

LA CAPITAL Y SUS PRIMEROS MEDIOS DE TRANSPORTE: PREHISTORIA DE LOS TRANVÍAS

Ernesto DE LA TORRE VILLAR

“No hay gobierno ilustrado que pueda hacerse sordo a tales exigencias. Los ferrocarriles son, con el telégrafo electromagnético, la vida y la gloria de nuestro siglo, y desde que la locomotiva lanzó su primer chiflido, en la venturosa isla que les ha consagrado todos los recursos de su suelo, de su industria y de su genio práctico, no hay población en el mundo que no pretenda apropiárselos” (Ing. Santiago Méndez).¹

AL OCUPARNOS de los tranvías, no podemos desentendernos de su origen, que en nuestro país, como en todos los demás, es el mismo de los ferrocarriles. Por eso es menester referirnos a éstos, a sus principios y desenvolvimiento posterior, para poder entender el de aquéllos.

Un hombre del siglo del Progreso, al inaugurar los trabajos de la Asociación Mexicana de ingenieros civiles y arquitectos, el día de su instalación diría:

Voy a tratar de ferrocarriles, no para ponderaros su importancia, que dentro y fuera de este recinto el mundo entero siente, sino para poner de manifiesto la causa que a mi modo de ver ha retardado su construcción en grande escala, y someter a vuestra apreciación los medios que la experiencia adquirida en cerca de veinte años de constante práctica me ha indicado como los únicos seguros para conseguir el pronto desarrollo de una mejora que probablemente resolvería muchas de las cuestiones sociales que traen agitado a nuestro país, y forman como una nube detrás de la cual columbramos a veces y vemos desaparecer su bello porvenir.

En esto de ferro-carriles, lo mismo que en todo aquello que es grandioso y promete progreso y civilización, los generosos hijos de México no han sido de los últimos en querer apropiarse la mejora, concibiendo al instante la vigorosa y bienhechora influencia que ella podía ejercer en todos los ramos de la riqueza públi-

ca. La España, la Italia, el Austria, la Rusia, la Turquía y muchos otros países del Antigo y Nuevo Continente, no tenían una lengua siquiera de ferro-carriles, cuando ya nosotros, en 1842, principiábamos el de Veracruz al Paso de San Juan con el propósito de prolongarlo hasta México. La Francia misma había dudado hasta entonces de su utilidad práctica, bien que en ese año de 1842 los ilustrados ministros del rey Luis Felipe, venciendo una tenaz oposición en las cámaras, dictaban la sabia ley bajo cuyos auspicios se ha puesto en comunicación la capital con todos los puertos de mar y las plazas fortificadas de la frontera, y en contacto unas con otras las ciudades más populosas y las más insignificantes aldeas.

Pero también en esto, como en otras cosas, siempre hemos tenido la audacia suficiente para acometer las empresas arriesgadas y nos hemos detenido poco en averiguar las dificultades y en escoger los medios más adecuados para vencerlas. Tal manera de proceder puede ser buena en política; pero tratándose de obras materiales será estéril las más veces, y hasta cierto punto perjudicial.

La maravillosa celeridad con que se circula en los ferro-carriles fue la que hirió más vivamente nuestra imaginación, y en ella se concentraron todas nuestras aspiraciones. Quisimos disfrutarla, y sin meditar en lo que esto podría costar en un país cuya configuración orográfica excepcional presenta una ancha zona de obstáculos y dificultades tales, que en cualquiera otra parte hubieran hecho desde luego desechar la idea de allanarlos para el paso de una locomotiva, nos aventuramos en la empresa, sin que tampoco nos retrajesen las interrupciones forzosas que habían de experimentar los trabajos por los frecuentes trastornos en la paz pública que se habían inveterado en la vida normal de la nación, y cuyo fin no podía entonces percibirse. De todas maneras, para una obra tan costosa, se necesitaban sumas, si no inmensas, muy superiores a nuestros recursos ordinarios, no existiendo entre nosotros el espíritu de asociación que todo lo vence, pero que sólo puede florecer en una atmósfera de garantías, de seguridad y de confianza mutua de que hasta hoy por desgracia no hemos disfrutado.

No pudiendo hacer nada con nuestros recursos propios, apelamos a los extranjeros con la pretensión de que ellos solos se expusieran a todas las contingencias, haciendo los considerables adelantos de fondos que exigían obras de tanta magnitud. Sus temores por nuestras guerras civiles, la falta de paz y de seguridad, los creímos combatir y ahuyentar con fabulosas promesas de protección, sin reflexionar en que para inspirar confianza a otros, lo primero es probar que uno mismo la tiene.²

Así planteaba uno de los promotores de la instauración del

sistema ferroviario, el origen y finalidades de su creación en México.

El mismo Santiago Méndez, que tanto encarecía su construcción, se refería a las exigencias que la instalación de una vasta red de transportes iría a satisfacer:

Nuestro comercio, nuestra industria, nuestra agricultura, el desarrollo completo de nuestra riqueza territorial, no tanto necesitan la velocidad como la baratura y seguridad de los transportes. En donde estas dos condiciones puedan prontamente obtenerse con un buen camino carretero, a él nos debemos atener y dedicar por ahora; allí donde pueda mejorarse la navegación fluvial o abrirse un canal, nos concretaremos a la navegación; y cuando las circunstancias especiales del clima o del terreno reclamen el establecimiento inmediato de una vía férrea, hagamos por obtenerlo todos los sacrificios posibles, sin desechar una ventaja positiva y lográble por querer alcanzar otras mayores pero de no fácil consecución. En donde la tracción por vapor hubiera de costar demasiado, establezcamos desde luego la vía para tracción de animales, y el ahorro que nos proporcionará en los transportes cada legua construida, nos acercará rápidamente al día de poder emprender la obra perfecta.³

No se resignarían los mexicanos del siglo xix a ir a la zaga de la civilización, de los adelantos técnicos que aproximaban a los hombres entre sí y les hacían gozar las ventajas del intercambio de ideas, de productos y de personas. Aislados por un mundo físico que se había complacido en crear obstáculos para su intercomunicación, dotados de una enorme extensión territorial —bañada por dos océanos y en la cual las diferencias de tierras, de climas y productos hacían pensar en la supuesta existencia de una riqueza fabulosa, señalada entre otros por el Barón de Humboldt—,⁴ los mexicanos que tenían fe en la patria, que deseaban la paz, el orden y el progreso tuvieron que pensar en la necesidad de comunicarse con el exterior, en donde todos en común cifraban sus esperanzas. Por el Norte el desierto, hacia el Sur las montañas y en las costas la fiebre amarilla y el vómito negro defendían las puertas naturales de México. Durante el virreinato, diversos caminos reales creados por las asociaciones mineras y de comerciantes y fundamentalmente por los Reales Tribunales del Consulado de Mé-

xico y Veracruz, se dirigían hacia Santa Fe de Nuevo México, San Blas y las Californias, Veracruz, Acapulco y Oaxaca, y eran vigilados y conservados con relativo cuidado, pues no podían satisfacer las necesidades apremiantes de una comunicación rápida y efectiva, mucho menos esparcir por todos los ámbitos de la nación los nuevos adelantos técnicos ni ofrecer posibilidades a la explotación y repartición en grande escala de nuestras riquezas naturales. Serían los nuevos sistemas de transporte, los ferrocarriles, los que irían a terminar con la in-comunicación en que se encontraba México, y a resolver una buena parte de sus problemas.

Enorme fue el entusiasmo con que se concibió la transformación del país, gracias al establecimiento de los ferrocarriles. Manuel Payno afirmó que se trataba de "la primera tentativa seria de un sistema de mejoras materiales que debe cambiar las transacciones mercantiles, aumentar las rentas públicas e influir en el progreso y desarrollo de la civilización".⁵ Y un defensor convencido de los ferrocarriles aseguraba que con ellos "tendrán que retirarse los salvajes, quienes oirán en los silbidos de las locomotoras su sentencia de muerte. . . La civilización se situará en donde ahora el pastor primitivo cuida sus escasos rebaños y donde el salteador se esconde para arrebatar por la fuerza y con toda impunidad lo que otros han adquirido por medio del trabajo".⁶

Los Estados Unidos servirían de ejemplo y estímulo para la creación del servicio ferroviario en nuestra república. Ellos lo habían instaurado desde 1825, con la primera línea que iba de Boston a Lowell, a través de una distancia de seis leguas. En menos de 35 años habían construido 37,000 millas de línea férrea, con un costo aproximado de 1,665 millones de pesos, y al conjuro de su aparición, su población y su riqueza se habían multiplicado. De 14 millones de habitantes en 1840 había pasado a 35 en 1860. "¿Y cuál es el gran secreto de este inmenso y rápido incremento de población y subido valor de la propiedad territorial de los Estados Unidos?", pregunta nuestro autor. "La respuesta es concisa: ¡la construcción de ferrocarriles!"⁷

"¡He ahí el eureka!", exclamaron nuestros hombres. Y a

la resolución de nuestros problemas mediante la creación de vías de comunicación se entregaron en cuerpo y alma.

Fue "al genio emprendedor e infatigable del Sr. D. Francisco Arrillaga, natural de Veracruz" a quien la administración de don Anastasio Bustamante hizo la primera concesión y otorgó el privilegio exclusivo por 30 años para construir un camino de fierro desde Veracruz a la capital. En la concesión otorgada a Arrillaga se estipulaba que la obra debía iniciarse antes de dos años a partir de la fecha de la concesión, y concluirse a los doce; que debería contar con un ramal de doble vía para Puebla; que los fletes por carga de Veracruz a México no serían mayores de 10 a 11 pesos por carga de cuatro quintales, y los fletes por efectos nacionales de México a Veracruz, de un real la arroba.

La compañía debía pagar derechos por los rieles, carruajes y demás útiles introducidos, y a partir del undécimo año de establecida, entregar al gobierno cincuenta mil pesos anuales, hasta completar un millón destinado a la mejora de los caminos laterales o vecinales. No recibiría subvención alguna. A esta falta de ayuda oficial, a la situación política reinante que no permitía la concentración del gobierno en la realización de obras de cierta envergadura, y en suma a la muerte del señor Arrillaga, se debió que su proyecto no se realizara.⁸ Las repetidas sublevaciones que hubo entre 1835 y 1842 hicieron que el proyecto de Arrillaga cayera en olvido.

Extinguidos los Reales Tribunales del Consulado en 1824 y 1827, y asimismo los de Minería, los caminos fueron completamente abandonados y el tráfico se dificultó sobremanera. En el año de 1842, Antonio López de Santa-Anna decretó el restablecimiento de la avería —impuesto que consistía en el pago de un 2 % adicional sobre los derechos de importación, enterado en la aduana de Veracruz— con el fin de emplearla en la construcción de un camino de fierro de Veracruz al Río de San Juan y en la compostura de la carretera de Perote. El peaje cobrado en estos caminos debería servir para pagar capital y réditos de construcción; una vez extinta la deuda, pasaría al dominio y propiedad de la nación. Los causantes sintieron sumamente gravoso tal impuesto y consi-

deraron como escandaloso el porcentaje, el cual, a medida que corrió el tiempo, en lugar de disminuir aumentó hasta llegar en 1868 a un 35 % de todos los derechos de importación.

En la línea que se proyectó, se trató de congraciarse el favor de Santa-Anna, por cuyas propiedades se quiso pasara el ferrocarril a fin de beneficiarlas, interés que tuvo también más tarde el señor Escandón con sus tierras. Como las obras marcharan lentamente, en 1859 se tuvo que demandar a los constructores por falta de cumplimiento del contrato celebrado.⁹ Sería don Santiago Méndez quien prosiguiera con tesón, energía y honestidad los trabajos, los cuales se vieron coronados con el éxito en 1857 al inaugurarse el tramo México-Villa de Guadalupe. El tramo produjo magníficos resultados gracias a la dirección del ingeniero B. Manuel Restory, que servía a los nuevos concesionarios señores Mosso Hermanos para la construcción de un ferrocarril desde San Juan (en Veracruz) hasta Acapulco.¹⁰ El 31 de agosto de ese mismo año se concedía a don Antonio Escandón el privilegio para la construcción de un camino de Veracruz al Pacífico, nulificándose al mismo tiempo la concesión de los señores Mosso, a quienes compraría Escandón el tramo México-Guadalupe.

Las vicisitudes de la vía a Veracruz son largas de reseñar. Baste decir que en los trabajos de construcción del ferrocarril trabajaron el mismo Méndez, el ingeniero Talcot y el ingeniero Lloyd y se gastaron numerosos millones. La Intervención francesa no suspendió los trabajos; por el contrario, reconociendo sus dirigentes la importancia que tenía para sus fines contar con una vía que les permitiese entrar fácilmente al país, transportar sus tropas y efectos más rápidamente y sin tener que exponerlos a la insalubridad de las tierras calientes, celebraron contratos con Escandón en 1863 para la continuación de las obras, las cuales vigilarían ingenieros franceses; se hizo venir a obreros norteamericanos especialistas en los trabajos, y en todo ello se gastaron fuertes cantidades, que ascendieron a más de once millones de francos.¹¹

Don Antonio Escandón, en viaje por Europa, lleno de fe en el porvenir del Nuevo Gobierno, "cedió su privilegio,

hipotecó, traspasó, vendió, o cualquiera de estas cosas a unas personas de Londres, que juntas o no, en mayor o menor número, adoptaron una razón social: «Compañía Imperial Mexicana Limitada».¹²

Esta compañía contaría con el apoyo de Maximiliano, que veía reflejada su gloria en obras tan útiles al país como la construcción del camino de fierro, por lo cual se le subvencionó y eximió de diversas obligaciones, dando motivo para que el ministro Siliceo, en la *Memoria de Fomento* de 1866, dijera que con ello “el tesoro haría nuevos sacrificios”, gracias a los cuales la Compañía Imperial Mexicana llevaría a su término la grande obra de comunicar la capital del Imperio con el primer puerto del Golfo Mexicano.¹³

La terminación de esta vía, que ansiaron ver realizada tantos gobiernos, no pudo hacerse durante la administración de Maximiliano. Los gobiernos liberales la tomaron en sus manos. Resueltos los problemas internacionales que tanto habían dañado al país, trataron de ir resolviendo los internos. El que representaba la falta de comunicaciones fue uno de los primeros que se abordaron, y, consolidada la paz, sería Juárez quien pusiera el mayor empeño en su resolución.

Al igual que Eloy Alfaro, cuyo más caro anhelo fue unir el mar con la meseta, Quito con Guayaquil, Juárez puso toda su voluntad en el plan de unir Veracruz con México. El 16 de septiembre de 1869 inauguró el tramo México-Puebla. A Lerdo de Tejada, muerto ya Juárez, tocaría recorrer por vez primera, el 1º de enero de 1873, el tramo faltante.

Los estadistas mexicanos se sintieron satisfechos de ver correr por el inmenso territorio las “locomotivas” que venían anunciando a lo largo del camino el ingreso de un elemento más de civilización en México. Ese día comenzaba para el país una nueva época de cuyo esplendor estaban todos seguros, pues había costado mucha sangre y muchos sacrificios. Se vislumbraba una era de paz y de prosperidad, la cual haría marchar rectamente a la nación hacia el progreso. Podría el mexicano recorrer enormes extensiones en unas cuantas horas, transportar sus personas y efectos con seguridad y rapidez de un lugar a otro. Su comunicación con el exterior lo obligaba

a dejar de ser un provinciano para comenzar a sentirse cosmopolita.

Se abría así, además, la puerta al mundo exterior. La inmigración extranjera se había detenido como resultado de nuestras continuas luchas. Los colonos europeos se habían establecido en otros países y habían coadyuvado a la transformación de las sociedades sudamericanas. México, que tenía una triste experiencia de sus intentos de colonización en años anteriores, sintió ahora restauradas sus fuerzas, consolidadas sus instituciones y dominados los gérmenes internos de inquietud, y tuvo confianza en sí mismo. Al abrir esta primera gran puerta al exterior, permitiría la entrada a los inmigrantes que necesitaba, y principalmente a los capitales que con ellos venían.

El Segundo Imperio había abierto las puertas a los capitalistas franceses, los cuales, viendo derrumbarse la organización que los había hecho venir, no huyeron para siempre, sino que esperaron mejores condiciones y épocas más tranquilas para volver a establecerse en México. El capital inglés, que se había venido interesando en la economía del país desde la época de Alamán y de Ward, tratará de consolidar sus posiciones y de obtener mayores ventajas. Será este capital el que resistirá el empuje del norteamericano, que, principalmente cuando se piensa en el establecimiento de líneas férreas hacia el vecino país del Norte, se va a volcar en forma violenta sobre nuestra incipiente economía tratando de dominarla.¹⁴

Los intereses económicos extranjeros representados fundamentalmente por esos tres países inician dentro de la república una cruenta lucha que acarreará muchos infortunios. Por lustros y por decenios van a disputarse el predominio económico, no siempre en abierta y leal competencia, sino empleando medios reprobables. Van a convertirse, muchas veces, en instrumentos dóciles de extraños intereses, y van a colocar a la débil economía nacional en una situación de dependencia casi absoluta.

El poder que les dio su predominio y fuerza económica no se hizo esperar, ni se presentó en forma velada. Ya en sus inicios molestaría la sensibilidad de los mexicanos que la em-

pezaron a sufrir, y les haría decir, por boca de Luis Gonzaga Cuevas, las siguientes palabras que recoge Payno:

Lo que ha sucedido hasta el presente es el mejor termómetro de lo que puede suceder después si no es conjurado con tiempo este peligro. Por todas partes se oyen hablar lenguas extrañas y duras que nosotros no entendemos; se ven costumbres que no conocieron nuestros padres; se dictan leyes y se practican reglamentos que no tienen conexión con nuestra historia. Se ve y se siente algo que no está de acuerdo con las tradiciones del Virreinato, ni con los recuerdos de la República. Tal parece, para decirlo todo y en una sola palabra, que así como la isla de Ítaca huía a la vista de Ulises, así nuestra patria, estando sobre su propio suelo, se escapa y huye para siempre de nosotros.¹⁵

Ésa era la situación al iniciarse la época de rápido desarrollo de nuestras comunicaciones ferrocarrileras, que no es nuestro intento reseñar.

Dentro de ella, los tranvías ocupan un capítulo especial que está sincronizado ciertamente, en algunas de sus formas y en algunas modalidades de su desarrollo, con el de los propios ferrocarriles. Iniciados bajo el mismo impulso, obedecen en sus líneas rectoras primeras a los mismos fines, pero, dada su naturaleza específica, tranvía y ferrocarriles van a irse separando poco a poco hasta constituir dos medios de comunicación paralelos. En México no se distinguirán sino ya avanzado su desarrollo. En sus inicios, tranvías y ferrocarriles se confunden, esto es, los primeros ferrocarriles que se instalan dentro del valle van a servir para realizar un transporte específicamente suburbano y urbano, van a tratar de ligar la incipiente gran capital con las villas y pueblos vecinos y a comunicar distintos barrios entre sí. Su finalidad es ésta, y no la de servir largas distancias (aun cuando a veces se va a pensar en ampliar una línea urbana o suburbana en tal forma que pueda convertirse en la cabeza de una línea férrea mucho más amplia, como es el caso del ferrocarril de Chalco). Otras veces se planearán como inicio o primer tramo de una vía mucho más larga que no se llega a concluir (La Venta y Xochimilco), o como el principio de otra cuya continuación se ve retardada por muchos años (línea de México a la Villa de

Guadalupe). En todos estos intentos, ferrocarriles y tranvías estarán unidos no sólo por su finalidad, sino por el empleo de medios técnicos que fueron comunes a ambos durante muchos años, y de los que sólo al correr el tiempo se fueron separando para adoptar características particulares y diferenciales completas.

EL PRIMER INTENTO EN 1852

Un distinguido mexicano, don José Gómez de la Cortina, Conde de la Cortina y de Castro, fue el iniciador de la implantación de un sistema tranviario en la ciudad de México, con el cual se trataba de comunicar a las poblaciones vecinas en donde las familias acomodadas tenían sus casas de campo y adonde se volcaba tradicionalmente la población de la capital en busca de recreo y descanso. San Agustín de las Cuevas (Tlalpan) era desde hacía muchos años centro de diversión y regocijo popular. Sus famosas ferias atraían a una muchedumbre que en sus jardines y huertas, y al lado de sus famosos manantiales, se entregaba a todo género de distracciones y disipación. Ya en la época de los virreyes, San Agustín de las Cuevas era famosa, e Iturrigaray, entre otros, acostumbraba pasar ahí cada año varios días de solaz y entretenimiento. En Tlalpan fue precisamente donde recibió las noticias de los sucesos acaecidos en Aranjuez el 18 y 19 de marzo de 1808, "que determinaron la caída de Godoy y el advenimiento de Fernando VII al trono".¹⁶ La fama de este lugar, en vez de disminuir, se acrecentaría con los años. Santa-Anna, disipado y jugador como sus antecesores los virreyes, daría lustre y popularidad republicana a sus ferias, donde perdería grandes sumas jugando a los gallos, en unión de sus amigos, mercenarios de todas las guerras, los cuales, al igual que su amo, jugarían la suerte del país con la misma facilidad que una tapada de gallos.

Guillermo Prieto canta en su *Romancero nacional* la fama de estas fiestas y se refiere a la asistencia de Iturrigaray a la feria, en el poema que empieza:

¡Qué alegres están tus Pascuas,
San Agustín de las Cuevas,
el de los verdes sembrados
y las ricas sementeras...!

No sólo la fama de sus ferias, sino el comienzo de la industrialización del país obligaría a comunicar México con Tlalpan. La implantación de algunas industrias en sus alrededores aumentaría su importancia, haciendo pensar en la conveniencia de dotarla de nuevos medios de comunicación. Además, por su situación periférica extrema, Tlalpan era el punto avanzado para salir o entrar al Valle por el Sur. Muchos caminos de la tierra caliente de Morelos y México allí desembocaban, y Tlalpan era un centro distribuidor de mercancías. Como posición estratégica representaba la primera defensa de la ciudad, y ésta y las restantes circunstancias señaladas despertarían la atención del gobierno y los particulares para mejorar sus comunicaciones. Al ligar Tlalpan, ligábanse automáticamente San Ángel, Coyoacán, Mixcoac y Tacubaya, que tenían dentro del Valle bastante importancia y adonde sólo se podía ir afrontando grandes dificultades a través de cansadas líneas de diligencias y de ómnibus de caballos.¹⁷

Por estas razones, don José Gómez de la Cortina, hombre progresista, emprendedor y de recursos, de quien habla con admiración y entusiasmo la Marquesa Calderón de la Barca, desde el año de 1838, y a muy corta distancia del establecimiento de las líneas férreas y tranviarias en los Estados Unidos, concibió el proyecto de construir un camino de fierro que facilitase las comunicaciones de la capital con todos los puntos principales de su Valle, comprendiendo las avenidas de los grandes caminos del interior. Los trastornos políticos ocurridos a partir de ese año, ciertas dificultades materiales experimentadas y obstáculos particulares se opusieron a la ejecución de aquel proyecto; sin embargo, se pudieron hacer ocho nivelaciones del terreno y solicitar y obtener del Ayuntamiento de la Ciudad de México las concesiones indispensables para el comienzo de los trabajos. Se contrataron para ello máquinas, carruajes y utensilios diversos, y llegó a invertirse una regular suma.

En el mes de junio de 1852 Gómez de la Cortina resucitaría su proyecto de "utilidad incalculable para la Nación Mexicana" y pediría a don Mariano Arista, entonces presidente,

tenga a bien concederme privilegio exclusivo por espacio de cincuenta años para construir un ferrocarril desde la ciudad de México hasta la de Tlalpan pasando por los pueblos de Tacubaya, Mixcoac, Coyoacán y San Ángel; pidiendo igualmente a Vuestra Excelencia se me concedan para esto los privilegios, goces y exenciones de que habla la ley de 18 de mayo de 1849, y quedando obligado a guardar por mi parte y respectivamente las obligaciones que esta misma ley impone a los Contratistas, según la naturaleza de sus proyectos.¹⁸

Los privilegios que Gómez de la Cortina invocaba estaban contenidos en el decreto de 18 de mayo de 1849, que autorizaba al ejecutivo (a cargo de José Joaquín de Herrera) para contratar un ferrocarril del puerto de Veracruz a la ciudad de México, y de ésta a algún puerto del Pacífico. Ese decreto decía en su artículo primero, fracción segunda:

II. Se podrá conceder a los contratistas:

Primero. Privilegio exclusivo por cincuenta años en la línea y ramales que contraten.

Segundo. Exención de todos derechos para los trenes, materiales e instrumentos necesarios para su construcción, y el carbón mineral necesario para su consumo mientras no se explote el suficiente en la República, sujetándose todo al registro y demás formalidades prevenidas en el arancel.

Tercero. Si el ferrocarril pasase por algunos puntos sobre terrenos de dominio público, se concederán a la Empresa los necesarios para la construcción de él y sus oficinas anexas: y además, se le preferirá para el establecimiento de colonias en ambas orillas con arreglo a las leyes que se dictaren al efecto.

Cuarto. El derecho de ocupación de las propiedades particulares en la extensión precisa que haya de ocupar el ferrocarril, y los solares necesarios para establecer sus estaciones, en los términos y con los requisitos de que habla la parte 3^a, art. 112 de la Constitución, y reglas que establecieren las leyes. De este derecho sólo se usará en el único caso de que la Empresa no logre una avenencia racional con los propietarios.

Quinto. Prórroga, sobre el plazo del privilegio exclusivo que el Gobierno hubiere concedido al contratista, de dos años más, si el tramo del ferrocarril llegase en los dos primeros de la contrata, desde Veracruz con dirección a esta capital, hasta un punto exento de

vómito o fiebre amarilla, concediendo, a más de estos dos años, otro por cada mes menos que de dichos años dure la obra hasta concluirla al punto indicado.

Sexto. Prórroga hasta por treinta años sobre el plazo del privilegio, entrando la hacienda pública general en una parte de las utilidades hasta el veinte por ciento. Concluida esta otra prórroga, se cumplirá lo prevenido en el art. 5º de la presente ley.

Los artículos 4º, 5º y 6º establecían algunas obligaciones que ligarían a Gómez de la Cortina:

Art. 4º—Si los empresarios que contratasen la línea del ferrocarril no quisieren construir los ramales que el Gobierno creyese conveniente establecer, podrá éste contratarlos con otras empresas.

Art. 5º—Finalizado el término del privilegio exclusivo, el ferrocarril, sus trenes y edificios de estación quedarán de propiedad nacional.

Art. 6º—En los puntos en que el camino de fierro siga la misma dirección que los de rueda o herradura que ahora se transitan, deberá quedar el espacio que previene el decreto sobre caminos de 24 de septiembre de 1842, para el tránsito de los pasajeros que fueren a pie, a caballo o en carruaje, de modo que no quede obstruido el camino para los que no puedan o no quieran usar del ferrocarril.¹⁹

Habiendo aprobado Arista, por tratarse de una mejora positiva, las bases presentadas por el Conde de la Cortina, se le cedió el privilegio relativo, el cual se publicó en *El Constitucional*, en junio de ese año.²⁰ Se advertía al ministro de Relaciones, al trasmitirle la concesión del privilegio, que, como de acuerdo con el proyecto del señor Cortina, éste debía ocupar dos avenidas (la del interior y la del Sur), en la escritura correspondiente debía incluirse una cláusula que resguardase los derechos del ferrocarril de Veracruz a México y de México a Acapulco a esas avenidas, a fin de que no se dañasen ni el señor Cortina ni la empresa del ferrocarril que se iba a establecer.²¹

El presidente, el 12 de octubre de 1852, expidió esta patente, que establecía las bases de la concesión:

MARIANO ARISTA, General de División y Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, a todos los que el presente vieren, sabed:

Que habiendo solicitado el Sr. D. José Gómez de la Cortina privilegio exclusivo por treinta años para la construcción de un ferrocarril desde esta capital a la ciudad de Tlálpam, que deberá pasar por la villa de Tacubaya y los pueblos de Mixcoac, Coyoacán y San Ángel, bajo las bases que ha presentado y que se reducirán a formal escritura, he tenido a bien concedérselo con las condiciones que se expresarán en la mencionada escritura, la cual se extenderá a satisfacción de la Tesorería General con total arreglo a la ley de diez y ocho de mayo de mil ochocientos cuarenta y nueve; y al efecto le servirá de título este decreto.

México, doce de octubre de mil ochocientos cincuenta y dos.—Mariano Arista.—J. Miguel Arroyo.—Patente del privilegio a favor del Sr. D. José Gómez de la Cortina, por el ferrocarril que ha de plan-tear de México a Tlálpam.

BASES:

Tesorería general de la Federación.—Bases del contrato que se reducirán a escritura pública para la construcción de un ferrocarril de la ciudad de México a la de Tlálpam, pasando por los pueblos de Tacubaya, Mixcoac, Coyoacán y San Ángel, y que el Supremo Gobierno celebra facultado por el art. séptimo de la ley de diez y ocho de mayo de mil ochocientos cuarenta y nueve, con el Conde de la Cortina, como Empresario de dicho camino.

1^a—Se concede al Empresario privilegio exclusivo por treinta años en la línea indicada, y en los ramales que de nuevo contrató.

2^a—Se le concede igualmente exención de pago de todos derechos, por los terrenos y materiales, máquinas, utensilios, enseres e instrumentos necesarios para la construcción del ferrocarril.

3^a—Se le permite introducir libremente la cantidad necesaria de carbón mineral, mientras no se explote el suficiente en esta República.

4^a—Si el ferrocarril debiere pasar por algunos puntos sobre terreno de dominio público, se conceden al Empresario los necesarios para la construcción de los carriles y de sus oficinas anexas.

5^a—Para usar del derecho de ocupación de las propiedades particulares, se somete el Empresario en un todo a lo que previene el párrafo cuarto del artículo segundo de la ley arriba citada.

6^a—Se concede al Empresario una prórroga de 20 años más, sobre el plazo del privilegio, entrando la Hacienda pública general en una parte de las utilidades, hasta el veinte por ciento.

7^a—El ferrocarril deberá estar concluido dentro de cinco años a lo más, contados desde un mes después de firmada la escritura por ambas partes.

8^a—No se contará en este plazo o término el tiempo que per-

manezcan suspendidos los trabajos de construcción por causa de revolución, o por cualquiera otro motivo político, independiente de la voluntad del Contratista.

9^a—El Contratista se obliga a no entrometerse en la línea fijada para cualquiera otro ferrocarril que se construya en virtud de privilegio exclusivo, de fecha anterior a la de este contrato.

10^a—El Gobierno dará fuerza armada para custodiar el ferrocarril, cuando las circunstancias la hagan necesaria.

11^a—Concluido el término del privilegio exclusivo y el de la prórroga de que se habla en la sexta base, el ferrocarril, sus trenes y edificios de estación, pasan a ser propiedad nacional.

12^a—El Empresario se sujeta a las demás cláusulas o condiciones generales establecidas en la ley citada de diez y ocho de mayo de mil ochocientos cuarenta y nueve.

México, veintitrés de septiembre de mil ochocientos cincuenta y dos.—El Conde de la Cortina.

Es copia de la original que remitió a esta Tesorería general el ministerio de Relaciones, con fecha del mes próximo pasado, y se da al Sr. D. José Gómez de la Cortina en virtud de orden suprema de tres del actual.

México, noviembre ocho de mil ochocientos cincuenta y dos.²²

Celebrado el contrato y otorgada la concesión, Gómez de la Cortina cubrió en la Tesorería ciento cincuenta pesos que se le impusieron, los cuales se aplicaron para gastos del ministerio de Relaciones.

No contento el Conde de la Cortina con el privilegio obtenido, en lugar de consagrar todos sus esfuerzos a su realización, planeó más ambiciosamente su proyecto. Trató de hacer llegar el ferrocarril hasta Venta de Carpio, aprovechando para ello la calzada de piedra, "firme y adecuada", que ligaba a la capital con la Villa de Guadalupe y Venta de Carpio, y sobre la cual correría más tarde el ferrocarril de Veracruz, no el Mexicano, cuyo primer tramo (y único construido durante varios años) sería éste.²³

No sólo no pudo construir Gómez de la Cortina esta ambiciosa ampliación, pero ni siquiera el primitivo proyecto pudo ver realizado. Nuevamente "los trastornos políticos acaecidos posteriormente, y otras causas que sería inútil referir", se opondrían a la ejecución de este proyecto. La primera concesión que iba a cambiar las formas del transporte urbano dentro de nuestra metrópoli, y que tendía a establecer la

primera línea de comunicación entre la ciudad y las poblaciones o suburbios vecinos, fracasaría, como fracasaron tantos intentos para la construcción del ferrocarril de México a Veracruz y de otros muchos.

Un siglo habría cumplido ya nuestra primera línea de transportes urbanos y suburbanos. Ya habríamos celebrado jubilosamente el centésimo aniversario de la obra fervorosa del Conde de la Cortina, la cual, como muchas otras que reclamaba la república, quedó sin realizarse, no por falta de esfuerzo y de capacidad, sino por el azar político que nos tocó vivir en aquellos días.

El fracaso del Conde de la Cortina no desanimó a sus continuadores; por el contrario, les abrió los ojos para ver con mayor claridad el problema, para evitar los errores en que se había incurrido, e insistir, con acopio de energías y recursos económicos, en su realización.

No mexicanos, esta vez, sino extranjeros —alejados de nuestras luchas políticas, al margen de nuestras disensiones, las cuales supieron aprovechar muy hábilmente, y con recursos económicos suficientes o sin ellos, pero con audacia para aparentarlos—, serían los continuadores del Conde de la Cortina.

EL FERROCARRIL DE LA VILLA DE GUADALUPE

El trayecto México-Guadalupe, en la vía México-Veracruz, es el primero que servirá para trasladar, de la Capital al Santuario, a una población ávida de movimiento. Si bien no podemos considerar en sentido estricto el ferrocarril de Guadalupe como antecedente de los tranvías, ya que desde sus orígenes se concibió como parte integrante de una línea férrea más amplia, sin embargo, el hecho de que haya permanecido durante varios años como el único tramo construido que estableció una comunicación suburbana entre la metrópoli y un centro religioso altamente concurrido, permite considerarlo como tal. La concesión de este camino fue dada a los señores Mosso Hermanos por Santa-Anna, el 2 de agosto de 1855, con el fin de que comunicaran Veracruz, desde el

punto de San Juan, con Acapulco. Este privilegio se extendió a los ramales del camino. No se les subvencionó en forma alguna; al contrario, se les impuso la obligación de dar al gobierno el 10 % de los rendimientos líquidos de la vía o tramos que se construyeran, y de transportar por la mitad de la tarifa todos los trenes, municiones y tropas que caminasen de un punto a otro de la línea, por orden del Supremo Gobierno. En la obtención de esta concesión, que a decir de Payno, costaría un "triunfo", intervino la amistad de Payno con don Miguel Lerdo, oficial mayor de Fomento, y la que tenían los señores Mosso con Santa-Anna.²⁴

El tramo México-Guadalupe se realizó en el término de un año, para evitar la caducidad de la concesión. Dirigió la obra el ingeniero don Manuel Restory, quien construyó una estación de madera, niveló una parte del camino y comenzó a edificar en la Villa una estación de mampostería. Para casa de máquinas se adquirieron los terrenos del antiguo colegio de Santiago Tlaltelolco, que entonces eran "muladares y paredones". Más tarde vino de Nueva York, para proseguir las obras, el ingeniero R. B. Gorsuch, "sumamente hábil y honrado". A Filadelfia se encargaron la locomotora "La Guadalupe", dos coches de lujo y varias plataformas, y a Londres, los rieles que se colocaron sobre la misma calzada de piedra que había pedido Gómez de la Cortina. Construyéronse sólidamente varios puentes, y se alcanzó con los primeros trabajos una extensión de 7,000 varas, cerca de una legua y media.²⁵ Las cantidades empleadas en compra de materiales ascendieron a 130,113 pesos.²⁶

La falta de fondos originó la suspensión de los trabajos de la línea, que en 1856 tuvo que ser vendida a don Antonio Escandón; éste pagó más o menos treinta mil pesos de fletes y las rayas de los operarios, calculado todo en 60 o 70 mil pesos, con lo que el valor de esa legua y media construida no pasó de doscientos mil pesos, "y en cada una de las siguientes leguas, no se [hicieron], por de contado, los mismos gastos que en la primera legua, en que es menester comprar desde las herramientas y pagar lo que se llama el aprendizaje".²⁷

La nueva compañía prosiguió con tenacidad los trabajos.

El 16 de junio de 1857, los diarios anunciaban que se habían hecho varios ensayos, con muy buen éxito, en el ferrocarril que va de México a la Villa de Guadalupe. El día 20 dijeron que "era posible que para el primero de julio comenzasen a correr ordinariamente los trenes entre las dos poblaciones", y finalmente, el día 3 de julio:

Mañana a las doce se inaugura con toda solemnidad el ferrocarril de México a Guadalupe. Los trenes harán pasado mañana cuatro viajes, saliendo de México a las siete, a las nueve y a las once de la mañana, y de Guadalupe a las ocho, a las diez y a las doce. Por la tarde saldrán de México a las cinco, y de Guadalupe a las seis.²⁸

El 4 de julio, a instancia de los empleados norteamericanos que quisieran conmemorar la independencia de los Estados Unidos,²⁹ y en demostración de los sentimientos de buena vecindad de los gobernantes mexicanos, los cuales, a sólo diez años de distancia de la invasión norteamericana, deseaban congraciarse con el vecino país, se inauguró solemnemente el tramo México-Villa de Guadalupe. A la ceremonia asistieron don Ignacio Comonfort, su gabinete y varias altas personalidades. A cada uno de ellos se le dio un boleto personal.

Manuel Payno, uno de los iniciadores de la obra, y promotor decidido de toda clase de adelantos, no iba a desperdiciar la ocasión que le brindaba la inauguración del primer tramo de la obra, que tanto había soñado, para hacer resaltar las inmensas ventajas que la civilización y el progreso obtendrían gracias a la construcción del ferrocarril. Pronunció, pues, el discurso siguiente, que amplía algunas de sus ideas a este respecto.

Tiene hoy V. E. la satisfacción de asistir, como jefe del gobierno de México, a la inauguración de una de las más grandes mejoras materiales que pueden plantearse en la República.

Después que se inventó y se ha perfeccionado el sistema de caminos de fierro, y se aplicó el vapor por fuerza motriz, no hay una sola de las naciones civilizadas del globo que no se haya apresurado, aun a costa de grandes sacrificios, a sustituir este medio fácil y rápido de comunicación a los que antes existían.

Los estados de la Unión Americana están todos comunicados

por medio de los ferrocarriles, además de la navegación por vapor establecida en los muchos ríos que corren por esa parte del continente, y merced a esto se puede pasar en menos de diez días la distancia de seiscientas leguas que media entre los dos puertos de mayor importancia del Golfo de México y del Atlántico.

En la Gran Bretaña, desde las calles de la metrópoli hasta el corazón de las escarpadas montañas de la Escocia, cruzan por todas las direcciones los caminos de fierro, y como las arterias en el cuerpo humano, reciben y arrojan la gran circulación del comercio, que es la sangre que da vida a los pueblos.

En Bélgica, país pequeño, muy adelantado en la industria y en la agricultura, el sistema es completo. No sólo está unido por los caminos de fierro con la Francia, la Holanda, el Hannover, la Alemania, sino que sus puertos y ciudades están comunicados entre sí de tal manera y con tan admirable regularidad, que sin exageración se puede decir que quien está en Bruselas, está en toda Bélgica. Minutos, cuando más horas de diferencia, entre la capital y las provincias.

En Prusia, Austria, y algunos otros Estados de la Alemania los caminos son hechos, sostenidos y administrados por cuenta del gobierno, y en la actualidad se puede asegurar que se ha completado el sistema de comunicaciones, de manera que se puede viajar en ferro-carril de París a las orillas del Báltico, de las márgenes del Báltico al Mar Negro, y del Mar Negro a las costas del Adriático. En menos de tres semanas se puede recorrer la Francia, la Bélgica, la Holanda, el Hannover, la Baviera, la Prusia, las Ciudades Anseáticas, la Polonia y parte del imperio de Austria. ¡Nueve o diez reinos en un mes! Éstos son los prodigios de los caminos de fierro y de la aplicación del vapor. Inútil es hablar de Francia, de esa gran nación llena de inteligencia, de vida y de movimiento, donde hoy todo lo transforma, todo lo embellece el digno sucesor de Napoleón el Grande, con la admirable facilidad con que las magas de los cuentos orientales transformaban las chozas en palacios, y los páramos desiertos en bellísimos jardines: en verdad, el genio es la vara mágica de los tiempos de la civilización. En Italia, que es donde se puede decir que está más atrasada la construcción de ferrocarriles, hay en estos momentos multitud de vías comenzadas, merced al decreto que ha dado el Santo Padre, permitiendo que las corporaciones eclesiásticas dediquen sus bienes a la construcción de ferro-carriles. En México aún es tiempo también de que se puedan destinar 40 o 50 millones de pesos de los bienes eclesiásticos a estas grandes obras, haciendo arreglos y combinaciones en que gobierno, propietarios y pueblo quedasen beneficiados.

Por entre los cocoteros de las Antillas, en las arenas del Nilo, en los bosques eternos del Niágara, en las llanuras heladas de

Nowgorod, entre el apartado asilo de los leones y las madrigueras de la cobra capelo, se escucha el silbido del locomotor y se ven deslizarse como unos monstruos fabulosos, arrojando humo y fuego, los trenes de los ferro-carriles.

Hay muchos todavía que acusan al siglo de materialista, de positivo y de mercantil. ¡El comercio, los ferro-carriles, los barcos de vapor! ¡Cuánta idea material, cuánto esfuerzo en cosas que no mejoran la condición moral del hombre!

Es una triste equivocación pensar de esta manera. No hay mejora material, de aquellas que no importan al lujo, que no sea al mismo tiempo una mejora moral. Fáciles, baratas y rápidas las comunicaciones, acercan naturalmente las grandes familias sociales que se llaman naciones. El trato y las relaciones frecuentes con otros pueblos, hace a los hombres más sabios, más humanos y más tolerantes. Si se comunican los vicios y defectos por esa ley eterna de la asimilación, también se comunican las virtudes, y sobre todo se desarrolla en una prodigiosa escala el trabajo, que es la fuente de la honradez y de la moralidad de las familias, de esa clase media, tan laboriosa, tan útil y tan apreciable en todas partes del mundo.

Si en la marcha de las naciones observamos cómo va creciendo día en día su comercio, su riqueza y su poder, debemos reflexionar que no depende sino del mayor o menor adelanto de sus vías de comunicación. Un cuerpo donde no circula la sangre con regularidad, fuerza es que sea débil y enfermizo.

Pensemos, y es el momento de hacerlo, qué sería nuestro hermoso país con una vía de comunicación por caminos de fierro que comenzara en el puerto de Veracruz y, pasando por la ciudad de México, atravesara los estados de México, Querétaro, Guanajuato, San Luis y Jalisco, terminando en uno de los puertos del Pacífico. Esta gran vía extendería sus brazos a las ciudades agricultoras y los caminos vecinales vendrían todos a desembocar a esta poderosa arteria. México sería la primera plaza de depósito del mundo, y el oro de la California, las sederías y marfil de la China, las producciones de la India y los mil artefactos de la industria europea vendrían necesariamente por este tránsito, el más natural, el más seguro de cuantos se conocen para pasar del Atlántico al Pacífico. ¡Qué valor no tomarían todas las tierras y ciudades! ¡Cuánto movimiento de pasajeros! ¡Qué impulso tan poderoso a nuestra minería y agrícola! Cuantos cálculos se hagan, son pequeños. La imaginación se abisma y se pierde en la contemplación de los infinitos beneficios que produciría al mundo, y con especialidad a nuestra patria, esta obra superior a las más grandes obras romanas.

Cuantos sacrificios se hiciesen para plantear este sistema de co-

municación, serían abundantemente compensados, física y moralmente, desde el instante en que este pequeño tramo, hecho con los esfuerzos, la constancia y el trabajo de unas pocas personas, fuese extendiéndose entre las haciendas y pueblos agricultores de los fértiles valles que hay entre México y Puebla.

Pues bien, señor, yo aseguro que esto depende única y exclusivamente de la voluntad del Gobierno Supremo. Con sólo hacer la aplicación de las leyes dictadas durante la administración de V. E. para favorecer esta clase de empresas, dentro de dos o tres años toda esta hermosa y respetable concurrencia iría, quizá en dos horas, a inaugurar el camino de fierro hasta la ciudad de Puebla.

Si V. E. quiere tener una gloria limpia y sólida que no puede empañar ni la envidia ni la calumnia, póngase al frente de las mejoras materiales, forme una sincera alianza para el bien y engrandecimiento de su país con la clase industriosa y propietaria, y sea con su poder y su influjo el protector de toda clase de empresas que concilien los intereses de los pueblos, y del gobierno, con la utilidad y el interés individual.

Yo estoy seguro que una vez que estas empresas, que comienzan en medio de la duda, de la crítica y de la desconfianza, han vencido los primeros obstáculos, siguen forzosamente adelante, y no hay partido ni administración que quiera echarse encima la responsabilidad de destruirlas o aniquilarlas.

Los que hace algún tiempo comenzamos atrevidamente esta empresa, que ha continuado el Sr. D. Antonio Escandón, siempre hemos tenido la grande tranquilidad de que todos los gobiernos y autoridades apoyarían nuestros proyectos, e impulsarían con su auxilio nuestros trabajos. No nos hemos equivocado, y tenemos en esta vez que significar nuestro profundo reconocimiento a V. E. y a los Excelentísimos Señores Ministro de Fomento y Gobernador del Distrito, por la protección y apoyo que nos prestaron cuando estaba a nuestro cargo y que ha continuado el Sr. Escandón.

Vuestra Excelencia puede estar seguro que la construcción del camino de fierro es verdaderamente popular; cuanto haga para favorecerlo le ha de ser reconocido por todo el mundo. La prensa, los propietarios, los partidos todos, bendecirán el nombre del magistrado a quien la nación deba que este pequeño ensayo tome, dentro de breve, las formas colosales de que es susceptible.³⁰

A nombre de la empresa habló, después de Payno, don Alejandro Arango y Escandón, quien, a más de precisar las dificultades vencidas, encareció al jefe del ejecutivo la necesidad que esas obras tenían de su valiosa ayuda. He aquí sus palabras:

Excelentísimo señor: Ha tocado a V. E. presidir este acto, cuyo recuerdo será siempre grato para cuantos hemos tenido la fortuna de presenciarlo. Queda abierto al uso público un tramo del camino de fierro que, partiendo de la capital, debe tocar en la ciudad de Veracruz; y es satisfactorio para la empresa demostrar así que ha cumplido al pie de la letra, y sin cometer el menor abuso, el compromiso que no hace aún ocho meses contrajo con el supremo gobierno nacional. Excusado es decir que para obtener este resultado ha sido necesario vencer grandes dificultades y erogar cuantiosas sumas. Obras de esta magnitud vienen siempre acompañadas de esas dificultades y de esos gastos, aun en aquellos países en que está muy lejos de ser nueva la solemnidad que hoy nos reúne en este lugar. No pretende la empresa encarecer el servicio que acaba de prestar. El aplauso público, el regocijo que ve pintado en los semblantes, son para ella una prueba cierta de que todos reputan bueno y meritorio ese servicio. El no consiste precisa y principalmente en haber tendido los rieles en el corto espacio que hemos recorrido. No: la primera recomendación de este trabajo es ofrecer a nuestro pueblo la ocasión de apreciar por sí mismo, de palpar las ventajas de este sistema de conducción, encendiendo en los ánimos el deseo de hacer de él nuevas y más vastas aplicaciones.

México, Sr. Excelentísimo, se encuentra (preciso es reconocerlo) en una condición poco favorable para el establecimiento pronto de esta clase de mejoras. Como si la estructura particular de su territorio, y lo escaso, desigual y diseminado de su población no fuesen de suyo ya bastantes a inspirar desaliento, nuestra desgracia ha querido que la discordia civil lo produzca todavía mayor en cuantos están llamados a ejecutar estas obras. Bien conocemos todos su importancia. Extraordinarios resultados nos prometemos todos de su realización, ora en el orden público, ora en el orden material y social. Anhelamos todos tener parte en unas utilidades, que de verdad llenarán el corazón, una vez que serán hijas del provecho común; pero la desconfianza se ha apoderado de los ánimos, y México se reduce solamente a esperar, porque nunca acaba la esperanza.

Vuestra Excelencia, jefe hoy de esta nación desdichada, tiene el deber de proteger a la empresa. Sin el auxilio eficaz e incesante del poder público, no es dable al esfuerzo individual, por grande, por generoso que sea, continuar, y menos dar feliz término a trabajos de tanta magnitud. Por fortuna la empresa sabe que Vuestra Excelencia tiene la voluntad de dispensarle esa protección, y se estima obligada a no dejar pasar estos momentos sin manifestar a Vuestra Excelencia su gratitud por el amparo que la ha prestado hasta aquí. El favor actual es una prenda del que acompañará sus afanes en lo de adelante; y no la alienta poco esta consideración

para resolverse a proseguir por un camino en que no son flores, ciertamente, lo que más hay que recoger. Ella considera también como presente en esta solemnidad a la administración autora del privilegio que hoy tiene en las manos. La desgracia de las personas que lo crearon no autoriza la ingratitud; y la empresa no encuentra motivo alguno que la obligue a aceptar la ignominia de callar, de disimular siquiera su reconocimiento.

El magnífico Valle de México ve hoy el primer ensayo de camino de fierro, y el tramo que hemos recorrido termina cerca del recinto sagrado en que venera la imagen, delicia, consuelo y esperanza de nuestra patria. ¡Bendiga el cielo nuestros esfuerzos! ¡Él nos conceda la paz! ¡Él permita que apliquemos toda nuestra atención a objetos que tan bien la merecen, y que antes de mucho tiempo sea posible al pueblo y a las autoridades de la capital celebrar una fiesta como la de hoy, no lejos del Golfo Mexicano! ³¹

Comonfort no podía permanecer sordo ni mudo a las peticiones de Payno y Arango y Escandón, y así, al hacer la declaratoria de inauguración, dijo:

La civilización moderna ha impuesto a los pueblos, como condición indispensable para vivir y prosperar, que sean industriosos. Antiguamente podía subsistir una nación del fruto de sus expediciones guerreras y de la opresión que ejercía sobre las otras; mas al presente, sólo la industria las hace grandes, y su poder está en relación con el trabajo aplicado al comercio, a las artes y las ciencias. Luchan en vano los pueblos buscando libertad si antes no han preparado los medios de satisfacer sus necesidades, porque la mayor sujeción es la que surge de la naturaleza; y en vano también ostentan algunas comarcas los ricos dones con que las ha dotado la Providencia Divina, si el trabajo no viene a fecundarlos y a darles verdadero valor.

Pocas naciones pueden, como México, ofrecer un porvenir más venturoso para sus hijos y para los extranjeros, por sus abundantes producciones, por la benignidad de su clima y por su posición entre los dos Océanos; pero no se nos enseñó el modo de aprovechar tan preciosas ventajas, y cuando hemos sentido la necesidad imperiosa de dedicar toda nuestra actividad a las mejoras materiales, ha sido después de haber perdido mucho tiempo en la invasión o en las guerras civiles.

La presente solemnidad me es, por tanto, muy grata, pues la considero como una demostración de que hemos ya alcanzado el principio de la época de verdadero adelantamiento, de progreso positivo y de ventura para nuestra patria.

Al inaugurarse el tramo de camino de fierro que primero se ha concluido en el interior de la República, tengo la complacencia de que esto se haya verificado en el tiempo de mi administración.

Los que han contribuido a semejante obra son dignos de la gratitud pública. El gobierno les prestará cuanta protección sea posible, a fin de que inmediatamente continúen los trabajos, de manera que dentro de poco tiempo toque esta vía a los Llanos de Ápam y a Puebla. Estoy seguro de que muchos propietarios prestarán la más decidida cooperación al logro de un proyecto tan interesante como verdaderamente patriótico.

Felicito a la empresa por el resultado de sus trabajos, y le aseguro que la íntima satisfacción que en este momento disfruto compensa en gran parte los peligros y los afanes que sobrellevo, sólo por el deseo de ver a mi patria grande, poderosa y feliz.³²

El mismo sábado 4 de julio se anunciaba al público que, con el objeto de satisfacer los deseos de muchas personas, se había dispuesto que el domingo 5 corriese el tren del camino de fierro con el locomotor "Guadalupe" —el que se había hecho venir de Filadelfia— haciendo cuatro viajes de ida y cuatro de vuelta a las horas siguientes: de México a las siete, nueve y once de la mañana y a las cinco de la tarde; y de Guadalupe a las ocho, diez y doce de la mañana y a las seis de la tarde. El pasaje costaba cuatro reales, y se ofrecía poner un número suficiente de carros para evitar apreturas.³³

Ocho días más tarde el servicio estaba totalmente regularizado, según lo anunciaba el ingeniero R. B. Gorsuch, superintendente de la línea, quien fijó la tarifa general en 4 reales (\$ 0.50) por viaje. Los trenes tenían el siguiente horario:

De México	De Guadalupe
(Mañana)	(Mañana)
8	8.30
9.15	10
11	11.45
(Tarde)	(Tarde)
2.30	3
3.45	4.30
5	5.45

La salida se hacía en el local de la Compañía, vecina al jardín de Santiago en México, a un costado de la Colegiata.³⁴

Que el ferrocarril de Guadalupe constituyó un negocio próspero, nos lo afirman las noticias de la época. Un periodista ávido de noticias, al referir el entusiasmo que produjo, escribe estas palabras, cohonestando el buen tono que se adquiría viajando en él con la necesidad de tomarlo por asalto:

El ferrocarril es para nuestra capital una agradable novedad y un paseo de buen tono bastante favorecido por el bello sexo. Los asientos se toman por asalto y se necesita que intervenga la policía para moderar el entusiasmo de los viajeros. Los devotos se aprovechan de la mejora para ir a su misa al santuario de Guadalupe; y en fin, todo promete el mejor éxito a la empresa. El domingo último tomaron pasaje en el ferrocarril 4,622 personas, cuyos billetes produjeron 760 pesos.

El domingo siguiente, 2 de agosto, el número de pasajeros ascendió a cerca de 6,000, que produjeron \$ 949.62 1/2.³⁵

La empresa, ante el éxito alcanzado y con el fin de facilitar al público el fácil arribo a la terminal, determinó trasladar ésta de la plaza de Santiago a la plazuela de Villamil, cerca de la Mariscalá, lo cual ya se había verificado para el 28 de febrero de 1858, fecha que marca igualmente un nuevo cambio de horario, a saber:

México	Guadalupe
9	9:30
10	10:30
11.10	11.45
2	2:30
3	3:30
4	4:30
5.10	5:45

Como se ve, se aumentó una corrida. Los domingos y días festivos, el primer tren se anunciaba a las 8 de la mañana, y por la tarde había salida a las 6. Los días 12 del mes, la primera corrida era a las 6.30. Los sábados se suspendía el servicio. Juan López y Meoqui anunciaba, como representante de la empresa, que ésta esperaba poner nuevos vagones al servicio del público a fin de evitar aglomeraciones, e instalar para el 12 de marzo un elegante coche de primera clase, de

manera que las personas de tono pudieran viajar con comodidad.³⁶

Un año más tarde, al hacerse el balance de los resultados, se concluía que el ferrocarril de Guadalupe, que estuvo en movimiento 285 días, transportó durante ese tiempo 339,335 pasajeros, que produjeron 60,854 pesos 75 centavos. Durante ese tiempo no se había tenido que lamentar entre los pasajeros ninguna desgracia personal, y se decía con beneplácito que el terremoto del 19 de junio de ese año no lo había perjudicado, ni su uso había provocado deterioro alguno.³⁷

Si bien no había ocurrido desgracia personal alguna entre los pasajeros, como se afirmaba, esto no se podía asegurar respecto de los peatones que transitaban por sus vías o de los curiosos que, mezclados entre los pasajeros, se acercaban a ver llegar la máquina de fuego. Ante diversos accidentes que ocurrieron, el gobernador del Distrito, Agustín Alcerrecas, expidió un reglamento el 12 de enero de 1858 destinado, en tanto se expedía la ley general correspondiente, a precaver el daño de las vías férreas de tal modo que comprometieran la seguridad de los trenes y aun la vida de los pasajeros. En él se fijaban penas y sanciones para los realizadores de actos delictuosos.

El artículo quinto de ese reglamento prohibía el paso sobre los rieles salvo en los cruceros de calles y caminos, y el tránsito ya a pie, ya a caballo o en carruajes, a lo largo de las vías y por las orillas de los terraplenes. Se recomendaba asimismo no dejar animales sueltos en las vías.

El sexto regulaba la conducta que el público debía observar al pasar el tren o al ir a abordarlo. A las personas que concurrían a las estaciones del camino de fierro de Guadalupe con el objeto de tomar pasaje, o sólo para observar la locomotora, se les prohibía pararse en las vías o dentro de los rieles, máxime si estaba próximo a pasar el tren, y cuando cambiase de posición la locomotiva; y a los transeúntes de las calles por donde pasaba, detenerse cerca de los rieles, al pie de los terraplenes de uno y otro lado, mientras pasaba dicho tren; y aun estando parado, no se permitía a nadie transitar entre él y la plataforma de la estación de Guadalupe, pues de todo eso podían resultar "gravísimos accidentes". El artícu-

lo séptimo prohibía, para comodidad y bien del público, fumar dentro de los carruajes de los trenes, especialmente en los de la línea de Guadalupe, donde por fuertes razones debía usarse esta protección, "que por otra parte no grava al mismo público sino en unos cuantos minutos de privación, y se proporciona en cambio conveniencia y seguridad".³⁸

Escandón, al concluirse ese tramo, le asignó un valor de 300,000 pesos, que subió más tarde a 1.200,000. Ese camino sería en opinión de varias personas, de Payno entre otros, un "pequeño modelo, y la experiencia de diez años demostró estaba bien construido".³⁹

La labor de comunicación rápida y cómoda de la capital con un punto vecino, sumamente visitado, hizo de ese ramal un negocio próspero. En 1868 se aumentaron a ocho las corridas, y los días 12 de cada mes había dos corridas suplementarias.

El valor del pasaje era dos reales (\$ 0.25) en primera y un real (\$ 0.12) en segunda. Las dificultades internas, la intervención extranjera y la presencia de nuevos competidores hicieron descender los ingresos de la línea. Pasada la intervención, podemos establecer con mayor fijeza las cifras de pasajeros y productos como sigue: ⁴⁰

<i>Años</i>	<i>Pasajeros</i>	<i>Productos</i>
1869	153,588	20,283
1870	161,863	22,075
1871	223,602	18,105
1872	255,382	20,073
1873	248,490	20,050
1877	677,671	49,203

El aumento entre 1873 y 1877 lo explica Calderón por el restablecimiento de la normalidad y de la paz, cuyas repercusiones representaron un aumento de ocupación y de ingresos y un crecimiento de la población al Norte de la capital, originado por la misma facilidad de las comunicaciones. De esta manera quedaría establecida la primera línea suburbana entre la capital y los centros demográficos vecinos.

NOTAS

1 Santiago MÉNDEZ, *Memoria sobre ferrocarriles*, leída en la Asociación Mexicana de ingenieros civiles y arquitectos el día de su instalación, por el ingeniero civil D. ... Imprenta de Ignacio Cumplido, México, 1868, pp. 5-6.

2 *Ibid.*, pp. 3-4.

3 *Ibid.*, p. 13.

4 El autor del *Proyecto de un ferrocarril y telégrafo desde la línea divisoria de México y los Estados Unidos, partiendo del Presidio del Norte sobre el Río Grande, hasta el Mar de Cortés o Golfo de California, con una línea principal hasta la ciudad de México asegurando al Gobierno Mexicano el uso de dicha línea para transportes militares, correo y otros objetos del servicio nacional* (Imprenta de F. Díaz de León y Santiago White, México, 1868), al hablarnos de los beneficios que las líneas férreas traerían al país, describe con admiración optimista, producida por la reciente victoria de las fuerzas liberales, las imponderables riquezas de nuestro suelo: "Su territorio es inmenso, y mide cerca de 700 leguas de longitud de N.O. al S.E. y de 35 a 300 de latitud de Este a Oeste, abrazando dentro de estos límites una población de más de 8.000.000 de habitantes. Está bañado por ambas costas por los mares Pacífico y Atlántico, y goza de todos los climas del globo. Dirigiéndose por las playas de estos dos océanos, se asciende gradualmente desde la zona tórrida por variadas superficies geológicas que disfrutan de un clima templado, y si se quiere llegar a una zona frígida, el viajero puede remontarse hasta las eternas nieves, y allí se extiende a sus ojos desde la cumbre del Popocatepetl un espectáculo grandioso en sus proporciones. Desde ese cono gigantesco se admiran las extensas llanuras y los bosques pintorescos del Norte del Valle con su vegetación peculiar, y en dirección opuesta, hacia el Sur, y favorecidos por una primavera eterna, se dilatan valles extensos de centenares de millas, entre mesas de alturas caprichosas, capaces de producir todos los frutos de la zona templada. Al Este y Oeste, gozando de diversos climas y bajando por declives de 8.000 pies hasta las regiones de la zona tórrida, se obtiene la vegetación perteneciente a estos diversos grados de temperatura. En esta región se produce el café, la caña de azúcar, el algodón, el añil, etc., etc., y en sus montes abundan el palo de tinte, el ébano, la caoba, el árbol que da la goma elástica, el cedro, la madera de rosa y otras de muchísimo valor; más adelante, bajo calores tropicales, hay un terreno que hace brotar lujosamente las doradas espigas del trigo, el maíz, la cebada y todas las semillas del mundo; animan estos cereales montes de roble y pino, maderas útiles para el carpintero de navios y para las artes.—Aquí y allá, por las faldas y barrancas sinuosas de la Sierra Madre, se apercibe uno de los primeros esfuerzos emprendidos para el beneficio de los metales preciosos, como la plata, el oro y el cobre. Estas obras, aunque sean exiguas en comparación de lo que

debe esperarse, habían producido hasta el año de 1803, según el Barón de Humboldt, haciendo un cómputo desde la conquista de Cortés, nada menos que cinco mil millones de pesos. Desde el año de 1803 se puede calcular en treinta millones de pesos anuales la cantidad explotada; así es que la suma total que México ha elaborado, y en gran parte exportado, es poco más o menos de siete mil millones de pesos. Con esta enorme cifra de dinero a nuestra vista, tomando en consideración las obras comparativamente pequeñas que se han practicado en las minas, ¿quién podrá calcular las riquezas encerradas en las entrañas de las sierras argentinas de este hermoso país? Desde cualquier punto dominante se advierten inmensas fajas de terrenos enriquecidos de maderas valiosas y sierras que parecen rebosar los metales preciosos; todo esperando el arado, el hacha y la barra. ¡Asombra verdaderamente un país favorecido de todos los dotes con que un benéfico Creador puede obsequiar a un mundo! Y sin embargo, esta gran nación, con sus 8.000.000 de almas, sus terrenos feraces, sus bosques vírgenes y su riqueza mineral, protegido por un clima superior a todos los de la tierra, es en su mayor parte un desierto inmóvil que está clamando por todo lo que la civilización le tiene prometido y sus enemigos le han defraudado a sus habitantes, obligándolos a lamentar un atraso indigno de la edad progresista en que vivimos.—Las preocupaciones que han hecho necesaria la guerra para destruirlas, la intolerancia religiosa y las supersticiones que han refrenado y malogrado la energía del pueblo y pretendido mantener en la ignorancia a las clases productoras, han aplazado la ilustración; pero al fin las tendencias favorables a la luz y al progreso han operado una crisis salvadora en una República que comprende la gran necesidad en que está de nivelarse en adelantos materiales con los de su hermana la República del Norte” (pp. 7-9). Tal descripción llena de euforia no contradice las anteriores hechas por los historiadores y sociólogos mexicanos posteriores a Humboldt, las cuales sólo disienten de esa idea en el aspecto político.

⁵ *Memoria sobre el ferrocarril de México a Veracruz*, por Manuel PAYNO, Imprenta de Nabor Chávez a cargo de S. Moreno, México, 1868, pp. 3-4.

⁶ *Proyecto de un ferrocarril y telégrafo...*, pp. 13-14.

⁷ *Ibid.*, pp. 9-10.

⁸ La idea se concibió originalmente en el año de 1825, es decir, cuatro años después de haberse establecido en Inglaterra el primer ferrocarril. Véase el proyecto original en: F. ARRILLAGA, *Proyecto del primer camino de fierro de la República*. Impreso por I. Cumplido, México, 1837. Los términos de la concesión pueden verse en [Francisco MAZA]. *Colección de leyes, decretos, disposiciones, relaciones y documentos importantes sobre caminos de fierro, arreglada en el Archivo de la Secretaría de Fomento*, Imprenta de Francisco Díaz de León, México, 1882, I, 10-12. Citaremos en lo sucesivo [MAZA], *Colección*.

⁹ PAYNO, *op. cit.*, pp. 16-17. El decreto de Santa-Anna, de 31 de mayo de 1842, puede verse en [MAZÁ], *Colección*, I, 18-20.

¹⁰ *Legislación mexicana*, 1855, pp. 191 ss. PAYNO, *op. cit.*, p. 29, reflexiona sobre la oportunidad de su construcción en relación con la difícil situación en que se hallaba el país: "En 1856 la revolución, como todas las revoluciones, había desorganizado completamente las rentas marítimas. Vidaurri había publicado un arancel en la frontera, Gamboa otro en Veracruz, y en muchos puertos habían adoptado el que se llamaba arancel Ceballos. Los productos de importación estaban consignados casi en su totalidad al pago de la deuda inglesa, de las convenciones diplomáticas y de reclamaciones extranjeras. No había medio de salir de esta situación, sino por una guerra o por una medida que pudiera conciliar las exigencias del comercio y de los acreedores y dejar al gobierno siquiera una parte libre de sus rentas. El feliz ensayo de los dos caminos de fierro prometía una era nueva de mejoras materiales, y este medio, también indirecto, podría influir en el aumento de los productos y en asegurar la paz pública."

¹¹ PAYNO, *op. cit.*, p. 71.

¹² Sobre ese optimismo de Escandón en cuanto al gobierno intervencionista y el pesimismo con que se veía el triunfo de la República, escribe PAYNO, *op. cit.*, pp. 75-76: "La fe en la República y en la restauración del gobierno del Sr. Juárez era una cosa tan rara entonces, y aun dos años después, que pocas personas consideraban que una vez establecido un gobierno monárquico apoyado en fuerzas disciplinadas y perfectamente pagadas, pudiese ningún poder del mundo derrocarlo. El pueblo cansado de la leva y de las vejaciones; los propietarios asustados con los procedimientos empleados por las administraciones mexicanas para sacarles dinero; los liberales mismos divididos y enemigos unos de otros; las familias buenas y religiosas de la clase media; el clero y su círculo ultrajado hasta lo infinito; los generales y oficiales arrojados a la calle por el decreto de Ortega; la aristocracia decente, moral y digna de México, reñida a muerte con la demagogia; las piedras, las viejas, los indios, los extranjeros, el comercio por mayor y de menudeo; los españoles, los cónsules, los ministros extranjeros, las aves del viento, los peces de la mar y los reptiles de la tierra, todos en coro y en consorcio iban a proclamar, a ayudar, a sostener y a bendecir el nuevo orden de cosas que se estableciera por toda la eternidad. Nadie adivinó ni previó el desenlace.—Estaba en los designios de Dios.—El Sr. Juárez, que no podía conocer esos designios, y el Sr. Lerdo y demás personas que lo siguieron, tienen un raro mérito que aun sus enemigos no dejarán de confesar."

¹³ PAYNO, *op. cit.*, pp. 79 ss., hace la crítica de la forma en que se constituyó la Compañía, viendo en ella grandes defectos; en cambio, la defiende vivamente Emilio PARDO en su folleto de réplica *Otra vez el señor Payno y la Empresa del Ferrocarril*, F. Díaz de León y Santiago White, Impresores, México, 1868.

14 Es importante conocer cuál era la reacción y el modo de pensar de los capitalistas extranjeros o sus representantes nacionales frente a las condiciones que el Estado mexicano exigía para el otorgamiento de las concesiones. Así, frente a la exigencia del Estado mexicano, que había aportado fuertes cantidades para la construcción de la vía de México a Veracruz y había exceptuado a la compañía de diversos y cuantiosos pagos a que estaba obligada (exigencia que se traducía en la recepción de un veinte por ciento de las utilidades que ese camino rindiera), Escandón escribía: "Luego que tal condición fue conocida en los mercados de Europa, me manifestaron las personas a quienes me dirigí que sobre aquella base nada podría hacerse, y que bastaba ese solo artículo *para presentar el negocio bajo mal aspecto*. Tal vez pareció allí que constituir al fisco en un socio especial del camino, distinto del cuerpo general de accionistas, con el derecho consiguiente de intervenir en todo y con los fueros y privilegios que le son propios, era introducir en la máquina de la compañía una *pieza heterogénea que podría estorbar o perturbar su movimiento*." Tales palabras dieron lugar a este airado comentario de PAYNO, *op. cit.*, pp. 58-59: "De modo que el Sr. Escandón y los *mercados* de Europa querían, y obtuvieron, por un lado libertad de derechos, la licencia y el privilegio en el territorio del *señor y dueño* de él, que era la nación mexicana, y además, dinero en abundancia, y con todo y esto querían excluir absolutamente a ese *señor y dueño* de toda participación, y lo consideraban como una *pieza heterogénea que turbaba y estorbaba* el movimiento de toda la admirable máquina de accionistas. Con este solo párrafo bastaba para haber quitado al Sr. Escandón bonos, subvenciones y privilegios: una pieza heterogénea y estorbosa debía quitarse enteramente."

15 PAYNO, *op. cit.*, p. 87.

16 Reseñando estos acontecimientos, Lucas Alamán escribe: "Acació ser aquel día domingo de Pascua de Espíritu Santo, durante la cual hay gran concurrencia de gente de la capital en el inmediato pueblo de San Agustín de las Cuevas, que ahora se llama Tlalpam, en donde se tiene bailes, juegos de naipes, peleas de gallos y otras diversiones. El virrey, según su costumbre, había concurrido a ellas, y allí recibió las gacetas de Madrid que contenían la abdicación de Carlos IV, la exaltación de Fernando y algunos de los primeros decretos de éste, que hizo leer al público en el palenque de gallos" (*Historia de Méjico*, en *Obras de D. Lucas Alamán*, Editorial Jus, México, 1942, vol. I, pp. 157-158).

17 Desde hacía varios años, algunos mexicanos y extranjeros habían establecido diversas líneas de ómnibus que comunicaban México con las poblaciones vecinas; esas líneas ofrecían un servicio no siempre regular, debido a la estación de lluvias que imposibilitaba el tráfico, y escaso cuando no era temporada de paseos. Para Tlalpan había una línea especial, que mejoraba su servicio en el período de feria y secas. Entonces partía el ómnibus tirado por caballos de la calle de Jesús número 9.

a las 8 de la mañana y a las 4.30 de la tarde, y de Tlalpan desde la tienda del Portal a las 7 de la mañana y a las 4.30 de la tarde. Los anuncios indicaban que, a más del servicio regular, había otro suplementario, el cual comunicaba no sólo Tlalpan, sino otros puntos cercanos; que el servicio comenzaría a prestarse a partir del primero de abril, en que daba comienzo la feria, a razón de cuatro reales el asiento (\$0.50); había que aprovechar esa oportunidad; además, el administrador general había hecho componer el camino, y así resultaba ideal el viaje para las familias. En Tlalpan ofrecían hoteles, restaurantes con cocina europea y toda clase de diversiones (*El Monitor Republicano*, 24 de marzo de 1857).

Siendo el servicio de ómnibus el único establecido, y prestándose por ello a la comisión de abusos reprobables, el Ayuntamiento de México, conforme al *Reglamento de coches de Providencia que salen para los alrededores de México*, determinó que se cobrasen sólo 2 reales por asiento hasta las 6 de la tarde, y 4 después de esa hora. Esta tarifa se refería a los viajes a Tacubaya y no más allá.

Otro género de abusos consistía en llevar mayor número de pasajeros del que regularmente podía caber en los vehículos, por lo cual don Vicente Riva Palacio, el 19 de marzo de 1857, dispuso que en los carruajes de alquiler se fijase el número de asientos y que no se admitiese ningún pasajero más, prohibiéndose el traslado de animales, bultos y otros objetos que incomodasen al público (*El Monitor Republicano*, 20 y 21 de mayo de 1853).

18 *Solicitud de Don José Gómez de la Cortina sobre que se le conceda privilegio por 50 años por el camino de hierro que ha proyectado establecer desde esta ciudad a Tlalpan, pasando por Tacubaya, Mixcoac, Coyoacán y San Ángel. Año de 1852. Secretaria del Despacho de Relaciones. Privilegios* (Archivo General de la Nación, Ramo: Fomento ferroviarios, t. 193, exp. 194). José Lorenzo Cossío, en su *Guía retrospectiva de la ciudad de México*, México, 1941, pp. 138-139, afirma que desde 1838 don Manuel Escandón, don Felipe Neri del Barrio, don José Gómez de la Cortina, don Juan Orbegoso, don Mariano Tagle y don Luis Vieyra solicitaron el permiso para construir un ferrocarril a Tacubaya, que no se les concedió sino el 2 de septiembre de 1840, y que no llegó a realizarse su construcción.

19 [MAZA], *Colección*, I, 32-34.

20 *El Constitucional, periódico oficial del Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos*, México, D. F., 1852, año I, núms. 226 (4 de junio), 234 (14 de junio) y 248 (30 de junio).

21 Archivo General de la Nación, *loc. cit.*

22 [MAZA], *Colección*, I, 72-74.

23 Archivo General de la Nación, *loc. cit.* Este camino era el que ocupaba una de las calzadas que unía a México con el Tepeyac, y que adelante iría por Santa Clara y San Cristóbal sobre el dique construido por

el Consulado de México para separar las aguas dulces del lago de Zumpango, de las salobres de Texcoco, y el cual sirve hoy para la carretera México-Laredo.

24 [MAZA], *Colección*, I, 141-146; PAYNO, *op. cit.*, pp. 26-27.

25 PAYNO, *loc. cit.*

26 *Ibid.*, pp. 116-117.

27 *Ibid.*, p. 28.

28 *El Monitor Republicano*, 16 y 20 de junio y 3 de julio de 1857.

29 L. Cossío, *op. cit.*, p. 139.

30 *El Siglo Diez y Nueve*, 7 de julio de 1857.

31 *Ibid.*

32 *Ibid.*, 8 de julio de 1857.—La crónica de la inauguración tal como se encuentra en *El Siglo Diez y Nueve* del siguiente día 5, describe la ceremonia como sigue:

«Ante un concurso inmenso y en medio de entusiastas aclamaciones se inauguró ayer el ferrocarril entre México y Guadalupe Hidalgo, teniendo buen éxito los grandes y constantes esfuerzos de la empresa. Sabido es que los Sres. Mosso Hermanos fueron los que idearon la construcción del ferrocarril de los Llanos de Apan, obtuvieron el privilegio y desplegaron la mayor actividad en empezar los trabajos y allanar todas las dificultades. Últimamente cedieron el negocio al Sr. D. Antonio Escandón, quien no ha omitido esfuerzo alguno en acelerar la obra.

»El pequeño ensayo que se ha hecho demuestra que, con fuerza de voluntad, nuestro país puede contar antes de mucho con un elemento de vida y prosperidad. La construcción de caminos de fierro seria sin duda el mayor bien que pudiera dispensarse a México, pues desarrollará su riqueza y contribuirá a afianzar la paz pública, resolviendo las más importantes cuestiones sociales y económicas.

»Descamos, por lo mismo, que el gobierno dispense todo género de protección a tan útiles proyectos, ayudando a su vasta realización y estimulando el espíritu de asociación y de empresa. La fiesta de ayer era uno de esos triunfos de la civilización, que opera en México agradable novedad. Al acto asistieron el presidente de la República, sus ministros, el cuerpo diplomático, y señoras de las más distinguidas. En los trenes estaban enlazados los pabellones de México y de los Estados Unidos. Los trenes partieron con escogida comitiva, y llegaron a la Villa en unos veinte minutos. Allí la empresa obsequió a los concurrentes con un banquete. Los Sres. Alejandro Arango y Escandón y D. Manuel Payno pronunciaron discursos, a que contestó el Excelentísimo Sr. Presidente.

»Por desgracia ocurrió un pequeño accidente que impidió se siguiesen corriendo los trenes. En la caldera del locomotor hubo una desoldadura por la que penetraba el agua, impidiendo la formación del vapor. Pero este accidente quedará pronto remediado, y en estos días el camino quedará al servicio del público.

»Es de esperar que la empresa siga sus trabajos con la mayor actividad, contando con la protección del gobierno y de los particulares.»

³³ *El Siglo Diez y Nueve*, 4 de julio de 1857.

³⁴ *Ibid.*, 12 de julio de 1857.

³⁵ *Ibid.*, 29 de julio y 5 de agosto de 1857.—El entusiasmo fue tan considerable, que movió la inspiración de don Eusebio Delgado para componer una polka titulada *El ferrocarril*, la cual se tocó en el baile de máscaras del 14 de febrero de 1858 que se efectuó en el Teatro Nacional, y se divulgó con éxito (*El Siglo Diez y Nueve*, 14 de febrero de 1858).

³⁶ *Ibid.*, 24 de febrero y 12 de marzo de 1858.

³⁷ *Ibid.*, 21 y 28 de julio de 1858. Para este último día, el horario había vuelto a modificarse, como sigue:

México	Guadalupe
8	8.30
9.15	9.45
10.30	11
11.30	12.30
3	3.30
4	4.30
5.15	6

Para entonces había ya dos clases, cobrándose en la de primera 2 reales (\$ 0.25), y en la de segunda 1 real (\$ 0.12).

³⁸ [MAZA], *Colección*, I, 211-213.

³⁹ PAYNO, *op. cit.*, p. 119.

⁴⁰ Para establecer las cifras totales, nos hemos servido de la obra manuscrita de FRANCISCO CALDERÓN, *Los tranvías de mulitas*, realizada en el seminario consagrado al estudio del Porfiriato, que dirige Daniel Cosío Villegas. Dicho trabajo forma parte de su obra ya publicada.