

VI. — Las empresas de transportes

Ferrocarriles. La red de ferrocarriles tendida en la República, no es aún todo lo densa que las múltiples necesidades del país requieren, quedando grandes regiones sin estas vías de comunicación, no obstante las enormes riquezas que encierran y que no se explotan por falta de medios adecuados para los transportes. Hay Estados como Tabasco, Chiapas, Guerrero y el territorio de Baja California, que no poseen un solo palmo de vía férrea, y otros como Colima, Tepic y Sinaloa, que, si algún tramo poseen, de poco ó nada les sirve por no estar entroncado con la red general.

En la mayor parte de los casos, la fragosidad del terreno que exige costosísimas obras de arte en los caminos y la poca densidad de población, tienen alejada esta clase de empresas que temen exponer á la paralización fuertes capitales, pero este temor es infundado y sus cálculos son erróneos. Una vía de ferrocarril resulta improductiva sólo en el caso de que el terreno que atraviese sea estéril y carezca de zonas mineras; pero habiendo alguno de estos elementos, los buenos resultados son seguros, por cuanto dichas vías tienen el privilegio de aumentar la industria y desarrollar el tráfico, creándolo aun donde no existe, y fomentando la acumulación de gentes en las poblaciones de su tránsito.

Véase, en demostración de lo dicho, el siguiente cuadro, que pone de relieve el constante progreso de los ferrocarriles mexicanos:

FERROCARRILES	PRODUCTOS en 1875	PRODUCTOS en 1885	PRODUCTOS en 1895
	<i>Pesos</i>	<i>Pesos</i>	<i>Pesos</i>
Ferrocarril Mexicano	2.446.555,46	3.416.650,33	3.080.860,82
— Interoceánico . . . . .	... ..	676.578,80	2.262.657,59
— Nacional Mexicano	43.248,32	1.296.114,12	4.432.357,48
— Central Mexicano . . . . .	... ..	3.595.388,22	9.595.865,64
— del Distrito	309.892,35	753.881,35	1.423.906,25
— de Sonora . . . . .	... ..	295.108,79	611.694,18
— de Hidalgo y del NE. . . . .	... ..	109.005,51	797.685,57
— Internacional Mexicano . . . . .	... ..	144.059,24	2.473.977,40
TOTAL.	2.799.696,13	10.286.786,36	24.679.004,93

En obsequio á la brevedad hemos incluido en el cuadro que antecede únicamente los principales ferrocarriles, pero todos en general siguieron y siguen la misma ley de progreso como lo demuestra este otro cuadro:

MOVIMIENTO Y PRODUCTOS
DE TODOS LOS FERROCARRILES DE LA REPÚBLICA

AÑOS	KILÓMS. en explotación	PASAJEROS	CARGAS		TOTAL productos
			Toneladas	Kilogs.	
En 1880	1.000	7.183.499	249.552	707	4.504.135,39
— 1885	6.000	12.745.902	1.178.607	223	10.657.219,42
— 1890	9.500	19.163.758	2.726.469	209	20.919.907,23
— 1895	10.723	26.169.304	4.405.985	067	29.066.928,22

Asombra verdaderamente el trabajo y progreso que revelan los anteriores números. La cifra de mil kilómetros de ferrocarril tendidos hasta 1880 se eleva, en quince años no más, á la pasmosa cantidad de 10.723, mientras los productos de las varias empresas pasan, en el mismo lapso, de cuatro á veintinueve millones

de pesos. En los últimos años de 1896 y 1897, se tendieron muchos kilómetros más, pudiendo calcularse en 12.000 km. los que están en explotación actualmente.

Ningún otro dato como éste pone tan de manifiesto los beneficios de la paz. Desde 1837 á 1873, ó sea en 36 años, no pudieron tenderse más vías que los 516 kilómetros del Ferrocarril Mexicano, porque los continuos trastornos políticos del país paralizaban á cada momento los trabajos; mientras que en 15 años de tranquila vida política y patriótica labor, se pudo cruzar el territorio con casi dos mil leguas de caminos de hierro. ¡Nunca la posteridad honrará bastante la memoria de aquellos hombres públicos, ilustres mexicanos, que arrancaron su patria de la anarquía é inauguraron el reinado de la paz, porque ellos son verdaderos benefactores del pueblo!

Damos aquí una ligera descripción de los principales ferrocarriles de la República, sin perjuicio de volver á ocuparnos de ellos al tratar de cada Estado que atraviesan; y para juzgar mejor de la importancia de cada uno, ponemos también un cuadro del movimiento que obtuvieron desde su construcción hasta 31 de Diciembre de 1897.

FERROCARRIL MEXICANO

De México á Veracruz	423 kilómetros	750 metros	} 516 kilómetros 500 metros.
Ramal de Apizaco á Puebla	47	—	
Ramal de Ometusco á Pachuca	45	750 —	
Ancho de la vía 1 metro 435 milímetros.			

Data de 1837 la primera idea para tender un ferrocarril que uniese el puerto de Veracruz con la capital de la República, y durante la administración del General Bustamante se concedió privilegio á un señor Arrillaga para tenderlo. Tan múltiples fueron las dificultades con que tropezó la empresa, que en los primeros siete años no alcanzó á construir sino cinco kilómetros de camino, y otros siete años después, no pasaba más acá de *Tejeria*. Entonces el Gobierno vendió al Sr. Antonio Escandón, el tramo construido y le concedió privilegio especial para unir á Veracruz con Acapulco, en el Pacífico, por medio de una vía férrea que hasta la fecha no llegó á tenderse, avanzándose en la de México á Veracruz con las mismas dificultades y lentamente, como al principio. Los trastornos políticos, las continuas revueltas que asolaban el país, no permitían otra cosa, y así fué que se llegó al año 1867, treinta después de la primera concesión, sin haber construido más vía que los tramos de México á Apizaco, 139 kilómetros, y de Veracruz á Paso del Macho, 76 kilómetros, ó sea poco más de la tercera parte de la concesión.

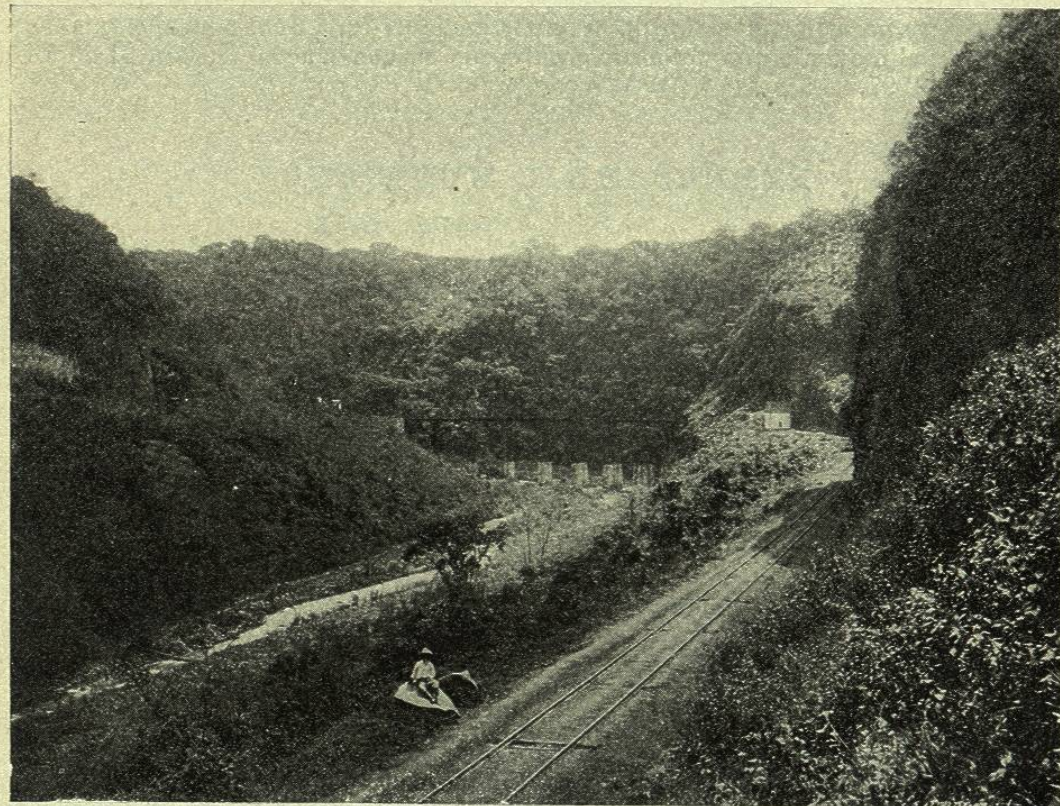
Por fin, en los cinco años siguientes, se trabajó con tal actividad que pudo inaugurarse toda la línea el 1.º de Enero de 1873, acto que se llevó á cabo con la mayor solemnidad y gran entusiasmo ante el señor Licenciado Lerdo de Tejada, á la sazón Presidente de la República. El júbilo fué unánime en todo el país, porque este primer ferrocarril, no sólo iba á prestar gran impulso á todas las industrias, sino que era algo así como el símbolo del progreso y engrandecimiento de México, que se iniciaba. Además: los hábiles ingenieros que acababan de vencer los que parecían insuperables obstáculos presentados por la Naturaleza, haciendo subir la locomotora desde la orilla del mar hasta 2.450 metros de altura, en un trayecto, relativamente corto, de 179 kilómetros, demostraban que no había en el país región alguna inaccesible al caballo de vapor, y que, por lo mismo, en un plazo más ó menos breve, todas las Entidades Federativas de la Nación disfrutarían los beneficios del camino de hierro.

La primera locomotora, pues, que agitó los aires de México con el estridente silbato, fué recibida en la capital como nuncio de futura bienandanza, y la memorable fecha citada se grabó con indelebles signos en las páginas de la Historia.

Nada más grandioso y emocionante que el aspecto general del país en la parte que cruza el *Ferrocarril Mexicano*. Desde la vegetación espléndida de los trópicos hasta las eternas nieves de apagados volcanes, pasa por todas las zonas vegetales y experimenta el viajero las variadas impresiones de todos los climas.

Desde Veracruz á Orizaba, asciende la potente locomotora por suave pendiente, faldeando cumbres y atravesando valles y cañadas de hermosura sin igual. Impenetrables bosques vírgenes perfuman la atmósfera con los aromas de sus invisibles florecillas. Higueras gigantes y corpulentos cedros, alternan con el caobo y las palmeras, formando bóvedas de verdura en las que resaltan los variados matices de las *flores del aire*. Intrincados laberintos de lianas y enredaderas cuelgan de los añosos troncos en cortinajes de colores, donde saltan y pían los pintados pajarillos.

Si por un lado presentan los bosques y las cumbres bellísimo panorama, por el otro se dejan ver extensos campos donde verdea el tabaco y oscila la caña de azúcar, acariciada por la brisa. El café, el añil, el ajonjolí, la vainilla y el cacao,



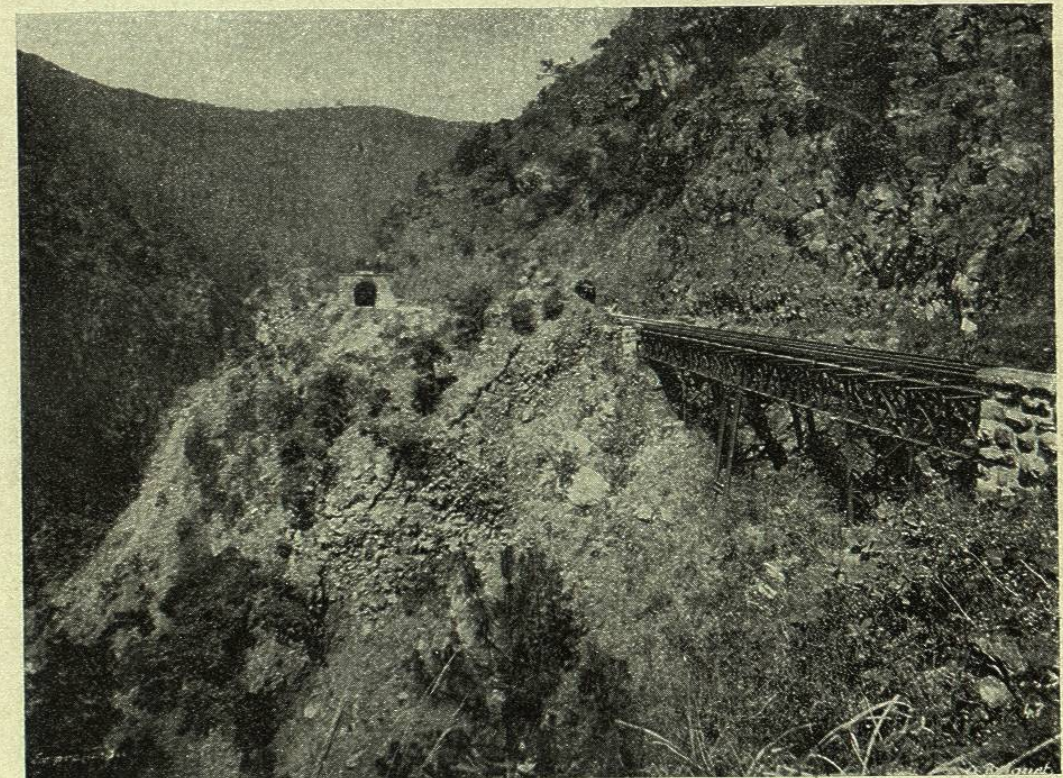
PAISAJE EN EL CAMINO DE VERACRUZ Á MÉXICO POR EL FERROCARRIL MEXICANO
(Barranca de Metlac)

ostentan sus graciosas hojas y exhalan sus aromas, y esa planta generosa á la que tantos beneficios debe la Humanidad, ese cosmopolita vegetal que á todos los suelos y á todos los climas se adapta, el maíz, en fin, yergue modestamente sus cañas verdes y ofrece sus espigas de oro.

Hasta Orizaba duran los paisajes propios de la zona tórrida, y en este punto empiezan á transformarse en los de la templada, porque ya se alcanza allí la altura de 1.200 metros sobre el mar. Relumbra intensamente en el espacio, más allá de las nubes, el *Citlaltepétl* ó Pico de Orizaba, con las nieves eternas que lo coronan, y las crestas de la imponente *Sierra Madre* oriental, ondulan en el horizonte, como ejército de gigantes centinelas que cierran el paso al monstruo de acero. El terreno se hace áspero y fragoso á trechos y á trechos de encantadora vegetación. Ahora son los bosques de magnolias, laureles y liquidámbar los que se extienden por las faldas de la *Sierra*, como mantos de esmeralda, mientras en los valles y cañadas

empiezan á faltar el tabaco, la caña y el café, sustituyéndose por el maíz, el trigo y el arroz. Los musgos y el líquen imprimen cierto aspecto melancólico á las rocas y á los troncos de los árboles; las aves se hacen más canoras y multitud de arroyuelos serpean entre las altas yerbas ó se precipitan por los barrancos en juguetonas cascadas.

Aquí es donde empieza la titánica lucha del hombre con la Naturaleza. Las convulsiones plutónicas que agitaron en la antigüedad esta región, dejaron por todas partes barrancos profundos, alturas enormes cortadas á pico, angostos desfiladeros sobre los que amenazan derrumbarse aquellas gigantescas masas basálticas, y precipicios en cuyo tenebroso fondo mugen las aguas de los torrentes.



BARRANCA DEL INFIERNILLO EN EL FERROCARRIL MEXICANO

La locomotora respira fatigosamente, pero salva todos los obstáculos. Sobre viaductos de vertiginosa altura atraviesa las quebradas; por medio de rapidísimas curvas escala las montañas y cuando algún cerro colosal de entrañas graníticas se le opone al ascenso, parece enfurecerse y penetra como proyectil en el pecho del gigante para salir por su espalda entre nubes de humo y dando espantosos resoplidos. Llega á la barranca del *Infiernillo* que cruza por un atrevido viaducto semicircular, obra de arte y ciencia maravillosas, y desde cuya altura puede contemplar asombrado el viajero el imponente paisaje que le rodea. Se encuentra entonces sobre las cumbres de la *Sierra*. Encima de su cabeza el cielo purísimo de intenso color azul, y á sus pies, dormido en el fondo de un profundo valle, el pintoresco pueblo de *Maltrata*, que semeja desde tal altura un tablero de ajedrez. El tren parece cernirse en el espacio como monstruoso condor de acero... El hombre triunfó de la Naturaleza y salvó la muralla de granito que cerraba su camino.

En este lugar se alcanza la altura de 2.450 metros sobre las playas de Veracruz y por consiguiente el paisaje va á cambiar otra vez y tomar el aspecto triste pero

hermoso de la zona fría. Con efecto, á partir de la estación de Esperanza, corre el tren por llanuras más ó menos accidentadas, cuyas tierras de laboreo están cubiertas de maíz. Las coníferas en todas sus variedades festonan las alturas y los fresnos y los *ahuehetes* sombrean las praderas. Por último, después de correr el tren durante algunas horas por las planicies de la mesa central, entra en la región privilegiada del *Valle de México*, cuya incomparable belleza es proverbial y del que hablamos en otro lugar; y finalmente se detiene en la estación de la capital, donde se baja el *turista*, con el ánimo impresionado aún, por los grandiosos espectáculos que en su viaje le presentó la Naturaleza.



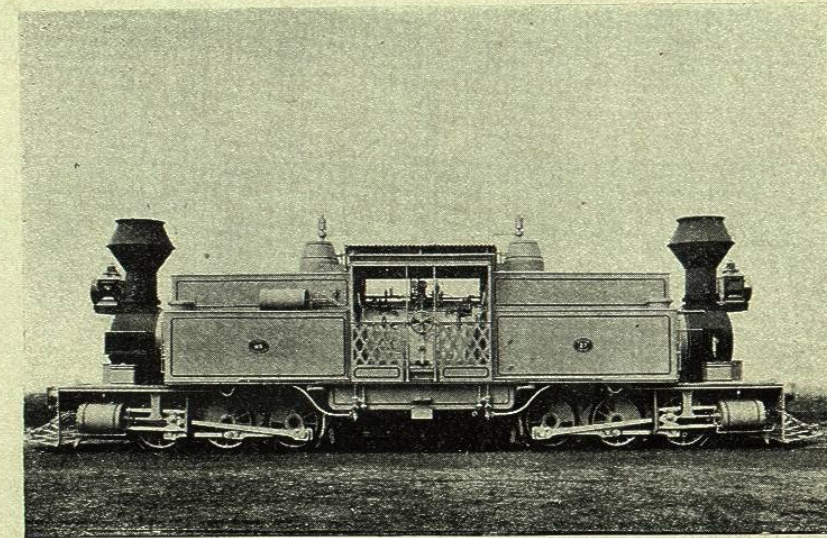
MÉXICO. — ESTACIÓN BUENAVISTA DEL FERROCARRIL MEXICANO

Si la fertilidad de los campos y la fragosidad de las sierras que acabamos de cruzar nos hicieron admirar aquélla, los problemas de ingeniería que resolvió este camino de hierro, sus obras de arte y su espléndido tren rodante, nos hacen admirar el cerebro del hombre que así consigue tales triunfos científicos.

La rápida pendiente de *Maltrata*, al 4 por 100, la vencen con gran dificultad las máquinas ordinarias, y la empresa del Ferrocarril Mexicano, cuidadosa siempre de la seguridad del pasajero, aplicó en aquel tramo dos potentes máquinas dobles, sistema Fairlie, que arrastran con facilidad relativa los trenes de viajeros. Debido á ellas, á la solidez de los puentes y en general á la firmeza con que se asentaron los *rails* de acero, sobre durmientes de madera dura, así como al orden y disciplina del inteligente personal, no registra este ferrocarril, en los 25 años que lleva de tráfico, una sola catástrofe en tan peligroso trayecto, y apenas si algunos accidentes sin importancia, de los que ocurren en todas las vías, pueden recordarse.

Las obras de la línea fueron hechas á todo costo y bajo la dirección de entendidos y notables ingenieros como los Sres. Murray, Hill, Pringle, González Cosío

y otros, entre los que descolló por su hábil dirección el Sr. George Foot, que estuvo al frente de las obras como Ingeniero en Jefe, y se encuentra hoy de administrador general de la Empresa. Nadie como él puede conocer las necesidades, el tráfico y condiciones de la misma y por lo tanto no debe extrañarnos que su entendida administración produzca los halagüeños resultados que se deducen del cuadro que insertamos más abajo.



TIPO DE MÁQUINA DOBLE, SISTEMA FAIRLIE, USADO EN EL FERROCARRIL MEXICANO

Por no hacer interminable este artículo, no nos detendremos en la descripción de los importantes ramales de la línea. El que de Apizaco conduce á Puebla ha prestado y presta grandes servicios á la capital angelopolitana, poniéndola á poco más de tres horas de distancia de México. Esta parte de la vía es también de grandes atractivos para el viajero, sobre todo, cuando faldea la inmensa mole de la *Malinche*, montaña que lleva el nombre de la célebre intérprete de Cortés, doña Marina ó la *Malintzin*, desde donde se admiran, en toda su belleza, los colosos volcanes *Popocatepetl* é *Ixtacihuatl*, con sus nevadas cumbres que cierran el paisaje lleno de majestad y grandeza.

El ramal á Pachuca, capital del Estado de Hidalgo, tiene 46 kilómetros de extensión y parte de la estación de Ometusco; es de gran tráfico é importancia porque se dirige á una región del país, minera por excelencia. La pintoresca sierra de Pachuca, con sus caprichosos accidentes, presta amenidad á este camino, que se recorre sin noción del tiempo que transcurre por el embeleso que causa en el viajero.

Reasumiendo: el primer ferrocarril de la República por la fecha en que se inauguró lo es también por los paisajes de su camino sin rival y por la excelencia de su material rodante y del estado de su vía que permiten viajar tranquilamente, sin temor á accidente alguno; y en relación con el número de kilómetros que recorre, el primero también en financieros resultados.

A continuación ponemos un cuadro del movimiento y productos del Ferrocarril Mexicano, desde su inauguración hasta la fecha, el cual demuestra lo fundadas que fueron las esperanzas puestas en esta línea, cuando se inauguró hace 25 años, su constante progreso y el risueño porvenir que la espera.

MOVIMIENTO Y PRODUCTOS

DEL FERROCARRIL MEXICANO, DESDE SU INAUGURACIÓN HASTA 31 DE DICIEMBRE DE 1896

AÑOS	PASAJEROS	PRODUCTO <i>Pesos</i>	CARGA		PRODUCTOS varios <i>Pesos</i>	PRODUCTO total <i>Pesos</i>
			Toneladas	Kilogs.		
1873	476.287	482.565,39	150.473	812	1.348.344,49	1.830.909,88
1874	459.601	467.816,73	121.935	229	1.887.028,76	2.354.845,49
1875	267.776	476.546,91	136.632	065	1.970.008,55	2.446.555,46
1876	245.675	380.018,73	132.216	831	1.841.717,53	2.221.736,26
1877	300.591	533.520,58	158.537	056	2.255.466,03	2.788.986,61
1878	279.893	518.318,74	169.287	672	2.440.513,39	2.958.832,13
1879	293.179	517.711,92	190.908	638	2.823.013,02	3.340.724,94
1880	323.088	548.491,72	219.930	162	3.242.343,11	3.791.284,83
1881	331.749	587.135,85	278.942	924	4.433.648,24	5.020.784,09
1882	385.621	696.235,87	333.979	556	5.396.090,55	6.092.326,42
1883	409.098	710.636,88	373.389	634	5.115.639,84	5.826.276,72
1884	389.421	655.458,83	236.030	480	3.191.916,10	3.847.374,93
1885	377.512	603.886,11	246.169	949	2.812.764,22	3.416.650,33
1886	367.260	604.278,41	266.432	333	2.714.082,96	3.318.361,37
1887	380.153	655.312,23	301.185	300	3.141.903,40	3.797.215,63
1888	393.679	694.138,08	351.070	036	3.352.439,37	4.046.577,45
1889	444.149	765.118,71	391.627	274	3.512.566,64	4.277.685,35
1890	502.139	701.916, »	443.794	979	3.565.083,50	4.266.999,50
1891	620.988	832.185,94	464.123	453	3.239.764,53	4.071.950,47
1892	628.591	797.878,35	408.709	417	2.286.389,71	3.084.268,06
1893	629.892	768.616,68	387.400	277	2.140.061,75	2.908.678,43
1894	717.076	857.525,26	433.637	485	2.063.486,26	2.921.011,52
1895	772.139	993.016,63	453.294	579	2.087.844,19	3.080.860,82
1896	746.353	982.351,03	756.330	011	2.313.809,25	3.296.160,28
TOTALES	10.741.910	15.831.131,58	7.406.039	152	69.175.925,39	85.007.056,97

Los productos de este ferrocarril que en los años de 1881, 82 y 83 ascendieron á cinco y seis millones de pesos, descendieron bruscamente á tres en 1884 á causa de la competencia que por aquel año empezó á hacerle el ferrocarril Interoceánico, de Veracruz á México, por Jalapa y Puebla; pero marchan de nuevo en ascenso porque tal es la riqueza del suelo que ambos atraviesan, que hay elementos suficientes para alimentar el tráfico de las dos vías.

FERROCARRIL CENTRAL MEXICANO

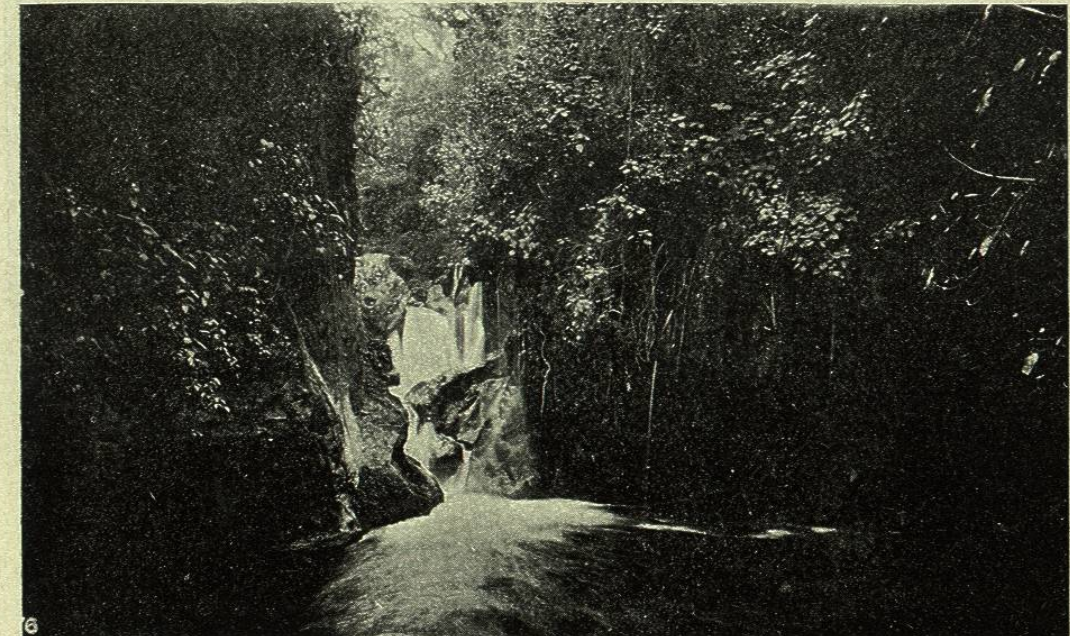
De México á Paso del Norte.	1.970 kilómetros 300 metros.	} 3.153 kilómetros, 670 metros, en explotación.
De Silao á Guanajuato.	23 — 370 —	
De Tula á Pachuca	70 — —	
De Irapuato á Ameca	319 — —	
De Chicalote á Tampico y La Barra	678 — —	
De Lerdo á San Pedro	63 — —	
Ancho de las vías.	1 metro 435 milímetros.	

Varias concesiones hechas por el Superior Gobierno á la empresa constructora de este ferrocarril y otras que la misma adquirió de diferentes Compañías, formaron el colosal proyecto de vía férrea que se llama Central Mexicano y que intentaba trazar una dilatadísima cruz con sus rieles sobre el suelo de la República, uniendo la capital con los Estados Unidos del Norte y el Golfo de México con el Océano Pacífico.

Aunque la empresa haya parecido á muchos irrealizable, la fuerte Compañía que emprendió los trabajos se encargó de demostrar que nada hay imposible para el hombre cuando lo apoyan la voluntad decidida y la fuerza colosal del capital colectivo. Hoy lo que parecía un sueño es un hecho: las locomotoras del Central

Mexicano corren desde México á la frontera septentrional y desde Tampico hasta Ameca, en el Estado de Jalisco, faltando poco más de 300 kilómetros para llegar á las costas del Pacífico.

Su línea principal desde México á Paso del Norte comenzó á tenderse el 25 de Mayo de 1880 y fué terminada en 8 de Marzo de 1884, con un recorrido de 1.970 kilómetros, que arroja un promedio de construcción de mil quinientos metros por día: caso inaudito de actividad que asombra y maravilla por los millares de brazos que se deben haber empleado y el torrente de oro que la empresa debió dejar salir de sus cajas en tres años y medio. Se calcula en 35.500.000 pesos lo gastado en esta construcción, á cuya suma contribuyó el Gobierno de México con 18.620.000 duros.



PUENTE DE DIOS, PAISAJE EN EL FERROCARRIL CENTRAL MEXICANO

La línea más extensa y que mayores beneficios prestó y presta al país es sin disputa este ferrocarril, porque si el *Mexicano*, de que hemos hablado antes, tiene la gloria indiscutible de ser el primero inaugurado en la República, unirla con el Océano y fomentar las producciones de una región tan rica como la de Veracruz, el *Central* produjo como primer beneficio inestimable salvar todo el inmenso territorio del Norte de las depredaciones que en aquellas lejanas comarcas cometían los indios salvajes, cuyas bárbaras tribus se desprendían de los Estados Unidos para llevar la desolación y la muerte á los Estados Mexicanos de Chihuahua y Sonora; fomentó la riqueza minera de la Sierra que faldea, unió la Nación con la República vecina, valorizó terrenos que se hallaban abandonados y llevó el movimiento comercial é industrial á míseros villorrios que hoy son poblaciones florecientes.

Con parecida actividad y rapidez con que tendió y entregó al tráfico la línea troncal de México al Paso, lo hizo con sus más importantes ramales, ligando el comercio potosino con el puerto de Tampico y acarreado á éste el aumento y progreso que al ferrocarril Central le debe. Guadalajara, la tercera capital del país y cabeza de un Estado tan rico como el de Jalisco, participó de esta bienandanza, oyendo silbar á sus puertas la veloz locomotora, que recibieron los *tapatíos* con justas demostraciones de alegría. Y por último, Chihuahua, ese simpático Estado