

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	349 — —	
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



ESTACIÓN DE SILAO (GUANAJUATO) FERROCARRIL CENTRAL MEXICANO

mediterráneo, aislado de todo el mundo, al Poniente por las gigantescas moles de la Sierra Occidental, y, en los demás rumbos, por centenares de leguas de desierto, recibió también con estrepitoso júbilo á la primera máquina del ferrocarril que jadeante se detuvo en su capital.

Inmensas regiones de fértil tierra, abandonadas en su mayor parte por falta de brazos para trabajarlas, cruza la línea del Central; valles inmensurables que cultivados triplicarían la producción agrícola de la República; grandes zonas de minerales, en explotación unos y apenas conocidos otros, se extienden á ambos lados de la vía; y al cruzar los Estados de Querétaro, San Luis, Durango y Chihuahua, pueden verse campos de enorme extensión, cubiertos de magníficos pastos en los cuales apenas si algunos centenares de cabezas representan allí la industria ganaderil.

Teniendo en cuenta la riqueza del suelo que pisa el Ferrocarril Central Mexicano, asombra más por el porvenir que le está reservado que por lo que hoy es con ser de tanta importancia: por eso la Compañía hace esfuerzos laudables por atraer la inmigración al país y la importación de capitales, repartiendo con frecuencia en el extranjero planos y folletos que son estudios concienzudos de la riqueza mexicana y teniendo á la disposición del que quiera utilizarlo, un *Bureau de Informaciones*, en el que se contesta cuanta pregunta á este respecto se le haga. Del último folleto publicado en inglés por la Compañía, entresacamos las siguientes frases que demuestran cuánto lucha por el progreso de México:

«Ofrecemos al público, — dice, — con nuestro *Bureau de Informaciones*, un servicio gratuito, pero que no responde á un sentimiento de caridad, sino que lo hacemos por egoísmo si se quiere, porque cada nueva casa establecida, cada empresa que se inaugura, cada acre de tierra que se añade al terreno cultivado cruzado por nuestras líneas, implica un aumento en nuestros negocios. Por eso, despertar interés por el país, contestando cuantas preguntas relacionadas con él se nos hagan y promover la colonización del mismo, es el objeto que se propuso la Compañía con su *Bureau de Informaciones*.»

Los resultados prácticos de esta lucha que sostiene la empresa del ferrocarril

Central se ven demostrados en el cuadro de sus productos que en seguida publicamos, en el que pueden observarse de año en año fabulosos aumentos en sus entradas.

MOVIMIENTO Y PRODUCTOS
DEL FERROCARRIL CENTRAL MEXICANO DESDE SU INAUGURACIÓN HASTA
31 DICIEMBRE DE 1897

AÑOS	PASAJEROS	PRODUCTOS <i>Pesos</i>	CARGA		PRODUCTOS	PRODUCTO
			Toneladas	Kilogs.	varios <i>Pesos</i>	TOTAL <i>Pesos</i>
1881	303.543	62.270,20	7.012	436	33.413,44	95.683,64
1882	491.985	442.726,54	202.304	993	1.289.387,24	1.732.113,78
1883	653.669	726.830,09	167.356	565	2.876.906,29	3.603.736,38
1884	761.687	1.111.906,96	190.423	972	2.662.684,86	3.774.591,82
1885	694.894	1.111.062,54	331.700	260	2.484.325,68	3.595.388,22
1886	769.655	1.185.662,53	255.027	111	2.754.613,02	3.940.275,55
1887	797.693	1.251.743,98	356.448	976	3.721.358,13	4.973.102,11
1888	756.560	1.337.734,10	519.261	394	4.554.830,53	5.892.564,63
1889	683.147	1.436.301,06	576.324	408	5.081.628,68	6.517.929,74
1890	736.730	1.487.086,60	694.966	914	5.212.261,40	6.699.348, »
1891	753.276	1.512.415,42	1.005.447	237	6.167.092,56	7.679.507,98
1892	735.363	1.442.310,99	1.100.364	029	6.534.507,42	7.976.818,41
1893	792.025	1.443.793,73	860.186	545	6.537.974,58	7.981.768,31
1894	945.434	1.576.801,35	898.484	071	6.849.223,95	8.426.025,30
1895	1.030.911	1.828.072,61	1.047.037	836	7.767.793,03	9.595.865,64
1896	1.259.623	1.934.612,78	1.231.025	275	8.273.407,61	10.208.020,39
1897	1.683.385	2.257.328,22	1.563.620	918	10.588.491,26	12.845.819,48
TOTALES	13.849.580	22.148.659,70	11.006.992	940	83.389.899,68	105.538.559,38

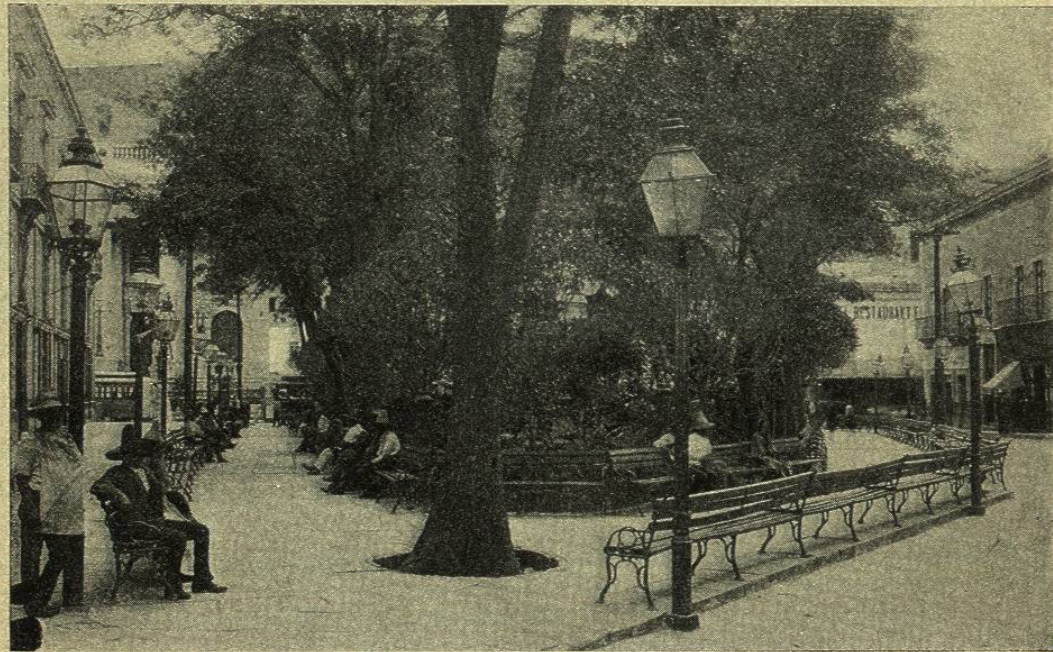
Quisiéramos poder hacer ahora una descripción completa del país que atraviesa el ferrocarril Central con sus cintas de acero, pero nos acobardan los tres mil y pico de kilómetros que habíamos de recorrer, aparte de que las dimensiones de este libro no nos lo permiten. Diremos únicamente que en obras de arte, atrevidos viaductos y profundos túneles, así como en paisajes de rara perspectiva, nada tiene que envidiar á ningún ferrocarril del mundo. Desde que parte el tren de la hermosa y amplia estación de Buenavista, ni un momento deja de recrearse el pasajero, si viaja de día, con aquellos espléndidos panoramas. Primero el Valle de México, después el célebre tajo de Nochistongo, más adelante la verde llanura del Cazadero, luego la bellísima cañada de Querétaro, y siempre variando la Naturaleza y el tren corriendo siempre, llega á Ciudad Juárez, última población del territorio mexicano, después de sesenta horas de viaje, sin que el viajero experimente ni un momento de fastidio.

Pero donde verdaderamente asombran los maravillosos paisajes y sus imponentes perspectivas es en el camino de Tampico á San Luis de Potosí. Parte el tren del punto llamado La Barra y arranca de la playa misma á pocos metros de la orilla, donde eternamente se deshacen las verdes olas del Golfo. Cruza á la margen del río Pánuco por entre los numerosos talleres y depósitos de la gran refinería de petróleo «Waters Pierce Oil Co.» y llega á Tampico á los pocos minutos. Emprende de nuevo su carrera por entre bosques de tropical vegetación y campos sembrados con caña de azúcar y tabaco, y ora bordeando los afluentes de aquella gran corriente, ora cruzándolos sobre magníficos y sólidos puentes de hierro, llega á la estación de Las Palmas, donde empieza la difícil ascensión á la alta mesa central.

Abierta la vía en las rápidas faldas de las montañas asciende el tren al borde de un continuado precipicio, en el fondo del cual se distinguen grandes bosques de palmeras que al agitarse con la brisa remedan olas de un verde océano. Después de atravesar un costoso túnel, perforado en la roca viva, llega al Abra, pequeña

estación situada entre dos enormes cerros de granito y que presenta un aspecto agreste y salvaje. Allí posee la empresa de este ferrocarril unos grandes molinos á vapor que fabrican guijarros para el relleno y cuidado de sus vías y que transporta también á ciertas poblaciones para pavimentos de calles y calzadas.

Después de cruzar el tren algunas estaciones de poca importancia, no obstante los espléndidos terrenos propios para la agricultura que las rodean, se detiene en Rascón como para aprovisionarse de fuerzas con que escalar la rapidísima pendiente que allí comienza; pendiente rápida al extremo de que en un trayecto poco mayor de sesenta kilómetros, ha de alcanzar una altura de tres mil pies más sobre dicho punto.



UN JARDÍN EN GUANAJUATO (FERROCARRIL CENTRAL MEXICANO)

Las escenas que allí presenta la Naturaleza son grandiosas é imponentes y sólo comparables á las cumbres que se remontan en Maltrata y de las que hemos hablado al ocuparnos del ferrocarril Mexicano. Barrancos de espantosa profundidad cuyo fondo no alcanza á distinguir la vista del impresionado pasajero, se abren bajo la vía amenazando con catástrofes de que está exento este ferrocarril por su sólida construcción; y si algún turista, asombrado ante el aspecto del camino se dirige á la ventanilla contraria, mayor será su admiración al ver sobre su cabeza enormes masas basálticas que parecen próximas á desprenderse y triturar los carruajes con sus moles de granito. Pero ya llegó el tren á Cárdenas; dejó atrás aquellas doce leguas de camino emocionante y entra en llanuras de rica vegetación, aunque diferente por completo de las tropicales que acaba de cruzar. Los acerados músculos de la locomotora descansan entonces breves momentos, adquieren nuevos bríos y otra vez la arrastran por pendientes montañosas, atravesando cordilleras de recortados picos que parecen inacabables hasta que jadeante y entre columnas de humo, arriba á la estación Las Tinajas, de donde divisa ya como una esperanza de reposo las llanuras de San Luis Potosí.

Nos hemos extendido, tal vez más de lo conveniente, hablando de este importante ramal porque generalmente es poco conocido de los viajeros, que, obligados por los horarios del ferrocarril, atraviesan de noche los más bellos puntos del camino: si lo verificasen de día pudieran observar que si grandes problemas resolvió



UNA CALLE DE LEÓN (GUANAJUATO) FERROCARRIL CENTRAL MEXICANO

el ferrocarril Mexicano salvando la colosal arista de la mesa central, en el Estado de Veracruz, no son menos grandiosos los resueltos por los ingenieros que tendieron éste de que tratamos, para conseguir levantar el caballo de vapor desde las caldeadas playas de Tampico hasta las elevadas llanuras de San Luis.

No nos detendremos hablando de los otros ramales del Central Mexicano, porque hemos de hacerlo al ocuparnos en particular de los Estados que cruzan; y sólo diremos como nota final que el material rodante es muy bueno y lujoso en el destinado á transporte de viajeros, que sus *Pullman* (sleeping cars) por ser ancha la vía, ofrecen gran comodidad en sus departamentos y camas; que las máquinas son todo lo poderosas que exigen los frecuentes accidentes del terreno que recorren; y por último, que los rieles de esta empresa cruzan 13 Estados de los 27 que tiene la República, tocando en nueve capitales y en gran número de ciudades importantísimas.

Con gusto enviamos desde estas páginas nuestras felicitaciones y saludos á los Sres. H. R. Nickerson, Gerente General; A. Hoffman, Agente General de Fletes y Pasajes, y W. D. Murdock, Viceagente General de Pasajes, porque á todos ellos debe este ferrocarril el diario incremento que en sus negocios obtiene.

FERROCARRIL INTEROCEÁNICO

De México á Jalapa y Veracruz	547 kilómetros.
De Reyes á Amacuzac	197 —
De Arcos á Tlancualpican	116 —
Total en explotación	860 kilómetros
Ancho de la vía	914 milímetros.

El animado movimiento mercantil del puerto de Veracruz y los exuberantes productos naturales de aquel Estado exigieron nuevas vías de comunicación con el interior, no bastando para el tráfico el ferrocarril Mexicano. Por eso cuando se inauguró la línea del Interoceánico quedaron desmentidas las predicciones de los pesimistas que auguraban un mal resultado para las dos vías férreas en competencia.