

Aguirre Hermanos. En 1890 desaparece el aceite, que vivió durante un siglo. En ese año, la Ciudad contaba con

300 focos eléctricos de 2,000 bujías.

500 luces de gas.

1,130 de trementina y nafta.

123 de aceite.

2,053 luces, que importaban al mes \$13,887.51.



Sr. Regidor
Ingeniero D. Miguel A. de Quevedo.

La luz eléctrica y el gas, los proporcionaba la «Compañía Mexicana de Gas y Luz Eléctrica,» con una instalación en la Reforma, para esta última clase de alumbrado, y un gran Gasómetro en la Escobillería. Daba también alumbrado particular.

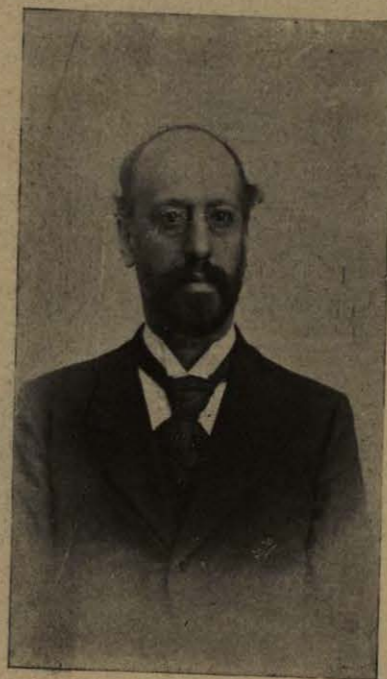
Sin embargo, la Empresa fué lenta en sus labores; la instalación pública jamás pasó de provisional: hasta 1897, sólo llegó á proveer á la Ciudad con

332 focos de 2,000 bujías, y

196 „ „ 1,500 „

528 focos en total.

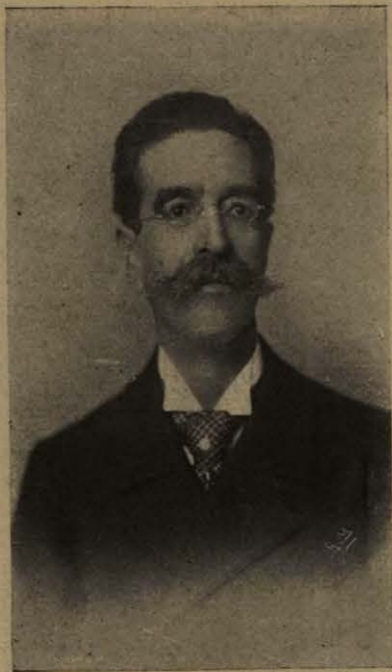
La Ciudad necesitaba de mayor progreso en punto á alumbrado, y la Compañía citada, por su organización, su sistema y sus atrasos, tuvo que sucumbir en la demanda. El Ayuntamiento de 1896 lanzó una convocatoria para proveer á la



Sr. Regidor
Dr. D. José Ramírez.

Ciudad de moderno alumbrado público, ganando la palma la casa Siemens y Halske, de Berlín. Sus representantes en México trabajaron con ahinco, efectuando una costosa instalación subterránea, en su mayor parte, y otra aérea aunque corta. Dispusieron las lámparas, ya en elegantes candelabros iguales á los de la Capital del Imperio Alemán (en la Plaza Mayor, Avenida Juárez, Calzada de la Reforma, etc.),

ya colgantes en los cruceros de las calles, y en 14 de Febrero de 1898, empezaron á funcionar 480 focos de 2,000 bujías y 120 de 1,200 bujías; también se hizo instalación especial de lámparas incandescentes para los portales y otras calles. Además, la Compañía Siemens, que tomó después en México el nombre de «Compañía Mexicana de Electricidad,» montó á todo costo una espléndida ESTACIÓN CENTRAL en Nonoalco,



Sr. Regidor
Dr. D. Juan José Ramírez de Arellano.

muy digna de especial visita, para la producción de energía eléctrica.¹ Tiene, asimismo dos *subestaciones*, situadas respectivamente, una en la 2^a de Humboldt número 5, y la otra en la calle de Medinas número 25, oficinas en las cuales se encuentran las extremidades de los tres cables principales de alimentación que parten de Nonoalco.

¹ Para amplios detalles, véase el interesante trabajo del Sr. Arizpe, que he venido consultando: EL ALUMBRADO PÚBLICO EN LA CIUDAD DE MÉXICO, páginas 129 y siguientes.

El alumbrado se ha ensanchado hasta los suburbios, aun cuando casi á diario el Ayuntamiento multiplica por todas partes el número de luces; habiendo desaparecido por completo el gas, la trementina y la nafta. Hoy la Ciudad de Mé-



Sr. Regidor
Lic. D. Luis Riba y Cervantes.

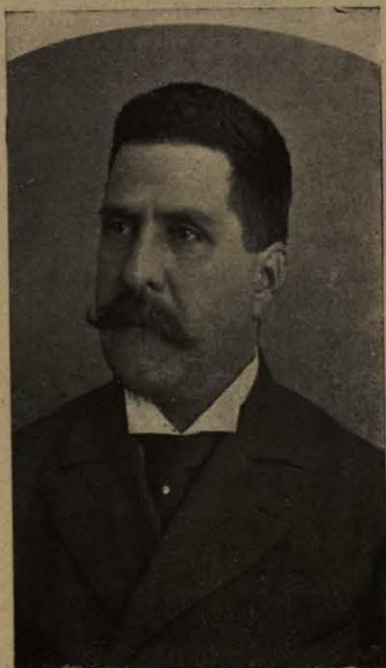
xico se ilumina con el siguiente número de luces (Presupuesto de Octubre de 1901):

- 500 focos de 2,000 bujías, que alumbran durante 3,600 horas al año.
- 107 focos de 1,200 bujías, que alumbran 1,400 horas al año.
- 271 focos de extensión, de 1,200 bujías.
- 101 focos incandescentes de 50 bujías, que alumbran durante 3,600 horas al año.
- 979 focos eléctricos.

CAPÍTULO SEGUNDO.

Continuación de los Ramos Municipales.

I. FERROCARRILES.—Las líneas urbanas y foráneas.—D. Ramón Guzmán.—La «Compañía Limitada de Ferrocarriles del Distrito.»—La vía angosta.—Los *Circuitos*.—El Ferrocarril del Valle.—El Circuito de Baños.—Traspaso de la de los Ferrocarriles del Distrito.—La tracción eléctrica.—Sus instalaciones.—Inauguración del servicio.—La «Compañía Limitada de Tranvías Eléctricos.»—II. HACIENDA MUNICIPAL.—Su estado actual.—Ingresos y Egresos de 1881 á 1900.—El Presupuesto



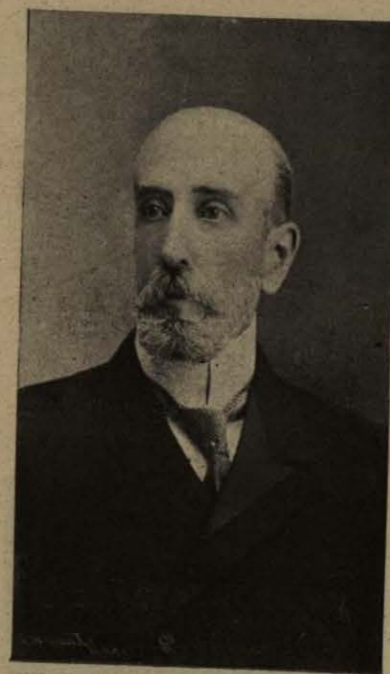
Sr. Regidor
Don Ignacio Solares.

de Egresos de la Municipalidad para 1901.—III. LIMPÍA DE CIUDAD. BARRIDO, RIEGO Y LAVADO DE LAS VÍAS PÚBLICAS.—El servicio de Limpia y su objeto.—El tiradero de Zoquiapan.—El Horno Crematorio.—El Barrido, Riego y Lavado de las calles.—Creación de este servicio.—Su dotación actual.

I.—FERROCARRILES.

Al Ayuntamiento corresponde otorgar el permiso para la construcción de vías férreas en el interior de la Ciudad; porque atañe á la Secretaría de Comunicaciones lo relativo á re-

glamentación de tráfico, velocidad, etc., de los ferrocarriles. Las líneas urbanas y foráneas han adquirido en México una verdadera importancia. Débese la creación de ellas (*vía ancha*) al activo y vigoroso D. Ramón Guzmán, que fué el alma de la «Compañía Limitada de los Ferrocarriles del Distrito.» Más tarde vino la competencia con la *vía angosta*, que formó los útiles *Circuitos* con correspondencia; pero al fin la



Sr. Regidor
D. Joaquín de Trueba.

empresa más poderosa é inteligente, hubo de vencer en la contienda y absorbió á los Circuitos haciéndolos suyos. También el emprendedor D. Agustín Cerdán estableció, con tracción de vapor, el *Ferrocarril del Valle*, de México á Tizapán, por Tacubaya, Mixcoac y San Angel. Los Ferrocarriles del Distrito lograron obtener del Congreso de la Unión, ciertas disposiciones favorables á su Compañía, y luchando ésta con el Ferrocarril del Valle, lo absorbió también. La Compañía

del Distrito, durante su época de expansión y desarrollo, llevó sus líneas á casi todos los puntos importantes del mismo Distrito, cruzando con una verdadera red las calles de la Ciudad; empleó en general, la tracción animal, exceptuando la línea de Tlalpan, donde usó el vapor; hasta que la Empresa pasó á poder de un sindicato extranjero, que hoy reside en Londres. Así, la Compañía de los Ferrocarriles del Distrito,

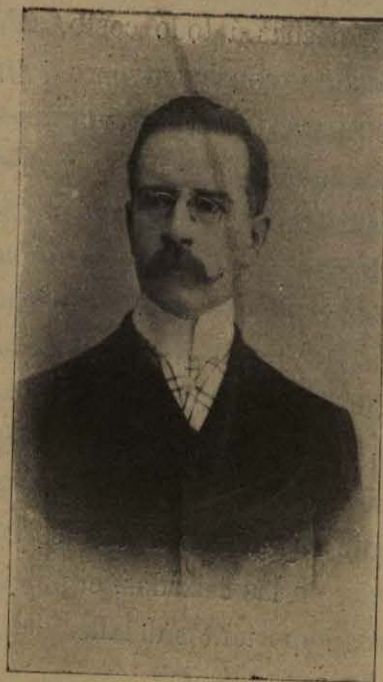


Sr. Síndico 1º
Lic. D. Luis G. Tornel.

que representa un fuerte capital, hubo de apoderarse de todas las líneas existentes en la Ciudad, y sólo se ha conservado independiente, aunque muy aminorada su importancia, la línea del *Circuito de Baños*.

El gran movimiento de pasajeros que tienen los coches del Distrito, la cultura de la Capital, los adelantos modernos, exigen de consuno, y desde largos años, una mejora de verdadero progreso: la tracción eléctrica. Por lo mismo, el Ayun-

tamiento de 1896 acogió en el acto la solicitud que, en 14 de Abril de ese año, le presentó la Empresa de los Ferrocarriles del Distrito, para cambiar, primeramente en algunas calles, y después en todas las foráneas, la tracción animal por la eléctrica, sistema de *trolley*, con cable aéreo. La Comisión de Obras Públicas, después de un detenido estudio, propuso al Cabildo, y éste aceptó, la concesión otorgada en Agos-



Sr. Síndico 2º
Lic. D. Francisco L. de la Barra.

to de dicho año, la cual obtuvo la sanción superior. En 1898 empezaron con actividad sorprendente los trabajos de transformación de las vías, cambiando el riel de hongo por el de tranvía; colocando postes, tendiendo cables, y alzando al propio tiempo en terrenos de la Indianilla, al Sur de la Ciudad, el magnífico edificio que debería alojar las calderas y los dinamos, y servir, además de depósito del material rodante, á oficinas generales de la Empresa, que acaba de trocar su an-

tiguo nombre de «Compañía Limitada de Ferrocarriles del Distrito,» por el de «Compañía Limitada de Tranvías Eléctricos.»

Durante todo 1899 se prosiguieron los trabajos, hasta que en 15 de Enero de 1900, de una manera solemne y oficial, se inauguró la línea de México á Tacubaya; después se fueron concluyendo las líneas de Guadalupe Hidalgo, de Tlalpan, de San Angel, y se establecieron coches para el servicio urbano. Las instalaciones, hechas á todo costo, sólidamente y con buen material, aun no se concluyen; pero dentro de poco tiempo la Ciudad disfrutará de un servicio rápido, cómodo, elegante y completo, como ha empezado á disfrutarlo. Es posible que, corriendo el tiempo, se establezca el cable subterráneo.

El tipo escogido para la vía es el que se conoce con el nombre de «Standard Gage,» de 1^m44 de anchura. Los coches son de la casa J. G. Brill, de Filadelfia, y los foráneos son muy elegantes. Los generadores de energía eléctrica son de la «General Electric Co.» La Secretaria de Comunicaciones y Obras Públicas, de acuerdo con el Ayuntamiento de la Capital, expidió un estudiado reglamento al cual se sujetan: la velocidad en las calles y en las calzadas, el potencial, ciertas instalaciones y otros importantes detalles del servicio.

II.—LA HACIENDA MUNICIPAL.

Los gastos de la Municipalidad han venido acrecentándose en estos últimos años, á medida que la población ha aumentado y la Ciudad extendiéndose en superficie.

Los ingresos de la propia Municipalidad, conforme á las Leyes de 20 de Enero y 29 de Diciembre de 1897, se componen de diversos productos: *Rentas propias: Impuestos municipales: Asignaciones de impuestos federales: Sub-*

venciones que el Gobierno general concede al Ayuntamiento: Ingresos extraordinarios ó accidentales.

Bajo la denominación de Rentas propias, se comprenden: los productos de Aguas; Arrendamientos de terrenos y de fincas; Capitales de la propiedad de los Ayuntamientos y réditos que causan; Mercados; Panteón Municipal; Rastros.

Entre los Impuestos se consideran: las casas de alojamiento; los giros mercantiles é industriales; juegos y diversiones; legalizaciones de firmas y de pesas y medidas; materiales de construcción; obras exteriores é interiores; pavimentos y atarjeas; postes; vehículos.

Las Subvenciones del Gobierno comprenden la parte de las rentas federales que se asignen para ese objeto.

Los Ingresos accidentales ó extraordinarios se forman de los productos de Aprovechamientos, Donativos, Indemnizaciones y Multas.

Para que ligeramente pueda juzgarse del aumento progresivo de las rentas municipales, hé aquí un cuadro comparativo de los ingresos y egresos del Municipio, durante el período de los últimos veinte años:

AÑOS.	INGRESOS.	EGRESOS.
1881.....	\$ 1.420,829 43	\$ 1.415,153 08
1882.....	1.291,804 77	1.298,684 90
1883.....	1.425,511 06	1.419,920 32
1884.....	1.249,927 88	1.255,012 81
1885.....	1.401,969 89	1.399,143 76
1886.....	1.807,666 13	1.765,275 63
1887.....	1.911,308 27	1.944,745 34
1888.....	2.236,080 60	2.248,760 24
1889.....	2.516,507 14	2.471,940 27
1890.....	3.172,682 98	3.072,878 00
1891.....	3.258,898 95	3.252,811 76
1892.....	3.204,189 84	3.195,436 41
1893.....	3.283,967 33	3.252,063 63