a Tacubaya los más cordiales parabienes por la realización de sus deseos hasta ahora; y no dudo anticiparle los mismos plácemes, porque confiando en el favor divino, que acabamos de implorar hace un momento, ya entreveo que llegando la locomotiva que se aguarda, serán sencillos y más frecuentes los viajes a México, y podrán llevarse a más largas distancias. Tal vez este sea el principio de uno de los brazos bienhechores del gran gigante que debe cruzar el país de Moctezuma desde el Seno Mexicano hasta el Océano Pacífico.

El Señor Dios Omnipotente oiga benigno las súplicas que con tal motivo ardientemente dirigimos, y haga que reuniéndonos con frecuencia para celebrar como ahora objetos tan plausibles, como son las mejoras morales y materiales de la República, llegue ésta en medio de la paz y del orden, a ser tan próspera y feliz como merece serlo, por las riquezas naturales con que el cielo se dignó privilegiarla.—Dije.⁶

A sus palabras respondería brevemente el gobernador del Distrito, habiendo sido acogidas con entusiasmo por el pueblo “cuyos vivas se mezclaban con la armonía de la música de viento que formada por ciudadanos de la villa de que se trata, daba animación y realce a dichas festividades”.

Por la noche continuó el regocijo pública, habiéndose adornado la estación con farolitos y luces tricolores, “siendo verdaderamente sincera —comenta el cronista— la alegría que se notaba en los semblantes de los espectadores, porque, en efecto, actos como los que acabamos de bosquejar débilmente, son de tal naturaleza e importancia para el porvenir de México, que merecen la aprobación general y excitan los sentimientos más puros en cuantos tienen la felicidad de presenciarlos”.⁷

A partir de ese momento —escribe un comentarista actual— las calles de México empezarán a trepidar al peso de los tranvías.⁸ Los habitantes de la capital que no podemos llamar tranquilos por su larga experiencia en motines, asonadas y cuarte-lazos, vieron turbar su vida al paso de nuevos vehículos que

venían a sustituir a los tradicionales coches de mulitas, que de acuerdo con la moda y las posibilidades de cada uno tomaban diversos nombres. La ciudad de México y los mexicanos que sólo habían trepidado al fragor del cañón y la metralla, tendrían a partir de ese momento que sufrir una nueva molestia, que dado el progreso que representaba no se consideraría como tal, sino como un elemento de orgullo. ¡México entraba en el mundo de la civilización!⁹ La comodidad y utilidad que iba a proporcionar el ferrocarril, serían mucho mayores que los ligeros inconvenientes que representaba su tránsito por las angostas calles de la ciudad, que hasta entonces sólo habían visto pasar carretas de bueyes y de mulas, los carruajes elegantes de los aristócratas, las estufas de los clérigos y gente de iglesia, las carretas funerarias y las que conducían la pipa de los deshechos humanos.

No faltaron las protestas en contra del ferrocarril de Tacubaya. La primera, instigada un tanto por los dueños de las líneas de ómnibus, y coches de alquiler, apareció en *El Siglo XIX*, habiéndose *La Sociedad* hecho eco de ella. En su número de 28 de febrero leemos:

El S. XIX ha publicado un artículo remitido, en que varios vecinos se quejan de la prolongación del ferrocarril de Tacubaya por las calles de Santa Clara y siguientes. Según los vecinos, lo estrecho de esas calles, hace que, estando el ferrocarril, no pueden ser transitadas por los coches. Éstos, dice, se rompen con frecuencia al pasar sobre los bordos del ferrocarril de la calle de San Andrés. Nosotros, además, tememos que se estorpezca la limpia de la atarjea de las calles por donde quede establecido el camino de fierro.

El interés de entorpecer la terminación de la línea, inconclusa aún en el momento de su inauguración, no se detuvo en el simple remitido periodístico, sino que fue más allá, a las altas autoridades, las cuales tuvieron que nombrar antes de su inauguración una comisión compuesta del ingeniero Ladislao Rosales y el señor Gargollo. Rosales, en su inspección, se refirió a los inconvenientes que el tendido de las vías por las calles causaba a los restantes vehículos, "pero concluía que siendo un hecho y habiendo sido otorgada la concesión por el ayuntamiento y no poder suspenderla por estar muy adelantada la

obra, creía debería permitirse el paso de la vía por el centro de la calle".¹⁰ El informe de Rosales no calmó los ánimos de sus oponentes, los cuales continuaron inquietando la opinión pública y llamando, a la que los liberales consideraban una mejora, una desmejora. Días más tarde encontramos otro remitido firmado por varios vecinos de la calle de Santa Clara y Tacuba:

Para las personas que por asuntos o por divertirse vayan a Tacubaya, será cómodo el ferro-carril llevado hasta la esquina de Tacuba y Empedradillo; pero para los infelices vecinos de las calles de Santa Clara y Tacuba, ese mismo ferro-carril no sólo es un grande estorbo, sino un continuo motivo de inquietud, porque antes de pasar de una acera a otra, tendrán que observar cuidadosamente a uno y otro lado para que no los aplaste algún tren. ¿Qué diremos de los ancianos, de los ciegos, de los cojos, de los niños que tengan que pasar de una a otra banqueta? ¿Qué de tantos que conducen burros y mulas con provisiones, siendo éstas muchas de las que vienen del rumbo de Tacuba y Azcapotzalco? ¿Y será posible que por la comodidad de los que vayan a Tacubaya, se ocupen como un campo estas dos calles tan transitadas? O los trenes pueden ir de carrera, y entonces parece justo permitir lo mismo a los coches particulares, o si van como está ordenado a éstos, consultando a la seguridad de los de a pie, ¿cuál será la ventaja que ofrezca el ferro-carril? Pues qué se dirá si algún ebrio se cae por donde debe pasar el tren, si unos caballos de coches se alarman, o si en el poco espacio que queda de una y otra parte no aciertan a dar vuelta sin tocar el tren, o por impericia de un cochero cuando esté algún coche parado en una puerta, sube el que conduce el ferrocarril cuando pase algún vagón? Aunque se supone que éstos saldrán a horas fijas, las señoras que salen a pie para no ir asustadas, tendrán que llevar reloj en la mano para calcular el momento en que pase algún tren. Otros muchos inconvenientes que están saltando a la consideración de esa desmejora pública, es de creer que moverán el ánimo del Excmo. señor gobernador para impedirlo, y además esto hará mucho honor al actual gobierno. Ni es siquiera de presumirse que el señor síndico del ayuntamiento se detenga por ninguna consideración para libertar al pobre vecindario de esas calles tan principales de esta calamidad, pidiendo una medida que al fin se tomará cuando hayan ocurrido algunas desgracias que será conveniente evitar. Piense cualquiera si es concebible un ferrocarril en medio de unas calles en que abunda la población. Es de esperarse que no pasará la procesión de Corpus por una vía propia para un despoblado.¹¹

Los argumentos de sus contradictores encontrarían en la muerte de una pobre mujer que atropelló el tren frente a la Iglesia de Santa Clara, un magnífico pretexto para aumentar sus ataques contra la empresa, a la cual, durante el mes de abril y en ocasión de las fiestas de la Resurrección, combatirían, arguyendo retardos inesperados en la salida y llegada de los vagones. Se habló, en suma, no de un defecto aislado, sino de una desorganización sistemática.¹²

Pese a los ataques continuos de sus oponentes, el ferrocarril progresó y pudo llegar hasta la plaza de armas, habiendo normalizado su servicio en la forma siguiente:

<i>De Tacubaya</i>		<i>De México</i>	
<i>Mañana</i>	<i>Tarde</i>	<i>Mañana</i>	<i>Tarde</i>
6.00	1.00	7.00	1.00
7.00	2.00	7.45	2.00
7.15	3.00	8.30	3.45
8.30	3.45	9.15	4.30
9.15	4.30	10.00	5.15
10.00	5.15	11.00	6.00
11.00	6.00	12.00	7.00
12.00	7.00		
	8.00		

Para los días de fiesta se previó un servicio nocturno.

El ferrocarril era mixto, puesto que empleaba una máquina de vapor del Paseo de Bucareli a Tacubaya y caballos de Bucareli al Centro de la Ciudad, con lo cual los capitalinos recobraron su tranquilidad.¹³ La transformación que impuso a la vida de la ciudad fue considerable. Para regular su vida y fijar normas que la población debía seguir en su utilización, el 2 de julio de 1858 el gobernador del Distrito Federal, de acuerdo con la empresa, expidió el primer reglamento para el servicio del ferrocarril de la capital de México a la Villa de Tacubaya, que es el primero dado para los transportes urbanos y suburbanos junto con el de 12 de enero de 1858, que velaba por el buen estado de las vías férreas y el cual, por su importancia, transcribimos:

Art. 1º Los pasajeros, para tomar lugar en los trenes, estarán provistos de los boletos respectivos, que entregarán al recaudador de éstos en el momento que se los pidan.

Art. 2º El que no presente boleto, pagará una mitad más de la cuota a que se expende.

Art. 3º Los pasajeros no podrán tomar lugar en la plataforma en que esté colocado el cochero para dirigir las bestias de tiro; sólo podrán hacerlo, además del cochero, los empleados de la Empresa.

Art. 4º Los pasajeros podrán tomar lugar en los coches y salir de ellos en las estaciones y en el tránsito, avisando con anticipación al conductor cochero para que se pare el tren, excepto en las curvas del camino y en las encrucijadas de las calles.

Art. 5º Los pasajeros, para entrar o salir del coche, harán uso precisamente de la puerta de la plataforma que no ocupe el cochero que dirige los animales del tiro.

Art. 6º Se prohíbe la entrada de perros en los coches, y los conductores tienen el derecho de arrojarlos fuera de ellos: el pasajero que se oponga, incurrirá en la multa de cinco pesos, que se aplicará a objeto de beneficencia por el Gobierno del Distrito.

Art. 7º Los coches tirados por sólo dos bestias, podrán conducir en cada viaje hasta veinte personas sentadas y otras veinte en pie. Los coches grandes, tirados por cuatro o más bestias, podrán conducir hasta sesenta pasajeros y otros tantos en pie.

Art. 8º Se prohíbe encender fósforos y fumar en el interior de los coches, bajo la pena establecida en el bando de 12 de Enero de 1858.

Art. 9º El encargado de los trenes dará parte de las personas que infrinjan las prevenciones de este reglamento, al Gobierno del Distrito, para que imponga las penas establecidas.

Y de orden de S. E. lo hago saber al público para su conocimiento y cumplimiento.

México, Julio 2 de 1858.—Francisco de P. Tavera, Secretario.14

EL FERROCARRIL DE GUADALUPE hacia el norte y el de Tacubaya hacia el sur, conducirían durante varios años a los capitalinos, a la manera de las antiguas litografías: a unos hacia el camino del bien, representado por el Santuario, que no por ser del bien, dejaba de tener sus atractivos profanos; y a otros, al del mal, que desembocaba en Tacubaya, llena de quintas de placer y de recreo y donde desde la época en que el hombre de Manga del Clavo viviera en la calle del Arzobispado, se reunían tantos vagos, arbitristas y horizontales a los que des-

cribe con tanta ironía Fidel. Esta imagen no significa que en la risueña Tacubaya no vivieran personas de bien, muy por el contrario, ahí tenían sus residencias de verano las más acomodadas familias y, a ella, irían a pasar magníficos días, entre otros ilustres visitantes, la autora de *La Vida en México*. El propio Prieto vivió y murió en Tacubaya. Esta localidad poco a poco se transformaría en el centro de la "gente bien", al grado que en las postrimerías del Porfirismo, Tacubaya albergaría a la mayor parte de encumbrados y aristócratas. Ahí tendrían sus residencias los Hagenbeck, los Mier, los Barrón, los Lerdo de Tejada, etc.

El ferrocarril de Tacubaya prosperó con el tiempo y su prosperidad le impuso la necesidad de mejorar sus servicios. Por ejemplo, en el año de 1860, su conductor principal Navarrete, anunció un arreglo en los horarios. Los viajes del centro a Tacubaya correrían cada cuarenta y cinco minutos desde las siete de la mañana hasta las doce y quince de la noche y de Tacubaya al Centro desde las siete hasta la una y quince, en iguales intervalos. Los vagones tirados por una máquina de vapor, al igual que los de Guadalupe, eran de dos clases: amarillos los de primera, en los que costaba un real el pasaje (\$ 0.12); verdes los de segunda, en donde se pagaba medio (\$ 0.06); los días festivos la tarifa aumentaba. En el año de 1870, el Presidente Juárez, viendo la prosperidad de la línea y la utilidad que prestaba, autorizó a la compañía una doble vía en los puntos del trayecto que creyese conveniente, y un ramal que partiendo de la avenida de los Hombres Ilustres, terminase en Popotla.

Este nuevo ramal, que obligaría a la compañía a hacer fuertes erogaciones, tuvo una longitud de 5 913 metros, la doble vía que iba de la Mariscala a Santo Domingo 1 070 metros, y la del depósito a los Arcos de Belem 1 302 metros.

Más tarde, hacia 1891 y 1892, dado el crecimiento de la población y ante el hecho de que ésta se dirigía por la misma vía a otros lugares vecinos, y percatada de las ventajas que representaba el ferrocarril, los horarios se modificaron como sigue:

ERNESTO DE LA TORRE

<i>De México a Tacubaya</i>		<i>De Tacubaya a México</i>	
<i>Mañana</i>	<i>Tarde</i>	<i>Mañana</i>	<i>Tarde</i>
5.20-F	1.00	6.10-F	1.10
5.40	1.20	6.30	1.30
6.00	1.40	6.50	1.50
6.20	2.00	7.10	2.10
6.40	2.20	7.30	2.30-F
7.00-F	2.40	7.50-F	2.50
7.20	3.00	8.10	3.10
7.40	3.20-F	8.30	3.30
8.00	3.40	8.50	3.50
8.20	4.00	9.10	4.10-F
8.40	4.20	9.30	4.30
9.00-F	4.40	9.50-F	4.50
9.20	5.00	10.10	5.10
9.40	5.20	10.30	5.30
10.00	5.40	10.50	5.30
10.20	6.00	11.10	6.10
10.40	6.30	11.30	6.30-F
11.00-F	noche	11.50	noche
11.20	7.00	12.10-F	7.00
11.40	7.30	12.30	7.30
12.00	8.00		8.00
12.20	9.00	12.50	9.00
12.40	10.00		9.50
Días festivos	11.00	Días festivos	11.00
			12.00

En los viajes marcados con una F, salía un furgón para carga.

Desde el 1º de octubre hasta el 1º de abril quedaban suprimidos los viajes de cinco y cinco cuarenta a.m.¹⁵

Cabe advertir que para entonces esta línea había sido asimilada primero por la Compañía Imperial Mexicana del ferrocarril de México a Veracruz y más tarde, por la Compañía de Ferrocarriles del Distrito.

Un estado general de pasajeros transportados, de ingresos y gastos tenidos, de 1869 a 1877, formado a base de las *Memorias de Fomento* de 1869 a 1877, que proporciona y explica Calderón como resultado de su éxito económico y de las obras de ampliación de línea y doble vía, es el siguiente:

Años	Pasajeros	Productos	Gastos
1869..	1.670,706	\$ 49,858	—
1871..	1.698,674	\$ 97,494	\$ 76,843
1872..	1.905,377	\$ 99,431	\$ 135,097
1873..	2.191,418	\$ 118,640	\$ 68,861
1877..	2.885,551	\$ 202,673	—

Al analizar los resultados anteriores y las diferencias existentes, no sólo hay que tener en cuenta para cerciorarse del amplio margen de utilidad que la compañía tenía, los gastos extraordinarios que representaba la construcción del ramal a Popotla y la doble vía, sino también la competencia sufrida por el ferrocarril de Chalco, que afectó poco a la línea de Hammeken. El ferrocarril de Chalco, que aumentó las posibilidades de comunicación dentro del valle, aun cuando se erigió como rival peligroso de la línea de Tacubaya, estuvo destinado a satisfacer necesidades de transporte, de una población situada más allá. Sirvió de estimulante de la zona sur del valle, que encontró en él, a pesar de sus defectos, grandes ventajas. Más tarde esos defectos van a tratar de ser remediados mediante la creación de nuevas y mejores líneas.

NOTAS

¹ [MAZA], *Colección...* I-167 y 169. A partir de esta fecha, las concesiones tranviarias y toda la legislación y acuerdos referentes a tranvías, con algunas excepciones, se encuentran en la obra *Concesiones de la Compañía de Tranvías de México (Franchises of the Mexico Tramways Company)*, Mexico City, Müller Hermanos, 1913; 2 vols.

² *El Monitor Republicano*, 3 de febrero de 1857. Dos días después encontramos otra queja de un viajero delicado que no quería, ya no ser aplastado por los compañeros de la parte alta, sino no viajar acompañado de animales que hacían penoso y poco grato el viaje. El comentarista en cuestión escribía en *El Monitor Republicano* del 5 de febrero de 1857. "Algunos transeúntes de esta ciudad a Tacubaya, y viceversa, se hacen acompañar de uno y más perros que llevan consigo en los carruajes. Esos perros, muy estimables por su fidelidad, dejan de serlo cuando se les mira por el lado de las pulgas, de la peluza que dejan al rozarse el paño de los pantalones, y del movimiento continuo que tienen en los coches, a cuyo modo de conducción no se acostumbran fácilmente. Los due-

ños de los perros no pagan más de lo estipulado para una persona; pero aunque abonasen por sus cuadrúpedos acompañantes, subsistirá el abuso, no cesando éste mientras no se prohibiese que los perros entrasen en los coches, a no ser que sus dueños tomasen por su cuenta todos los asientos del vehículo.”

³ *El Monitor Republicano*, 15 de marzo de 1857.

⁴ *El Siglo Diez y Nueve*, 30 de agosto, 9 de noviembre y 18 de diciembre de 1837.

⁵ *El Eco Nacional*, 1^o de enero de 1858.—*La Sociedad* de 2 de enero de 1858 daba como un hecho de que el día anterior había comenzado a correr el tren de Tacubaya.

⁶ *La Sociedad*, 18 de febrero de 1858.

⁷ *Ibid.* La respuesta del Gobernador del distrito decía así:

“Señor general: Este gobierno ha concurrido con la mayor satisfacción á los actos solemnes que se han verificado en este día, que será siempre de grata memoria para Tacubaya. La apertura de la amiga gratuita y sala de asilo para niñas huérfanas y la construcción del ferro-carril de la capital á esta villa, como principio del que debe prolongarse á mas larga distancia, son mejoras de sumo interes y que honran altamente a sus autores porque importan un servicio muy positivo para el país.

En nombre del Distrito doy las gracias a V. S., á la sociedad que dignamente preside, y á la empresa del ferrocarril. Si todos los ciudadanos imitando tan noble ejemplo se dedicaran á empresas semejantes, se sistematizarían la paz y el orden, y nuestra patria sería verdaderamente dichosa.”

⁸ (Tiempo).

⁹ PRIETO, al cantar en su *Musa Callejera* los adelantos de la técnica que hacia esos años se iban conociendo en México, tales como el ferrocarril, la radiotelegrafía y tener noticias de la extensión del cable submarino que se trataba de tender en Europa y América, cable del que hablaban todos los periódicos de México con gran entusiasmo, exclamaría admirado:

“¿y los triunfos de la ciencia
Eso es sublime, divino:
¿No hay algo de omnipotencia
en el cable submarino?
¡Honor a la inteligencia!...”

¹⁰ El informe del Comisionado decía así:

“Escmo. Sr.—En cumplimiento del acuerdo de V. E. relativo al informe que debo rendir como comisionado de obras públicas en el espediente sobre reconocimiento del ferro-carril y los inconvenientes que puede traer su tránsito por el interior de la ciudad y por el medio de la vía pública, determinó pasar en unión del arquitecto de ciudad D. Manuel Gargollo a hacer el reconocimiento necesario con el objeto de adquirir datos ciertos en que fundar el presente informe que tengo la honra de someter a V. E. procurando presentarlo de la manera mas clara a fin de que V. E.

y todas las personas, aún cuando carezcan de conocimientos en la materia, puedan con toda certidumbre juzgar de la conveniencia que ha obligado a la comisión que suscribe a preferir que el ferro-carril de México a Tacubaya pase por el centro de las calles mas bien que por uno de sus lados, ya que no era posible anular el contrato celebrado por el Excmo. Ayuntamiento.

Por una casualidad, una ocupación impidió al Sr. Gargollo concurrir a la cita, y no queriendo yo demorar el despacho de este negocio y encontrándome por ser arquitecto con los conocimientos necesarios por si mismo para emitir el informe de que se trata, a pesar de que ninguna obligación tenía para ello, pues esto corresponde exclusivamente a los arquitectos de ciudad, pasé a hacer el reconocimiento y medidas del mencionado camino.

Este podía construirse unicamente, o por el centro de la calle o muy inmediato a la acera que mira al norte. El primer trayecto es el que me parece mas conveniente por las razones que, aunque brevemente, espondré.

Como quiera que la calle a que me refiero tiene once y tercia varas de ancho, no comprendiendo en esta medida las banquetas, y el espacio que ocupa el ferrocarril no es mas que de una vara veintiocho pulgadas, quedando de un lado cuatro varas cinco pulgadas y del otro cinco varas quince pulgadas, lugar mas que suficiente para que pase un carruaje, pues los mas coches tienen únicamente dos varas y tercia.

La limpia de las atarceas en nada se estorba, porque el camino vaya por enmedio, puesto que según las condiciones que constan en el expediente, el empresario del ferrocarril está obligado a hacer por lo menos una vez al año, la de los cañones generales de desagüe de las calles por donde pase la via, para cuyo efecto existen ya unos registros que están situados dentro de los rieles y a diez varas uno de otro.

Atendiendo a las mismas cláusulas del contrato, la empresa no se comprometió mas que a nivelar el espacio de calle necesario para que la inclinación de ella en los lugares donde la diferencia de altura fuera muy considerable, presentara la regularidad posible, pero el Sr Hammecken ha prometido a la comisión el hacer la obra de todo el empedrado de las calles referidas, siguiendo el mismo sistema adoptado en las ultimamente compuestas, con tal que se le permita llevar su ferrocarril sobre las atarceas, porque así le conviene para ahorrar tiempo.

Con esto el Excmo. Ayuntamiento tiene una economía de mas de mil pesos, que sería lo que importara el reponer las otras calles y el público no se perjudica.

Los tapiales que para las fabricaciones se pueden ofrecer, no ocuparán como está mandado, mas que una tercera parte de la calle, dejando todo el resto para el tránsito libre de los carruajes.

Si el camino se construyera por el segundo modo, resultaría que los coches que tuvieran que situarse sobre los rieles de las respectivas puertas,

o interrumpirían el paso de los wagones, o nunca podrían estar en los lugares correspondientes, cosa que sería insoportable especialmente, en tiempos de aguas.

Los obras situadas del lado del camino no podrían poner sus tapiales porque entorpecería la marcha del ferrocarril, y por último los transeuntes de las dichas calles estarían mas espuestos a sufrir un accidente, puesta la procsimidad de los rieles a la banqueta.

Por todas las razones asentadas, la comisión cree, que el mal consiste en haber permitido introducir el camino por las calles; pero que supuesto que ya es una concesión hecha por la anterior corporación y que no tiene remedio, por estar la obra muy adelantada, la conducción del camino por el centro de las calles es lo que menos perjudica a la población.

Sala de comisiones de V. E. México, Febrero 1º de 1858.—Ladislao Rosales.”

¹¹ *La Sociedad*, 3 de marzo de 1858.

¹² *El Siglo Diez y Nueve*, 6 de abril de 1858. Uno de esos ataques repetido más tarde el 18 de abril en el mismo periódico decía:

“Siguen en el público los quejas contra el desorden con que se hace el servicio en el ferro-carril de Tacubaya. Los trenes salen mas tarde de la hora en que se anuncian, parece que se espenden mas boletos de los que se debe; personas que tenían asiento en los carruajes de primera clase, se ven obligadas a entrar en los de segunda; los lugares se toman por asalto, y mediante escenas de pugilato poco agradables para las señoras. De desear es que cese esta confusión por el mismo interés de la empresa, y en último caso a la policía toca intervenir en favor del público.” Ante lo fuerte y tupido de la queja, el colector de boletos A. M. Bodem en nombre de la empresa que entonces dirigía Don Enrique Mejía, se vio forzado a hacer una aclaración aparecida en *El Siglo Diez y Nueve*, el 10 de abril, que decía:

“Las exageraciones con que se refieren en el público los desórdenes que ocurrieron en el ferrocarril de Tacubaya en los días de la pascua que ha pasado, y la glosa cáustica y desfavorable que por consecuencia se hace de la civilización de los mexicanos que favorecieron a la empresa con su pasage, me obligan a tomar la pluma para desmentir tales inventos y rectificar los hechos como testigo el mas idoneo, puesto que todo lo presencié; y como encargado de colectar los boletos debía mas que otro alguno sufrir en muchas partes las consecuencias de aquellos.

“Debo pues en honor de la justicia y en gratitud de las consideraciones que siempre he debido a los pasajeros, y muy particularmente en los días citados, hacer presente al público por el digno conducto de ustedes, que es incierto que hubiera habido robos y excesos en los coches, que lo es también que hubieran destruido los pasajeros los cristales y vestiduras de aquellos: que también lo es que hubiera habido multitud de riñas y escándalos en los apeadores; y por último, que es falso que hubiera habido cuestiones, mal trato y hasta amenazas a los dependientes de la empresa,

y por estos a los transeuntes; pues si la empresa ninguna hubo, muy al contrario, infinita prudencia y sumas deferencias por todos en general, respecto de las faltas aunque involuntarias en que aquella incurrió. Yo por mi parte estoy muy reconocido, y a las simpatías que tengo con los mexicanos por la bella índole, docilidad y maneras afables que les son tan peculiares, se reúne mi especial gratitud por el fino y amistoso trato con que me han distinguido, y ello mediante he creído mi deber como dependiente de la empresa y como hombre agradecido, hacer esta manifestación que ruego a ustedes señores editores se sirvan publicar por ser periódico, para que la sociedad mexicana se desengañe de sus errores en que con perjuicio de sus propios conciudadanos y del buen concepto de ella misma, se le pretende maliciosamente inducir, sin otro objeto que el de opacar la cualidad, que es el mejor adorno de esta nación que es la docilidad y dulzura de carácter, en nada imitado aún en las naciones de mejor civilización, a lo menos, por las que yo he viajado y las que he servido a empresas como las que hoy sirvo, pues con franqueza debo decir que jamás he ganado mi sueldo con mas incomodidad que hoy, y que nunca he visto con más afán el trabajo que en la actualidad debido todo a las deferencias y fino trato del público mexicano, que conoce al ferro-carril en que sirvo.

“Disimulen ustedes, señores editores, y aceptando desde ahora las gracias por la cooperación que me prestarán a este acto de justicia y gratitud haciéndolo público, me ofrezco de ustedes. A. M. Bodem.”

13 *El Siglo Diez y Nueve*, 23 y 24 de julio de 1858.

14 [MAZA], *Colección...* I:214-215.

15 *Itinerario de ferrocarriles del Distrito, para 1891-1892*. México, David C. Smith, Imprenta Universal (s.f.).