

En el curso del período, se distribuyeron las recompensas obtenidas en la Exposición de París de 1900. El número de estas recompensas fué mayor todavía del que figura consignado en mi anterior Informe. Este número se elevó á 1,084, en esta forma: 33 grandes premios, 114 medallas de oro, 242 de plata y 357 menciones honoríficas.

Entre los Congresos y concursos á que asistió la Secretaría son de mencionarse: los Congresos Internacionales de Accidentes del Trabajo y de Seguros Sociales, celebrado en Düsseldorf, Comercial y de Industrias de Ostende, Minero de Butle, Geológico Internacional de Viena, de Seismología, en Strasburgo, Geodésico de Kopenhague, Geográfico de Washington y Asociación Internacional de la Propiedad Industrial, celebrado en Berna á mediados del presente año.

Comunicaciones y Obras Públicas.

La ejecución de obras materiales ha seguido llevándose á efecto en el curso del período que comprende este Informe y produciendo en todo el país sus benéficos resultados. El Ejecutivo no se ha apartado del programa que adoptó desde el día en que por vez primera tomó á su cargo la dirección administrativa de la República. Posteriormente, sin embargo, y después de un atento examen de los trabajos realizados en los últimos años, así como de las actuales necesidades de la Nación, ha juzgado indispensable introducir algunas

modificaciones en ese programa, con especialidad en el capítulo de construcciones de caminos de hierro.

La idea capital que en un principio determinó el apoyo prestado por la Administración á las diversas obras ferrocarrileras, fué la de que cualquier sacrificio que durante aquella época se impusiera el país, habría de ser ampliamente compensado con las ventajas resultantes de una rápida expansión de la riqueza pública. Los hechos han venido á demostrar que este pensamiento respondía fielmente á las esperanzas depositadas en su realización, ya que los ferrocarriles han puesto en juego y fomentado las energías nacionales, en otras épocas encerradas en un estrechísimo marco.

Obtenido este resultado, era prudente averiguar si la red ferrocarrilera tendida en diversas direcciones del país, llenaba las necesidades que motivaran su construcción, y en caso de ser así, procurar restringir en lo posible la política de auxilios pecuniarios otorgados á las empresas constructoras de caminos de hierro y también de obras en los puertos, puesto que estas últimas vienen á ser el natural complemento de las primeras. A virtud de este criterio, el Gobierno emprendió un profundo y pormenorizado estudio del problema que acabo en breves líneas de exponer, y como consecuencia de sus investigaciones adoptó una serie de acuerdos que, sin afectar el pensamiento capital á que antes me he referido y al que en buena parte, ya que no en su totalidad, debe la República su próspera situación actual, pusiera de acuerdo los intereses del público con sus necesidades.

Entre esos acuerdos figura el de no otorgar más

subvenciones para la construcción de ferrocarriles y obras en los puertos, sino en los casos en que tales trabajos sean considerados como de primera importancia, y aun éstos dentro de determinados límites, en relación con los nuevos compromisos contraídos por el Erario Federal. Asimismo se resolvió no prorrogar los plazos ni introducir reforma alguna en las concesiones que gozan actualmente de subvención, cuando las líneas ferrocarrileras no sean tampoco de primera importancia y si, llegando á serlo, las empresas no hubiesen construido ninguna sección de sus trabajos ó cuando comenzada la construcción no poseyeren los elementos pecuniarios para proseguirla con la actividad estipulada en los contratos respectivos. Otras disposiciones fueron aprobadas por el Ejecutivo, encaminadas todas ellas á poner de acuerdo, como llevo ya manifestado, los intereses de la Nación con sus compromisos futuros.

Por lo que hace á las obras en los puertos, también se ha hecho una prudente división entre las que deben estimarse como de más apremiante urgencia y las que no pueden agruparse en esta categoría. Respecto de las primeras, se acordó que el Gobierno no contrajera ninguna obligación que se pagase con recursos no previstos en la partida anual del Presupuesto de Egresos, á menos de que se haya terminado la línea férrea que ligue dichos puertos con la red general del país ó se cumplan algunas estipulaciones propias á la realización de este propósito. Respecto de las obras que no están incluidas entre las de primera importancia, dicho se está que el Ejecutivo se encuentra dispuesto á aplicar á ellas las mismas reglas que á los ferrocarriles

les que se hallan en estas condiciones; es decir, que el país no contraerá ningún nuevo compromiso de pago con destino á la realización de esos trabajos.

Habiéndome referido á las líneas *de primera necesidad*, estimo conveniente precisar las que se han considerado como tales.

Desde luego aludiré á la comunicación directa y fácil con el Pacífico, un poco apartado todavía del activo movimiento ferrocarrilero de la República. Para alcanzar ese objeto existen, por lo demás, algunas concesiones vigentes: las que deben ligar la capital del Estado de Chihuahua con el puerto de Topolobampo, la que se construye con dirección á Acapulco y la línea concluida y en explotación que partiendo de Córdoba termina en Santa Lucrecia, estación del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, quedando así ligada la Capital con el puerto de Salina Cruz, en el Pacífico. Respecto de esta última conexión, agregaré que está á punto de alcanzarse ya entre las dos mencionadas líneas.

En segundo término, aunque de tanta importancia como la anterior, figura la comunicación con el Sur del país, prosiguiendo la arteria tendida ya en esa dirección. A este fin, ya se otorgó la concesión para construir un ferrocarril que partiendo de San Gerónimo, estación del Ferrocarril de Tehuantepec, termine en la frontera de Guatemala, cerca de Tapachula, con la cual línea quedarán unidas nuestras dos fronteras.

Por último, haré entrar en este cuadro una comunicación ferrocarrilera que ligue de una manera más rápida y directa la ciudad de México con el puerto de Tampico. La línea que en la actualidad se construye

entre esos dos puntos realizará indudablemente el objeto expresado.

Tales son, á grandes rasgos, y con la brevedad que reclaman estas páginas, los términos del programa ferrocarrilero adoptado por el Ejecutivo, programa que si, en el fondo, en nada altera, como he hecho observar en párrafos anteriores, los principios fundamentales del que sirvió de norma en los comienzos de las grandes obras materiales, ha introducido algunas reformas y modificaciones propias de las nuevas condiciones del país, tanto en punto á exigencias presentes como á futuras perspectivas.

Al referirme á la Secretaría de Hacienda, aludiré á otro grupo de medidas, origen de importantes operaciones financieras que han tenido por fin asegurar el tráfico ferrocarrilero, emancipándolo de obstáculos y sacrificios posibles, que, de haberse presentado, hubieran traído consigo graves daños para todos los intereses nacionales. De este modo quedará precisada la política ferrocarrilera que el Gobierno ha desarrollado en el curso del período de que estoy dando cuenta á mis conciudadanos.

En mi anterior Informe consta el número total de kilómetros en explotación que abarcaba la red ferrocarrilera al terminar el año de 1900. Ese número ascendía á 14,573 kilómetros; en 30 de Septiembre de 1904 se elevaba á 16,387 kilómetros 566 metros, lo que da un aumento de 1,814 kilómetros construídos en el cuatrienio.

Esos 16,387 kilómetros se distribuyen de este modo en las diversas líneas férreas que cruzan el territorio mexicano:

	Kilómetros.	Metros.
Ferrocarril Mexicano y de Pachuca á Ometusco.....	516	500
Nacional de Tehuantepec.....	309	617
Tranvías eléctricos del Distrito Federal.....	241	428
Ferrocarril de Sonora.....	422	302
Interoceánico.....	777	800
Puebla á Izúcar de Matamoros	76	393
Izúcar á Tlacualtipam.....	40	000
Cuautla á Chietla.....	67	582
Oriental Mexicano.....	100	389
San Marcos á Tecolutla.....	126	500
Nacional de México.....	2,017	488
Michoacán y Pacífico.....	87	791
Guanajuato á Dolores Hidalgo	59	738
Salamanca al Jaral.....	34	675
Salamanca á San Juan de la Vega.....	44	843
Vanegas, Cedral y Matehuala.	64	908
Compañía constructora del Nacional.....	142	000
Veracruz á Alvarado.....	70	410
Juile á San Juan Evangelista	28	340
Veracruz al Pacífico.....	420	851
Veracruz á Boca del Río.....	1	340
Central Mexicano.....	3,547	650
Monterrey al Golfo.....	595	400
Tula á Pachuca.....	70	200
Villa Lerdo á San Pedro.....	64	000
Mexicano de Unión.....	17	000

	Kilómetros.	Metros.
Industriales.....	9	572
San Bartolo á Río Verde.....	42	035
México, Cuernavaca y Pacífico	292	401
Pachuca á Tampico.....	193	600
San Pedro á Paredón.....	223	000
Hidalgo.....	179	600
Nordeste.....	53	154
Mérida á Progreso.....	36	436
Peninsular de Yucatán.....	199	228
Mérida á Muna.....	78	000
Mérida á Valladolid.....	190	000
Mérida á Izamal.....	65	848
Tehuacán á Esperanza.....	51	092
Mexicano del Sur.....	366	600
Mérida á Peto.....	189	000
Campeche á Lerma.....	6	000
Internacional Mexicano.....	1,416	680
San Juan Bautista al Carrizal	5	750
San Andrés Chalchicomula...	10	353
Orizaba al Ingenio.....	7	550
Santa Ana á Tlaxcala.....	8	500
Cárdenas al río Grijalva.....	7	500
Toluca á San Juan de las Huer- tas.....	15	721
Toluca á Tenango.....	24	700
Tenango á Santa María.....	5	250
Baja California.....	27	000
Tlalnepantla á México.....	11	680
Monte Alto.....	34	500
Industrial de Puebla.....	42	840

	Kilómetros.	Metros.
Chihuahua al Pacífico.....	200	000
Kansas City, México y Oriente	150	000
Mexicano del Norte.....	133	267
Potosí y Río Verde.....	60	000
Tlacotepec á Huajuápam.....	80	000
Esperanza al Xuchil.....	25	500
Celaya á Roque y Plancarte..	21	100
Coahuila y Zacatecas.....	125	400
Jalapa á las Puertas.....	15	800
Cazadero á Solís.....	60	000
Occidental de México.....	61	000
Ixtlahuaca á Mañi.....	34	877
San Juan Bautista y el Playón	1	188
Jalapa á Teocelo.....	31	000
San Juan al río González.....	5	425
Río Grande, Sierra Madre y el Pacífico.....	256	575
Ogarrio.....	7	300
Sud-Orientales de Yucatán..	5	000
Torres á Minas Prietas.....	34	320
Tultenango á Yondesé.....	50	000
San Rafael y Atlixco.....	152	292
Oaxaca á Ejutla.....	70	000
Otumba á Cuautengo.....	10	860
Parral y Durango.....	81	214
Lerdo á Torreón.....	11	811
Industrial de México.....	5	500
Mineral de Chihuahua.....	22	150
Marfil á San Gregorio.....	30	000
Coahuila y Pacífico.....	321	413

	Kilómetros.	Metros.
Córdoba á Huatusco.....	22	700
Nacozari.....	123	200
Circunvalación del Distrito		
Federal.....	24	281
Mota del Cura á Barroterán..	14	500
Tranvías de Piedad á Babadas	5	300
Sierra Pita á Bahía de San		
Jorge.....	19	000
Naco á Cananea.....	64	780
Pan-americano.....	192	000
Hornos á Mazapil.....	23	000
Tranvías en Ciudad Juárez..	1	932
Avalos á San Pedro Ocampo..	27	500
Castillo á Juanacatlán.....	7	500
Porvenir de Matehuala.....	11	890
Circuito de Baños.....	4	834
Desagüe del Valle.....	43	484

Estos ferrocarriles, están movidos por vapor, electricidad y tracción animal. El número de kilómetros correspondientes á la tracción eléctrica es de 145 kilómetros 743 metros; á la tracción animal, 314 kilómetros 403 metros y al movimiento por vapor, 15,927 kilómetros 420 metros.

Como es natural, al ensanche de la red ferrocarrilera ha correspondido un aumento en el tráfico de las líneas férreas que se explotan en la República. Así, el número de pasajeros que circularon por los caminos de hierro en 1899 fué de 36.037,447; en 1903, este número se elevó á 50.716,842. La carga transportada en el

primero de estos dos años se elevó á 7.267,000 toneladas; en 1903, fué de 9.831,254 toneladas. Y en cuanto á los productos, los de 1899 fueron de \$46.374,334.99; en 1903, \$69.993,535.32

Como en el anterior período, la mayor parte de las líneas explotadas de tiempo atrás en la República han contribuído al desarrollo de nuestra red ferrocarrilera con la construcción de ramales anexos á sus primitivos sistemas; debiéndose agregar, además, las nuevas vías inauguradas en el cuatrienio.

Entre las primeras son de citarse: el Ferrocarril á Veracruz y el Pacífico, con 421 kilómetros 420 metros construídos en los cuatro años; el Central, que arroja un aumento de 266 kilómetros en sus diversas líneas: el Coahuila y Pacífico, 253 kilómetros; de la sección del Pan-americano 192; el ferrocarril de Nacozari, 123; 106, el Ferrocarril de Vanegas, Cedral y Matehuala y 45 el de Salamanca á San Juan de la Vega, líneas que forman parte del Nacional de México; 100 kilómetros, el ferrocarril de Chihuahua al Pacífico, etc.

En cuanto á las líneas inauguradas en el curso del período, mencionaré las siguientes: Veracruz al Pacífico, Mérida á Peto, Guanajuato á Dolores Hidalgo, Oaxaca á Ejutla, diversos tramos del Ferrocarril Central, Nacozari, Coahuila y Pacífico, Oriental Mexicano, diversos tramos del Nacional de México, San Pedro á Paredón, Mérida á Muna, Naco á Cananea, etc.

La mayor parte de las empresas ferrocarrileras han realizado importantes obras en sus líneas, construído y reparado gran número de sus edificios y mejorado sus materiales de tráfico.

Entre esos trabajos es de mencionarse, en primer lugar, la transformación de vía estrecha en vía ancha, llevada á término en el curso de este período por la empresa del Ferrocarril Nacional (que ha cambiado su nombre por Nacional de México) en su línea principal á los Estados Unidos; mejora de gran trascendencia que no solamente ha servido para acortar, según el nuevo trazo, la distancia que media entre nuestra República y la vecina del Norte, sino que ha facilitado de un modo extraordinario el tráfico comercial de ambas naciones, merced á la conexión sin trasborde de los caminos de hierro americanos con los de México, en esta tan vasta extensión de nuestro sistema ferrocarrilero.

La empresa del Central ha efectuado asimismo obras de suma importancia, entre las que es de citarse, el puente de hierro del Salitre, tendido en la línea de Yurécuaro.

Pero entre los trabajos ferrocarrileros efectuados en el curso de este período, los realizados en el trayecto recorrido por el camino de hierro Nacional de Tehuantepec, merecen considerarse como de los más importantes. Bien sabido es, por lo demás, el especial interés que el Gobierno ha consagrado á este Ferrocarril, en atención al porvenir que se augura á la línea. Así, las reposiciones y obras de toda índole llevadas á efecto durante el cuatrienio en la expresada línea, deben ser atentamente tomadas en consideración en las páginas que constituyen esta reseña. Dado el carácter sintético de ésta, debo, sin embargo, limitarme á consignar que tanto los trabajos materiales (reparación de puentes, substitución de los rieles antiguos por otros

de 40 kilos, compostura del camino en grandes tramos, construcción de edificios, etc.), como la reciente dotación de material rodante, coadyuvará á la realización de las esperanzas depositadas en este camino interoceánico, como uno de los focos más activos del tráfico internacional. Contribuirá sin duda alguna y en amplio campo á este resultado, la conexión hecha ya del Ferrocarril con el de Veracruz al Pacífico, á la que me he referido en párrafos anteriores.

Terminaré el capítulo de mejoras ferrocarrileras, consignando que la Compañía de los Ferrocarriles del Distrito ha extendido la tracción eléctrica á la totalidad, casi, de la red que tiene en explotación. No es ésta, por lo demás, la única empresa que está utilizando la energía eléctrica en los transportes ferrocarrileros, puesto que actualmente existe, como ya hemos visto, un determinado número de kilómetros de ferrocarriles que aprovechan esta novísima fuerza en varias comarcas de la República, (México, Torreón y Ciudad Juárez).

Vivamente interesado el Ejecutivo en que los caminos de hierro del país cumplan con los fines para que han sido construídos, entre los cuales figura en uno de los primeros términos, la mayor baratura en el transporte de los productos nacionales, y en atención á diversas indicaciones relativas á la conveniencia de hacer un atento estudio de las tarifas vigentes, tuvo á bien acordar la Secretaría de Comunicaciones que se nombrase una comisión encargada de revisar esas tarifas, modificando aquellas cuotas susceptibles, á su juicio, de ser alteradas, previo acuerdo entre los intereses del público y los de las empresas ferrocarrileras.