

La Comisión ha llevado muy adelante sus labores, produciendo algunos dictámenes sobre las tarifas que le presentó la mayoría de las empresas de caminos de hierro. Resuelta á prestar su apoyo más decidido á la mercancía nacional, la Comisión desechó todas aquellas cuotas que no se encontraban de acuerdo con el principio de la más absoluta igualdad. Además, se ha consagrado á estudiar un sistema de clasificación uniforme, en el que se incluyen bases más convenientes para el transporte de los minerales. También ha presentado varias modificaciones á la ley de ferrocarriles, modificaciones que el Gobierno ha tomado en consideración y se ocupa actualmente en examinar.

Los trabajos de esta comisión, así como los de la encargada de revisar la parte técnica y administrativa de los caminos de hierro, han sido de gran utilidad al Ejecutivo.

A mediados del año de 1903, y con motivo de una alza en los tipos de cambio sobre el extranjero, varias compañías de caminos de hierro se dirigieron á la Secretaría de Comunicaciones, solicitando un aumento en las cuotas de sus tarifas de transporte. Apoyaban su solicitud las aludidas empresas en los grandes quebrantos que la depreciación de la moneda mexicana determina en sus negocios, circunstancia que, en aquellos momentos, les creaba una difícil situación financiera.

Aunque no se ocultaba al Ejecutivo la validez de las razones invocadas, juzgó necesario proceder con suma cautela, á causa de la cuantía de los intereses afectados por cualquiera resolución que se tomara en esta delicada materia. Así, después de un escrupuloso y por-

menorizado estudio de los hechos, acordó una alza temporal de quince por ciento en las expresadas tarifas hasta el 31 de Diciembre del citado año, siempre que el cambio sobre el exterior excediese de 220, tipo considerado como límite de resistencia de las empresas ferrocarrileras á la depreciación monetaria.

Por lo demás, y teniendo siempre presente la mayoría de los intereses nacionales, se exceptuaron de dicha alza los productos de exportación y los destinados á satisfacer las necesidades de la industria (combustible y algodón) y los artículos de alimentación popular (maíz y trigo).

Como con posterioridad los tipos de cambio bajaron más allá del límite señalado, quedó suprimida, con fecha 25 de Noviembre del mismo año, el alza á que me he venido refiriendo, la que, como puede comprenderse, tanto por el corto espacio de tiempo que estuvo en vigor cuanto por las prudentes excepciones que se hicieron, no afectó sino muy ligeramente las condiciones normales del tráfico ferrocarrilero de la República.

Los caminos y calzadas han seguido extendiéndose en el país. Los esfuerzos del Ejecutivo no se han limitado á la conservación de las vías de comunicación en aquellos Estados que no tienen líneas férreas, sino que ha procurado la apertura de nuevas rutas que liguen entre sí las comarcas que todavía permanecen aisladas.

Mencionaré las obras de más importancia, ya que sería imposible referirme á todas las que se han llevado á efecto durante el actual período.

Desde luego son de citarse las realizadas en el camino carretero de Tula á Ciudad Victoria, en el Estado

de Tamaulipas, comunicación de suma importancia y que puede darse en una gran extensión por establecida, puesto que la empresa contratista ha entregado el principal trayecto de la vía y los trabajos han llegado ya al Valle de Tula. Quedó terminada en el cuatrienio la carretera que conduce de Paso de Parras á San Marcos. Se han celebrado varios contratos para la construcción de diversos caminos, entre ellos los de Chiapa de Corzo á la frontera de Guatemala, de San Blas á Tepic y de Mazatlán á Culiacán. En cuanto á reparaciones, mencionaré las que se han hecho en los caminos de San Blas á Navarrete, de Mazatlán á Elota y de Alamos á Tepic.

Por lo que hace á las calzadas del Distrito Federal, han sido objeto de suma atención, en consonancia con las crecientes necesidades de la población, habiéndose llevado á cabo constantes reparaciones y trabajos de embellecimiento en las que ligan la capital de la República con los lugares vecinos. Entre esos trabajos figuran la terminación de la calzada de Belem á la Piedad, la apertura de un nuevo camino de Mixcoac á San Pedro de los Pinos y Tacubaya y la ampliación de la calzada de la Reforma.

Las obras de habilitación y mejoramiento de los puertos que bañan ambos mares, constituyen una de las labores más interesantes de la Secretaría de Comunicaciones. En los cuatro años comprendidos entre 1º de Diciembre de 1900 al 30 de Noviembre de 1904, esas obras han alcanzado un extraordinario avance que paso á detallar inmediatamente.

En primer término figuran las de Veracruz, que,

como es bien sabido, han convertido el antiguo é inseguro fondeadero en primer puerto de la República, lugar abrigado y á propósito para las maniobras de carga y descarga, sujetas en otros tiempos á entorpecimientos y demoras que ocasionaban considerables perjuicios en el tráfico.

En mi anterior Informe anunciaba que los trabajos tocaban á su fin y hacía de ellos una breve descripción, que bastaba para dar una idea general de la importancia que revisten. Completamente terminadas las obras exteriores, fueron inauguradas de una manera oficial el mes de Marzo de 1902, siéndome satisfactorio anunciar que responden en todos sus detalles al objeto con que fueron emprendidas. Con este motivo repetiré aquí lo expresado ya en mi anterior Informe; esto es, que las obras exteriores del puerto de Veracruz han merecido reiterados elogios no solo por parte de los nacionales sino de los peritos extranjeros que las han estudiado cuidadosamente, siendo ésta una de las mejoras materiales que más se enorgullece de haber realizado el Ejecutivo en el curso de sus períodos administrativos.

Se ha seguido dragando la bahía con objeto de dar mayor amplitud al fondeadero y hacer posible la entrada y permanencia en él de buques de gran calado que, en número cada día creciente, frecuentan el citado puerto; se construyeron además, los almacenes para la Aduana, un muelle de hierro para pasajeros y una estación sanitaria; se hizo el revestimiento de los terrenos recobrados al mar y se extrajeron los restos de los buques perdidos en la bahía.

En el puerto de Tampico se han proseguido las

obras exteriores, los trabajos destinados á abrir paso á las embarcaciones de mayor calado, habiéndose avanzado notablemente en los trabajos de las escolleras de defensa y en las obras interiores y terminado el muelle metálico y los principales laterales; habiéndose hecho igualmente el edificio para la Aduana, el puente de comunicación entre la ciudad y la isleta en que está ubicado este edificio y el viaducto sobre las vías del Ferrocarril Central, para llegar al referido edificio.

Respecto de las obras ejecutadas en los demás puertos son de citarse las de Coatzacoalcos, Salina Cruz, Mazatlán, Manzanillo y Altata. Coatzacoalcos en el Golfo y Salina Cruz en el Pacífico, son, como es bien sabido, los puntos terminales del ferrocarril Nacional de Tehuantepec, y el mejoramiento de los dos puertos merece, por este concepto, el interés que le ha consagrado el Gobierno.

Me referiré primeramente á las obras realizadas en el primero de los mencionados puertos. En el curso del período, se ha avanzado notablemente en la construcción de la escollera del Oeste, y se han empleado 50,937 toneladas de roca. Esto en cuanto á las obras exteriores, pues en las interiores se ha hecho la construcción de edificios para empleados de las obras y para dependencias de las mismas, almacenes, talleres, etc., habitación para empleados del Gobierno y para oficinas de la inspección de las mismas obras. Se construyó una bodega; se terminó la instalación de luz eléctrica; se construyó un muelle de madera creosotada y se empezó la erección de varios de hierro, con almacenes anexos del mismo material, de los cuales muelles

quedaron dos casi terminados, así como el dragado de los fondos á su rededor. Se adelantó en una proporción importante el terraplenamiento del pantano en el lugar que ocuparán las vías terminales del ferrocarril Nacional de Tehuantepec, de las cuales se ha establecido ya una parte.

En el puerto de Salina Cruz se comenzaron también durante este período las obras exteriores para mejorar la bahía, las cuales están muy avanzadas, habiéndose terminado el rompe-olas del Oeste en 470 metros y el del Este en 580.

Para el establecimiento de una nueva ciudad, conforme á las prescripciones de la higiene, se hizo el desmonte del terreno, el drenaje de la laguna, se comenzó el saneamiento y abastecimiento de aguas, se dividió el terreno de la nueva ciudad en lotes adjudicables á censo enfiteúutico y algunos de ellos se distribuyeron entre los habitantes de la antigua. Se construyeron casas para empleados, oficinas, almacenes y talleres, una bodega fiscal y cien casas para obreros. En las obras interiores del puerto, los muros de monolitos y los de protección de la dársena están muy adelantados en su ejecución y se han hecho profundas excavaciones para la formación de la dársena y el dique de carenar.

Se comenzó el dragado del puerto extrayéndose próximamente un millón de toneladas de arena; se construyó un muelle provisional de madera y se ha dado principio á la instalación para producir y transmitir la fuerza y luz eléctricas al puerto, habiéndose adquirido para el equipo de éste varias locomotoras y grúas locomóviles.

En el puerto de Mazatlán el muro de las Olas Altas quedó totalmente terminado así como la reparación del muelle fiscal.

Las obras exteriores del puerto de Manzanillo de las que di una idea en mi anterior Informe, se han proseguido activamente en el curso del cuatrienio. El rompe-olas de defensa mide una extensión de cuatrocientos veinte metros; se ha avanzado el canal de ventanas y la presa de Tepalcates y en el dragado de la bahía se han extraído 19,000 metros cubicos de arena y mil de materiales duros.

Se terminó el estacado de defensa provisional en el lugar en que se consideró que podría servir para el establecimiento del nuevo puerto de Altata.

Mencionaré además, entre los esfuerzos emprendidos en favor de la navegación nacional: la canalización entre Tuxpan y Tampico y las obras para la limpia y conservación de varios ríos de la República.

Respecto de la primera de estas dos obras, informaré que han quedado comunicados los canales del Chijol y del Médano, que tienen en conjunto una extensión de más de diez kilómetros. Diversos son los trabajos llevados á efecto y los proyectos que se han aprobado en el curso del cuatrienio para facilitar la navegación de los ríos que corren en el país.

Debe incluirse entre las facilidades á la navegación, el ensanche del alumbrado marítimo en nuestros puertos y costas de los dos mares. Son á este propósito dignas de citarse las obras llevadas á cabo por la Dirección General de Faros y el establecimiento de nuevas luces en ambos litorales, habiendo aumentado la longitud de la costa alumbrada en 430 kilómetros.

En el espacio de tiempo que abarca esta reseña, se han instalado los faros siguientes: Isla Pérez, al Norte del Estado de Yucatán, Punta de Zapotitlán, Triángulo Oeste, Cabo Corrientes, Punta Herrero, Cayo Arenas, Isla de Enmedio, Bahía de la Magdalena, La Paz, Punta Jerez, Xcalak y la Atalaya. Además, se han encendido dos luces permanentes en las extremidades de los rompe-olas del puerto de Veracruz; cinco luces para el alumbrado interior de dicho puerto; dos boyas en las escolleras de Tampico, dos en la Isla del Carmen, una en Progreso, otra en Mazatlán, un fanal de enfilación en Arcas, un fanal de ocultaciones en Punta Celerain y cuatro boyas en la barra de Altata; se ha substituido el fanal posterior de luces rojas de enfilación en Coatzacoalcos por otro de mayor intensidad; se han hecho reparaciones de importancia en los faros de Isla de Lobo, Santiaguillo, Isla de Mujeres y Punta Molas, que fueron averiados por uno de los últimos ciclones y se ha comenzado la construcción de otros faros en ambas costas de la República.

Es de citarse también la instalación de señales en once faros del Golfo, destinados á anunciar la proximidad de los nortes.

Réstame decir, para terminar las informaciones relativas á este servicio, que desde el principio del cuatrienio se adquirió y comenzó á utilizarse el vapor guarda faros Melchor Ocampo, construido especialmente con ese objeto, según anuncié en mi anterior reseña.

Complemento de las obras en los puertos son, indudablemente, los trabajos de saneamiento y los destinados á mejorar sus condiciones higiénicas. Respecto

de las obras de saneamiento, no tengo necesidad de encarecer su importancia, tanto más de relieve cuanto que por causas naturales existe en el país un determinado grupo de regiones marítimas que ofrecen el constante peligro de convertirse en verdaderos focos de receptividad y propagación de enfermedades contagiosas. Esas obras forman, por lo demás, parte del plan general de salubridad pública á que extensamente me he referido en las páginas consagradas á la Secretaría de Gobernación.

Varias son, á este respecto, las iniciativas propuestas por el Ejecutivo que han comenzado á llevarse al terreno de la práctica. Citaré desde luego las obras del saneamiento de Veracruz y las que tienen por objeto la provisión de agua potable de dicha ciudad. Las obras pueden darse ya por concluidas, habiéndose de esta suerte realizado una mejora de suma trascendencia en el primer puerto de la República. Se encuentra ya terminado el edificio que se destina á Aduana Marítima y muy avanzados los de los telegráfos y correos. Además se concluyó el edificio de la estación sanitaria instalado en dicho puerto.

En el de Tampico, también se han emprendido obras de saneamiento que tocan ya á su conclusión, pues en el sistema proyectado de atarjeas, que tiene un desarrollo de doce mil quinientos metros se han construido ya diez mil, y en el de entubación de aguas ha quedado colocada la tubería principal y diez mil quinientos metros de tubos de distribución.

En páginas anteriores me he referido ya á los trabajos llevados á término en Salina Cruz y Mazatlán, para mejorar las condiciones higiénicas de estos dos puertos.

También se están haciendo las obras que tienen por objeto la desaparición de los pantanos que existen en la Municipalidad de Tepic, dando al mismo tiempo libre curso á las aguas del río que la atraviesa.

* * *

La red telegráfica federal ofrece una extensión de 52,919 kilómetros al finalizar el presente período administrativo, contra 45,740 á la terminación del anterior. Es decir, que en el cuatrienio se registra un aumento de 7,179 kilómetros.

Este aumento procede no solamente de las nuevas líneas construidas por la Federación, sino también de las cedidas á éste por los Gobiernos de varios Estados; entre ellos, el de Yucatán, que hizo entrega de la línea de Mérida á Valladolid; el de Jalisco, que entregó una red que mide aproximadamente mil kilómetros; el de Chihuahua que ofreció su ramal de Ocampo á Pinos Altos y el de Tabasco, que cedió la extensión telegráfica comprendida entre Tepetitán y Jonuta. Además, la empresa particular propietaria de la línea de Jonuta á Palizada cedió también esta extensión al Gobierno Federal y se han incorporado al servicio público las líneas militares del nuevo Territorio de Quintana Roo.

Las empresas ferrocarrileras, por su parte han ido aumentando su red telegráfica paralelamente á la de sus vías, lo que arroja al total arriba consignado de líneas federales en explotación un número muy respetable de kilómetros al servicio del público.

La red telegráfica federal no solo ha ido penetrando

en algunas comarcas del país, que anteriormente no habían gozado de los beneficios de esa comunicación, sino que también ha multiplicado sus enlaces con el exterior. Así, en el presente período administrativo han quedado unidas nuestras líneas con las de la vecina República del Norte en Paso del Aguila, y los telegráfos mexicanos cuentan ya con cuatro conexiones con las de los Estados Unidos.

Como en mis anteriores Informes, paso á presentar algunas cifras que por sí solas bastan para poner de relieve los progresos de este ramo administrativo.

INGRESOS.

1900-901..	\$1.124,557 36	1896-97...	\$ 698,103 08
1901-902..	1.233,688 86	1897-98...	810,547 53
1902-903..	1.478,740 55	1898-99...	980,715 44
1903-904..	1.561,448 80	1899-900..	1.087,520 34

MENSAJES TRANSMITIDOS.

1900-901....	2.597,580	1896-97.....	1.781,082
1901-902....	2.751,061	1897-98.....	2.084,244
1902-903....	3.974,473	1898-99.....	2.485,439
1903-904....	3.358,281	1899-900....	2.832,396

Como es natural, el ensanche de la red telegráfica ha traído consigo un aumento en el número de oficinas destinadas á este servicio. En la actualidad existen en la República 447 oficinas telegráficas, contra 349 que había á disposición del público al terminar el anterior período.

La capacidad de la red federal fué puesta á prueba con motivo del terrible ciclón que descargó sobre una extensa zona del litoral mexicano y el de los Estados Unidos en el Otoño de 1900. Como anuncié oportunamente, este fenómeno meteorológico causó grandes perjuicios en los dos cables submarinos que nos unen con la República del Norte, á extremo de que quedara interrumpida la principal comunicación entre nuestro país y las naciones de Europa y el Continente Americano.

Fué entonces indispensable, para atender á las necesidades del público, acudir á las líneas terrestres que nos enlazan con los Estados Unidos, y aunque esta comunicación está ya muy recargada, pudo soportar la nueva labor que se le impuso, llegando á sostener el tráfico durante varios meses sin grandes tropiezos ni dificultades.

Especial atención se ha consagrado á la adquisición de útiles y aparatos destinados al servicio, cuidando de mejorarlos constantemente y adoptando los más modernos y perfeccionados.

Agregaré á este respecto que el Ejecutivo se ha esforzado en implantar todas las reformas y descubrimientos registrados en el extranjero. De esta suerte, se emprendió en el curso del período una serie de experiencias de telegrafía sin hilos, con resultados bastante satisfactorios.

Con objeto de perfeccionar este servicio se compraron en Europa dos estaciones de uno de los sistemas que hasta el día han alcanzado mejor éxito, habiéndose establecido una en las cercanías de Guaymas (Estado de Sonora) y otra en Santa Rosalía (Territorio de