

## CAPITULO LVII.

## El Capital y los Ferrocarriles Urbanos.

Nada manifiesta más claramente el progreso de un país como el adelanto de sus ciudades, pues éstas son la indicación de su actividad, prácticamente en todas las líneas porque dirige la nación sus esfuerzos. La ciudad de México es á la República del mismo nombre lo que pocas capitales son á cualquier otro país. Esto se debe á condiciones locales especiales. Con motivo de la anarquía que prevaleció en la República desde los primeros días de la independencia nacional hasta el año de 1876 en que asumió la presidencia el General Díaz, el pueblo se había mantenido continuamente dividido en facciones. La situación era de lo más complicado, y numerosos asuntos agitaban de diversos modos la opinión pública y los varios partidos. Algunos sostenían que el poder debía centralizarse en manos de un gobierno central fuerte, mientras que otros defendían celosamente el derecho de los Estados á existir como entidades políticas distintas y con amplios poderes y privilegios. Todo esto conducía á una confusión indescribible y á un chocar constante de partidos é intereses, que generalmente terminaba, y con frecuencia también comenzaba, con derramamiento de sangre. Si los que abogaban por la completa autonomía de los Estados, hubieran comprendido los verdaderos principios del federalismo, de la democracia y del republicanismo, y si hubieran el país y el pueblo en general estado capacitados para llevar á la práctica los principios porque abogaban, el resultado no podía sino haber sido muy feliz para México. Pero la mayor parte de los reformadores políticos de México en esos días, eran soñadores de utopías, que cerraban los ojos resueltamente á las condiciones políticas, sociológicas é industriales que los rodeaban, y aboga-

ban por una democracia y gobierno ideales, por el pueblo, para el pueblo y con el consentimiento del mismo, cuando la inmensa mayoría del populacho no tenía la menor idea de democracia, ni de gobierno, ni de derechos políticos y ni siquiera de derechos individuales.

Lo que á estos soñadores de utopías—muchos de ellos indudablemente patriotas y solícitos por la felicidad de su país, pero poco prácticos—les fué imposible hacer, quedó para que el General Díaz lo convirtiera en realidad. Aún antes de haberse hecho él cargo de la presidencia, comprendió las dificultades que impedían la paz, prosperidad y desarrollo de su país; y se dedicó con toda resolución á hacer surgir el orden del caos que existía, á reconciliar los varios credos políticos y facciones hostiles y ponerlos á todos en condiciones de trabajar por el bienestar de la patria común. Para llevar esto á cabo, comprendió que era absolutamente indispensable un gobierno central fuerte; por lo cual comenzó por centralizar el Poder Ejecutivo de toda la Nación en la capital. Y así, la ciudad de México vino á ser la misma vida de la Nación. Su crecimiento en tamaño, en poder y en influencia ha sido firme, rápido y sin interrupción. Este fué el resultado natural de la política impuesta al Gobierno por las condiciones sociales, políticas é industriales que existían por todo el país. Tenemos, pues, que la ciudad de México se ha convertido en el centro de la vida política y social de la República. Y como resultado natural, centenares de familias pudientes han construido en la capital, durante la última década, verdaderos palacios para residencia. Quizá no viven en ellos más que unos pocos meses durante el año; pero la circunstancia de haberlos edificado y derrochado riquezas en ellos, demuestra la influencia que la ciudad de México ha adquirido sobre toda la República.

Hace treinta años la vida en la capital era vida de provincias, localista y barata. Estas condiciones

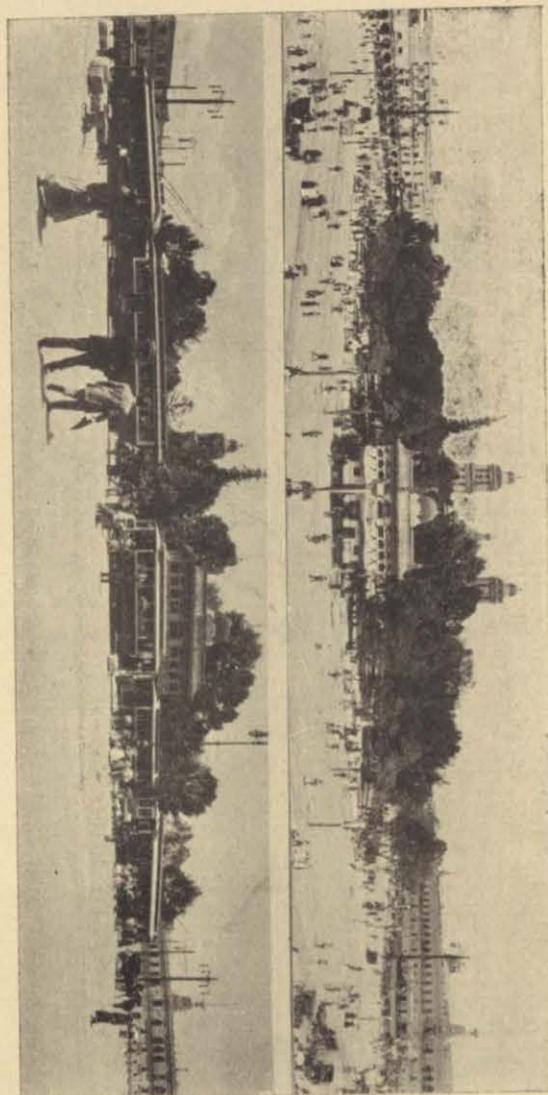
han cambiado hoy. Los negocios se han desarrollado rápidamente, el comercio se ha centralizado en la capital; almacenes locales por mayor de alguna importancia, han desaparecido prácticamente en las ciudades de los Estados. La ciudad de México se ha convertido en un gran foco central de donde irradian no solamente la vida social y política del país, sino también el comercio, las transacciones, la minería y las industrias. El resultado ha sido que la ciudad ha franqueado sus límites originales, y se ha extendido por las tierras encharcadas que la rodeaban en los días en que el General Díaz asumió la presidencia.

El desagüe del Valle de México, el drenaje apropiado de la capital y la mejora del sistema de sus ferrocarriles urbanos han hecho posible el rápido desarrollo de la principal ciudad de la República, y han convertido á la ciudad de provincia, de hace un tercio de centuria, en una espléndida ciudad moderna de cerca de medio millón de habitantes.

La extensión y mejora del servicio de los ferrocarriles urbanos de la capital de la República han permitido á media población el poder vivir en barrios hermosos de la ciudad, bien desaguados y sanos, y en poblaciones suburbanas donde nunca hubieran pensado en residir hace quince años.

Y este movimiento hacia los suburbios es ahora muy pronunciado. Y está destinado á hacer de la capital de México, en comparativamente pocos años, una ciudad de un millón de habitantes; la cual no incluirá solamente la ciudad de hoy, sino también las varias poblaciones suburbanas, que rápidamente van creciendo hacia ella. Cuando este tiempo llegue, México será un lugar mucho mejor, más sano y más hermoso. En lugar de estar situado en los llanos que formaron el asiento del lago, habrá ido subiendo por las alturas que rodean el Valle de México, y en algunos de sus barrios será aún posible dominar las alturas de Chapultepec.

Todo esto hubiera sido imposible sin la mejora y extensión del sistema de ferrocarriles urbanos de



VISTAS DEL ZÓCALO, MÉXICO, D. F.

la capital y las líneas suburbanas que la unen con las poblaciones del Valle de México. Es, por consiguiente, muy interesante delinear, aunque sea ligeramente, el desarrollo de este sistema.

El primer ferrocarril urbano se estableció en la ciudad de México el año de 1856. Era muy primitivo: consistía en tres carros tirados por mulas, sobre una línea que atravesaba las partes comerciales y de residencia de la ciudad, que estaban muy lejos de ser muy extensas. El largo de la línea era tan restringido como su equipo, y el viaje redondo, ida y vuelta, ocupaba solamente veinte minutos.

Otras concesiones para la construcción de líneas de ferrocarriles urbanos fueron expedidas en la capital, según las fué requiriendo el crecimiento de la ciudad y la extensión de sus intereses. Y así, después de algún tiempo, habían operado un número de pequeñas compañías, independientes una de otra. Algunas tentativas se hicieron de tiempo en tiempo para consolidarlas, lo cual finalmente tuvo lugar en 1883 cuando todos los intereses de los ferrocarriles urbanos de la capital fueron fundidos en una compañía, bajo el nombre de Ferrocarriles del Distrito Federal. Esta compañía aumentó varias de sus líneas, y obtuvo del Gobierno una nueva concesión, dándole el derecho de operar ferrocarriles urbanos en el Distrito Federal durante noventa y nueve años.

El año de 1900 una compañía británica compró todos los derechos y propiedades de esa empresa, y se reorganizó bajo el nombre de Compañía de Tranvías Eléctricos de México. La palabra "eléctricos" indicaba los designios de la nueva Compañía, la cual inmediatamente procedió á tender sus líneas, construir nuevas y aplicar tracción eléctrica á las partes más importantes del sistema.

El año de 1907, una compañía canadiense, á cuya cabeza estaba el Dr. F. S. Pearson, adquirió los derechos y propiedades de la empresa inglesa; y de nuevo se le cambió nombre al sistema de ferrocarriles

urbanos del Distrito Federal; esta vez fué llamado "Compañía de Tranvías de México."

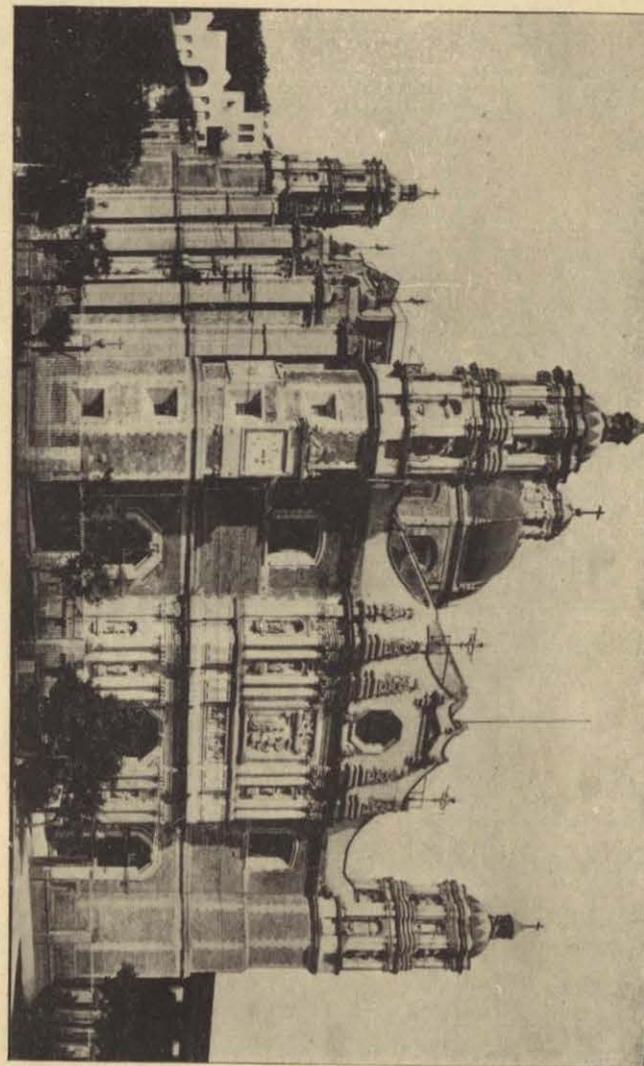
Bajo esta nueva administración, el desarrollo del sistema ha sido notable. Nuevas líneas que llegan á todas partes del Distrito Federal, se han construido, y la mayor parte del sistema ha sido convertido en de tracción eléctrica. Actualmente tiene la compañía siete sub-estaciones para la distribución de la energía eléctrica, la cual es obtenida de la Compañía Mexicana de Luz y Fuerza, también empresa canadiense. Tres de estas sub-estaciones están dentro de los límites de la ciudad, y cuatro en distritos suburbanos, como sigue: Mixcoac, Tlalnepantla, Xochimilco y Churubusco.

Las oficinas principales, talleres, depósitos, almacenes y cobertizos para los carros, todo lo cual cubre quince ácre de extensión, están situados en Indianilla, dentro de la parte sur de la capital; y solamente allí hay local para abrigar 500 carros.

Los talleres de la compañía son de lo más completo y moderno del continente norte-americano. Están equipados y provistos de todo lo necesario para la construcción de toda clase de carros, de pasajeros, de carga y fúnebres, y para llenar cualquier otra necesidad en el servicio de la empresa. Solamente en estos talleres se ocupan constantemente más de 500 hombres. Como éstos, prácticamente son todos mexicanos, esta industria sola es un buen ejemplo del vasto campo que ha sido abierto al obrero del país durante la administración de Díaz; y explica por qué ha mejorado tanto la condición del primero, en las ciudades grandes de la República, durante la última veintena de años.

Además de este depósito principal, la compañía tiene otro en San Antonio Abad, también dentro de los linderos de la ciudad, el cual es suficiente para abrigar doscientos carros más. Este último se usa principalmente para el manejo del sistema de carros de carga.

Los principales almacenes de la compañía están



Basilica. Guadalupe Hidalgo, D. F.

situados también en Indianilla; pero posee además un segundo depósito de seis acres de extensión á una milla de este último lugar. Este depósito se usa para almacenar material pesado.

En Ursula la compañía posee y explota una inmensa cantera de piedra, de la cual saca todo el material que se necesita para construcción y lastre.

El número de hombres empleados por la Empresa actualmente en las líneas y departamentos de construcción, es cerca de 1,500. Esto indica la actividad que reina en el trabajo de construcción, actividad que se ha mantenido desde hace unos años; y que significa la inversión de grandes sumas de dinero, y la provisión de empleos á un ejército de obreros del país.

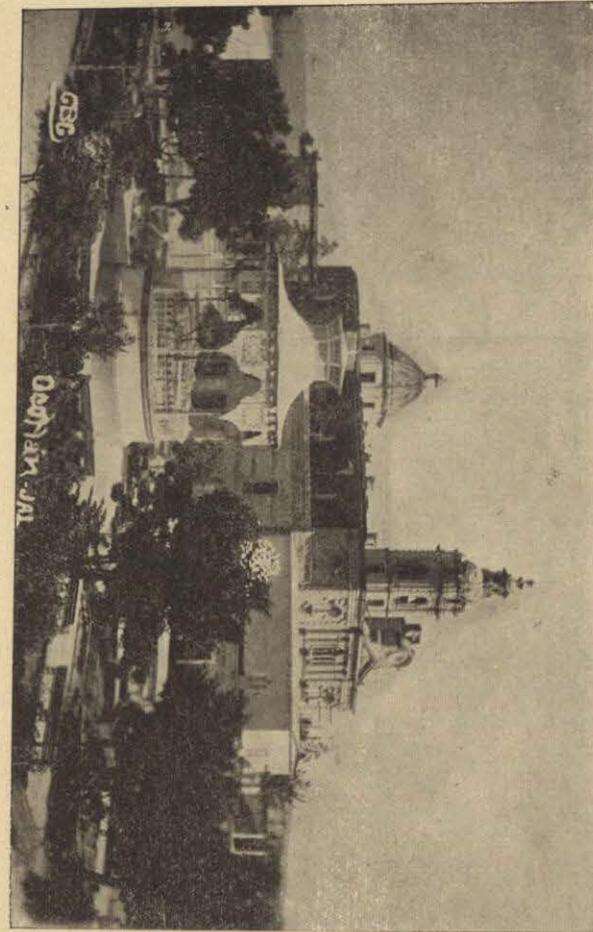
La Compañía de Tranvías emplea en su servicio 617 carros, distribuidos como sigue: 250 carros motores para pasajeros, 85 carros para pasajeros sin motor, 68 carros para pasajeros de tracción animal, 71 carros fúnebres, 135 carros de carga y 8 para servicio especial. Estos son operados sobre 182 millas de líneas; 159 de las cuales están equipadas con trolleys eléctricos y 23 se operan por medio de tracción animal. Esto es sin tomar en cuenta los apartaderos para carga en las canteras, fábricas, etc. El plan actual de la compañía incluye la adición de varias millas más á este extenso sistema ferrocarrilero, para proveer de medios de transporte fáciles á varias partes de la ciudad que han crecido rápidamente en los últimos años.

El sistema operativo de la compañía se compone de cuarenta diferentes líneas ó rutas, de las cuales treinta y cinco son de tracción eléctrica y cinco de mulas. Estas últimas líneas son, por supuesto, las menos importantes del servicio. Pero aún éstas, espera convertir la compañía en eléctricas, dentro de los próximos diez y ocho meses.

Con el objeto de contribuir y alentar el desarrollo de las poblaciones suburbanas, la compañía hace algunos años estableció un sistema de billetes de

pasaje mensuales; á los cuales se les llama "abonos." Estos autorizan al tenedor á hacer cinco viajes al día, entre el centro de la ciudad y el punto para el cual se expide el billete. Como estos abonos se venden á precios muy moderados, oscilando entre \$4.50 y \$10.00 por mes (moneda mexicana), han ejercido una influencia poderosa en el movimiento de familias, que ha tenido lugar con regularidad durante los últimos años, del centro de la ciudad á los suburbios, y ha contribuido grandemente á la construcción y desarrollo de estos últimos. Un servicio expreso veloz, inaugurado por la Compañía de Tranvías hace algún tiempo en casi todas las líneas suburbanas, en adición al servicio ordinario de trenes, ha contribuido también grandemente á hacer muy populares las poblaciones de los suburbios. Estas carreras se hacen en la mañana, al medio día y en la tarde, después de la hora de cierre, para proporcionar á la gente de negocios que vive fuera de la ciudad, un servicio rápido en las horas que más lo necesita.

La Compañía de Tranvías hace un extenso negocio de fletes entre la ciudad y las varias villas y poblaciones suburbanas por donde pasan sus líneas. El departamento de transportes, que está á cargo de un superintendente especial, fué iniciado hace pocos años con el objeto de proporcionar roca de las canteras á los lugares donde pudiera necesitarse; pero se desarrolló con tal rapidez, y vino á ser tan popular, que se dedican ahora á este servicio, el cuarenta por ciento de los carros que emplea la compañía. Además del negocio primitivo de acarreo de piedra, se transporta arena de las muchas areneras que hay diseminadas por todo el Distrito Federal, ladrillo de las ladrilleras, pulpa de madera de las estaciones de ferrocarril á las factorías, papel de las fábricas de papel, y en resumen, toda clase de carga, que una gran ciudad con poblaciones y villas suburbanas importantes, ofrece para el transporte. Pocas compañías de ferrocarriles urbanos en el continente norteamericano, hacen un servicio de transportes tan impor-



VISTA DE OCOTLÁN, JALISCO.

tante como la Compañía de Tranvías de México. Esta es una de las mejores lecciones prácticas acerca del desarrollo actual de la capital de la República mexicana.

Otro servicio que es más ó menos peculiar de la ciudad de México y que se originó con la Compañía de Tranvías, es el correr carros fúnebres en las líneas eléctricas, carros que llevan todos los muertos de la ciudad á los varios cementerios, hasta las puertas de los cuales se han tendido las líneas. Para este servicio se han construido carros especiales, con un catafalco para colocar el ataúd y á ambos lados suficiente lugar para poner flores y coronas. Este es un servicio de gran importancia, pues emplea 71 carros, los cuales están casi constantemente en uso durante las horas del día en que los cementerios están abiertos. La tarifa oscila entre \$3.75 y \$150, moneda mexicana, de acuerdo con la clase de carro y el grado de servicio requerido.

La Compañía de Tranvías tiene su imprenta propia, teléfonos, club, biblioteca, baños, dormitorios, restaurants y barbería para uso de sus empleados, cuyos servicios son todos gratis, con excepción del restaurant.

El desarrollo de la Compañía de Tranvías durante los últimos diez años, indica cuál ha sido el desarrollo de la ciudad de México durante ese mismo tiempo. El año de 1900, la Compañía condujo 29.669,888 pasajeros, mientras que en 1909, el número de pasajeros llegó á 71,973,390, ó sea un aumento de 170 por ciento. Este rápido desarrollo de los negocios de la Compañía es debido al aumento de sus líneas, á la introducción de tracción eléctrica y á la translación á los suburbios de un número respetable de gente de la capital. También, como es natural, el rápido crecimiento y prosperidad de todos los pueblos y aldeas del Distrito Federal y del Valle de México han permitido á la Compañía ampliar sus negocios continuamente; como lo ha estado haciendo durante los últimos diez años y lo continúa haciendo

hoy. Los planos de extensión que actualmente realiza y proyecta, son una indicación clara de la fe que tiene en el progreso de la capital y en la estabilidad del gobierno mexicano. Y decimos ésto, porque es bien sabido que la Compañía tiene en proyecto el aumento en la extensión de sus líneas en un futuro próximo; y si los proyectos actuales se llevan á cabo, como sucederá probablemente, la Compañía de Tranvías logrará abarcar la mayor parte del tráfico comercial y movimiento de pasajeros en el Valle de México.

Hay centenares de otras grandes empresas, cuya historia es la historia del desarrollo y la prosperidad de la ciudad de México durante la administración del General Díaz; pero he seleccionado de entre todas ellas la Compañía de Tranvías, porque es una institución que todo el mundo que ha estado en la capital de la República mexicana conoce, y su desarrollo puede ser mostrado objetivamente como una indicación práctica del inmenso progreso que han tenido tanto en población como en cultura, durante los últimos años, todas las ciudades, villas y aldeas del Distrito Federal.

Lo que ha tenido y tiene lugar en la ciudad de México es lo que tiene lugar, como es natural, en menor escala en todas las ciudades y poblaciones grandes de la República. Se comenzó á despertar este movimiento de progreso desde hace ya algunos años, cuando Porfirio Díaz manifestó su deseo sincero y leal de proporcionar á su país un gobierno honrado, igualdad de derechos para todos, y de mantener la paz á costa de cualquier sacrificio. Poco á poco, desde ese día, treinta años hace, ha renacido la confianza, y millones de dinero extranjero han sido invertidos en el país; y tanto los Estados Unidos como el Canadá y todos los países de Europa, han contribuído con su riqueza á reconstruir esta antigua tierra de los aztecas, que acaba de despertar de su largo sueño de centurias enteras. Los capitalistas que han tenido fe en el futuro y prosperidad de México han

recogido ya la cosecha de su fe y de su trabajo, y esta cosecha ha sido ciertamente muy liberal. Pero el porvenir de la República promete más que su pasado y aún más de lo que su presente ofrece. Ha sido México tan afanosamente atendido durante los últimos treinta años; ha sido tan cuidadosamente conducido por las sendas del progreso y del adelanto modernos, y la han enseñado de un modo tan práctico los medios y ventajas de la paz, que su porvenir está por completo asegurado. No hay ya posibilidad de que retroceda en la carrera de adelanto que ha principiado y el capitalista que confía su fortuna al progreso de la Nación mexicana, tiene todas las probabilidades de obtener beneficios mucho mayores que los que han obtenido los centenares de capitalistas y propietarios actualmente florecientes, que tuvieron fe en México cuando estaba aún luchando por olvidar su inquieto y penoso pasado.