

el desarrollo progresivo é incesante de las mejoras materiales que se han proyectado por la Secretaría de Fomento.

Esta, además, formó una extensa y pormenorizada Memoria de los asuntos de su Departamento que, dada á luz, hará conocer al país cuán vigoroso impulso se ha impreso á sus elementos naturales de vida, robustecidos con los que se han traído del extranjero, trasplantando hasta donde ha sido posible las conquistas de la civilización.

Los dos géneros de informes que he mencionado, me permiten ser más breve en la parte del presente que corresponde al ramo de Fomento, restringiéndome á resumir en un cuadro sintético las obras más notables que ha iniciado, puesto en planta y llevado á término la Federación, durante el cuatrienio en que desempeñé la Primera Magistratura de la República.

Al ocupar ésta, la Administración del Sr. General Porfirio Díaz, que me precedió, había dado un notable desarrollo á las mejoras más importantes, que enteramente habían desatendido los Gobiernos anteriores, ya por acudir á más imperiosas atenciones, ya porque la guerra extranjera y las revueltas civiles habían hecho imposibles esos trabajos, que sólo pueden ejecutarse en medio de la paz.

El Gobierno emanado de la revolución de Tuxtepec, sin arredrarse con el porvenir y comprendiendo que, fomentando rápidamente las mejoras materiales que exigían el comercio, la agricultura y la industria, se debía conseguir la tranquilidad pública, abrió con valor y con energía el campo á las empresas, dándoles cuantas protecciones necesitaren y conciliando los intereses privados con los públicos.

No tuve más que seguir el camino que encontré trazado, y continuando un programa tan patriótico y tan conforme con las aspiraciones de la Nación, acepté todos los proyectos que importaban una mejora, y secundé cuanta iniciativa me pareció conveniente para el país.

Si al informar sobre las obras emprendidas quisiera mencionarlas todas y seguir su marcha en cada uno de los cuatro años de mi Administración, este trabajo sería tan fatigante como inútil. Me ocuparé, por tanto, sólo de lo más importante.

La construcción de ferrocarriles, hace muchos años, ha sido el desiderátum de todos los habitantes de la República, expresado enérgicamente por la prensa periódica y por todo género de manifestaciones.

En la opinión pública se había perdido ya casi hasta la esperanza de que se realizaran las vías férreas que se proyectaban, y este temor era demasiado fundado puesto que, á pesar de los generosos esfuerzos que había hecho la Nación, ni el ferrocarril de Veracruz á México se había podido concluir.

La inexperiencia de los Poderes Públicos y la avidez de los especuladores que aprovechaban el anhelo de los Gobiernos por obtener la terminación de esta importante línea, hicieron que se prodigarán los tesoros públicos, y aun la sangre de los mexicanos prisioneros en Puebla, obligados por el invasor á trabajar en el camino de hierro de la zona mortífera de Veracruz.

Hasta que se restauró la República, después de la caída del imperio, se dió forma á la concesión del Ferrocarril Mexicano, gracias á los esfuerzos del Cuarto Congreso de la Unión, que deslindó los derechos del Gobierno y aseguró los intereses públicos y la conclusión de la vía.

Así pudo concluirse el tramo de México á Puebla el 16 de Septiembre de 1869, abriéndose en el siguiente año al tráfico el de Veracruz al Atoyac, terminándose toda la vía el 31 de Diciembre de 1872, é inaugurándose solemnemente el 1.º de Enero de 1873.

De entonces á la fecha el servicio se ha hecho con regularidad, mejorándose sucesivamente su explotación, y conservándose con esmero sus obras, tan notables en su género que con razón las admiran los viajeros. Hechas las reparaciones necesarias, concluídas las estaciones con que se substituyeron las provisionales, entre las que se deben mencionar la terminal de México, y terminados sus puentes y talleres de construcción, puede decirse que es perfecto el estado del Ferrocarril Mexicano.

El Ferrocarril Central es la vía férrea que tiene más importancia en la actualidad, tanto por su doble carácter de interoceánica é internacional, como por haber sido la primera que realizó el tráfico de internación entre los Estados Unidos de América y México, llegando hasta la Capital de la República.

El 22 de Marzo de 1884 se inauguró su explotación, teniendo su vía troncal directa á la frontera 1,970 kilómetros 600 metros. Los ramales en construcción, que más tarde constituirán la vía interoceánica, miden 200 kilómetros, haciendo un total de vía herrada de 2,170 kilómetros 600 metros.

La explotación de esta gran vía de comunicación aun no se caracteriza convenientemente, siendo inevitable dejar á la experiencia los medios de establecerla definitiva y convenientemente.

La explotación de los 5 primeros kilómetros en la línea de Tampico á San Luis Potosí se autorizó el 23 de Mayo del corriente año de 1884. En los 152 kilómetros que tiene herrada se encuentran grandes obras de arte para vencer las dificultades de la Sierra, siendo además de notarse el puente tendido sobre el río Pánuco, que tiene sus traveses giratorias para dejar el paso libre á las embarcaciones enarboladas.

El 26 de Julio de 1884 se autorizó la explotación de los 25 kilómetros construídos en la sección del Pacífico, entre San Blas y con rumbo á Guadalajara.

La Compañía Constructora Nacional Mexicana, lo mismo que la del Ferrocarril Central, está obligada por el contrato de su concesión á construir líneas de internación é interoceánica que, si llega á terminarlas, compartirá el gran movimiento comercial entre las dos Repúblicas.

Su línea troncal internacional comprende dos secciones que representan, la primera, 379 kilómetros entre Lerdo y el Saltillo, y la segunda 409 entre México y San Miguel pasando por Acámbaro.

La línea interoceánica comprende por el lado del Golfo 120 kilómetros herrados de Matamoros rumbo á Monterrey, y por el Pacífico 92 kilómetros entre Acámbaro y Morelia, y 47 entre Manzanillo y la Armería, rumbo á Morelia.

Cuenta además esta empresa con varias líneas aisladas como la de México al Salto que mide 67 kilómetros, la de Irolo á San Martín, y la línea que ha de circunvalar la Capital que mide 5 kilómetros.

La línea del Norte en la vía internacional se inauguró entre Laredo y Monterrey el 15 de Septiembre de 1883, y en Diciembre del mismo año la de esta Capital á Toluca. Sucesivamente se ha ido autorizando la explotación en la parte Sur, y en la fe-

cha hace su tráfico entre México y San Miguel Allende, cruzando al Ferrocarril Central en Celaya.

Cuenta este ferrocarril con obras de arte muy importantes y ha substituido ya muchas de sus construcciones provisionales con otras permanentes. El total de la línea herrada es de 1,153 kilómetros.

El Ferrocarril Interoceánico de Acapulco á Veracruz cuenta líneas de México á Cuautla de Morelos y de aquí á Cuernavaca, de Peralvillo á los Reyes, Irolo y Calpulálpam, y de Veracruz á Jalapa y San Lorenzo, siendo un total de 325 kilómetros 261 metros.

En 1883 se abrió el tráfico de Irolo á Calpulálpam y se aumentó hasta Yautepec.

Además de estas vías férreas, cuya importancia no se puede desconocer, hay otras varias que prestan muchos servicios al tráfico y que brevemente mencionaré.

El Ferrocarril de Sonora, que comenzó durante mi Administración, explota actualmente 428 kilómetros, de los cuales 312 corresponden al tramo comprendido entre Guaymas y Nogales pasando por Hermosillo.

El Ferrocarril de Hidalgo puso en explotación la línea de Pachuca á Irolo, en una extensión de 60 kilómetros el 1º de Enero de 1883, y el día 5 de Mayo de 1884, la línea de Tepa á Santa María.

El Ferrocarril Internacional Mexicano comenzó sus trabajos de construcción, el día 28 de Noviembre de 1882, con tal rapidez, que en Junio del siguiente año se autorizó á la empresa para que pusiera en explotación un tramo de 95 kilómetros, partiendo de Piedras Negras, y al siguiente mes llegó al kilómetro 117 en Sabinas. En Diciembre de 1883, Enero de 1884 y Marzo de este mismo, alcanzó sucesivamente los kilómetros 195 y 258.

El Ferrocarril de Mérida á Progreso tiene en la actualidad terminados 36.5 kilómetros, y sus obras de conservación son notables sobre todo en San Ignacio y Mérida, habiendo en este punto una estación con vastos almacenes para el depósito de las mercancías.

De Mérida á Peto se construye también una vía férrea que tiene ya terminados 43 kilómetros, de los cuales sólo explota 38 hasta la hacienda Lepani. De Mérida parte otro ferrocarril á Calkiní que se comenzó el 2 de Abril de 1883, y que cuenta con 36 kilómetros de los cuales explota 25. De aquel puerto se extiende, además, el ferrocarril á Valladolid, á Progreso y Conkal que tiene ya herrados 43 kilómetros. Están además, abiertos al tráfico, 37 kilómetros del ferrocarril de Campeche á Calkiní.

En Abril de 1883 se abrió á la explotación toda la línea del ferrocarril de Puebla á San Marcos y San Juan de Llanos, y el ferrocarril de Puebla á Matamoros Izúcar cuenta ya 44 kilómetros de vía herrada.

El Ferrocarril de Veracruz á Alvarado y Antón Lizardo cuenta hoy con una extensión de 70 kilómetros, incluyendo la línea de Veracruz á Medellín; pero no se abre aún al servicio público, y sólo se utiliza para el transporte de la correspondencia que se lleva en los trenes de construcción que corren la línea.

Hay además terminados algunos otros ferrocarriles, como el Nacional de San Mar-

tín que desde el 1º de Julio de 1883 quedó abierto al tráfico de carga, y de San Andrés á la estación del mismo nombre del Ferrocarril Mexicano, cuya extensión es de 11 kilómetros.

Se han inaugurado el Ferrocarril de Orizaba al Ingenio y de Tlaxcala á Santa Ana; en el de Puebla á Tlaxiaco que cuenta con 20 kilómetros se refundió su empresa en la del Ferrocarril de Puebla á San Marcos; girando bajo la razón social de Compañía Carbonífera Mexicana.

Hay, por último, otras pequeñas vías que no merecen una especial mención, como el de Tlalmanalco, de Nautla á San Marcos, y de Toluca á San Juan de las Huertas.

La historia del ferrocarril de Tehuantepec es demasiado conocida por los muchos escandalosos incidentes que se han presentado en las diferentes concesiones que se han formulado para el tránsito por el Istmo. Defraudadas siempre las esperanzas de la Nación por la falta de cumplimiento de las empresas, que parecía que sólo pretendían la concesión de la apertura del istmo para estorbarla, fué preciso poner término á aquel sistema de prórrogas y exenciones de caducidad, haciendo efectivos ésta y los derechos adquiridos por la República.

El 21 de Diciembre de 1882 acordé, por conducto de la Secretaría de Fomento, fuese á Tehuantepec un ingeniero comisionado para que en nombre y representación del Ejecutivo recibiera de la extinguida compañía la vía férrea existente, y sus pertenencias que compró el Gobierno.

En el Norte del Istmo se recibieron 35 kilómetros de vía herrada y el material necesario para 50 más, con sus accesorios. El material rodante recogido consistió en 3 locomotoras, 35 plataformas, 9 furgones y plataformas de báscula.

Celebrado con otras empresas un nuevo contrato para la construcción y equipo de la línea, el 5 de Mayo de 1883 hizo su entrada la locomotora en Tehuantepec.

A pesar de las insuperables dificultades con que se tropieza en aquella parte de nuestro territorio, las del clima sobre todo que es mortal para los operarios que no son de la localidad, y á pesar de la carencia de trabajadores en aquellos lugares desiertos, hasta hoy existen herrados 50 kilómetros por el Sur y 45 por el Norte.

Siendo tan conocidas las líneas de los ferrocarriles del Distrito Federal, sólo diré que el servicio que en 1880 se hacía en una extensión de 177 kilómetros 656 metros, hoy cuenta con 139 kilómetros 960 metros y que se han hecho obras numerosas de conservación, contándose entre éstas, como notables, los puentes de la Barranca del Muerto y de Guadalupe, construídos con armaduras de fierro que garantizan su solidez y duración.

Este breve cuadro de la construcción ferrocarrilera en la República revela por sí solo, sin necesidad de comentario alguno, cuál era el movimiento progresivo del país y cuáles sus legítimas é irresistibles aspiraciones que el Gobierno no debía resistir, sino que, por el contrario, estaba obligado á secundar y apoyar para acrecer el movimiento social.

En Diciembre de 1880 había en explotación 16 ferrocarriles que medían en su total extensión 1,051 kilómetros 825 metros y 35 en construcción.

En Septiembre de 1884 había 49 ferrocarriles, ya de vías troncales, ya de ramales, que medían un total de extensión de 5,897 kilómetros 593 metros. Esto demuestra

que en los cuatro años de la Administración que presidí hubo un aumento de 4,845 kilómetros 748 metros.

Estas cifras son el mejor título á que apelo para demostrar el preferente interés con que procuré á la Nación la mejora material que más influye en el progreso de los pueblos y que más desarrolla sus elementos de prosperidad.

Tendidos los ferrocarriles en las vías más grandes y principales de la República, era indispensable abrir ó recomponer los caminos por donde no se había realizado aún aquella mejora, á fin de facilitar el tránsito entre las poblaciones y las vías férreas para que los beneficios de éstas se hicieran extensivos á las ciudades más lejanas del movimiento ferrocarrilero.

Habiéndose suspendido los trabajos en algunos de los caminos que se abrían en 1880, por haberse substituido éstos con los de fierro, las erogaciones que antes hacía la Federación las consagró á otras líneas donde era indispensable abrir carreteras, para que la carga que conducían los ferrocarriles pudiera derramarse por las ciudades más importantes del país, abriendo así una ancha zona al comercio, y facilitando el tránsito de pasajeros.

Para realizar este programa, sin el cual aun los mismos ferrocarriles no darían todos los resultados que debían producir ni tendrían las utilidades que necesitan para su conservación y explotación, se activaron los trabajos de apertura y reconstrucción, en algunas vías nacionales de notoria importancia, como las de México á la Esperanza por Puebla, de México á Acapulco, de México á Zihuatanejo y Calzada de Cuitzeo, de Querétaro á San Luis y Guanajuato, de Guanajuato á Guadalajara, de Lagos á San Felipe, de Mazatlán á Zacatecas por Durango, de Ometusco á Tuxpam, y otros varios de menor importancia que sería largo enumerar.

En 1884 la crisis del tesoro público hizo que se redujeran muchos de estos trabajos sólo á la conservación y reparación de las vías públicas, continuándose las obras de los más importantes, como de Tula á Ciudad Victoria, de Ometusco á Tuxpam, de Matehuala á Linares, de Guadalajara á San Blas y de Guanajuato á Guadalajara y al Manzanillo.

Se han construído, además, algunos puentes sin los cuales era imposible el tránsito entre grandes poblaciones como el de Dolores Hidalgo, Atoyac, los Naranjos, y se contrató, además, el que debe unir las ciudades de Monterrey y Laredo Texas.

En muchos de nuestros puertos se han hecho también obras de importancia, entre las que mencionaré el muelle de mampostería y fierro, terminado en 1882 en Frontera, el muelle fiscal concluído en 31 de Diciembre de 1883 en el puerto de Tuxpam y el muelle y vía férrea del mismo puerto contratados en Junio del año citado y que están ya en servicio, y los muelles de los puertos de la Paz y Mazatlán.

En Progreso, como puerto de escala de varias líneas de vapores era indispensable un muelle conveniente para la cómoda carga y descarga de los buques, y en tal virtud se contrató su construcción en Enero de 1882, cuya obra se ha principiado ya. En el mismo punto se está construyendo, por distinta empresa, otro muelle que hoy está casi terminado.

La Secretaría de Fomento deja perfeccionado el contrato para la obra tan importante como necesaria del mejoramiento del puerto de Veracruz, presupuesta en más de un millón de pesos.

Se han colocado algunos faros como el de Tampico de 2º orden, situado en la desembocadura del Pánuco, y el de Frontera de 4º orden en la desembocadura del Grijalva. Se han hecho algunas reparaciones en los faros Benito Juárez, Ulúa y Coatzacoalcos. Está para ponerse en servicio el de la Anegada, y se han contratado los del puerto de San José y Progreso.

La Compañía canalizadora occidental tenía terminados los estudios y trazo hasta el kilómetro 77 de la marisma de las Cabezas, y emprendidas simultáneamente obras de canalización, cuando la aparición de la fiebre amarilla en Mazatlán y la muerte del concesionario originaron la suspensión de los trabajos.

Está contratado un canal entre un punto de la margen izquierda del Pánuco y las Salinas de las Romas del Real, y hasta donde lo han permitido los recursos del Tesoro, se ha continuado el canal entre Tuxpam y Tampico.

Entre los monumentos que México levanta en conmemoración de sus glorias, mencionaré al de Guatimotzin, que está para terminarse, el de Hidalgo, para el cual cooperan los Estados de la Federación por iniciativa del Gobierno General, el de la poetisa mexicana Sor Juana Inés de la Cruz, y el de Chapultepec, erigido en memoria de los alumnos del Colegio Militar que sucumbieron el 13 de Septiembre de 1847, y cuyo monumento se inauguró el 6 de Septiembre de 1881.

El notable aumento de las vías de comunicación, y el considerable número de vías férreas que se construyeron en los cuatro años cuya historia administrativa vengo trazando, tenía que exigir el desarrollo de la red telegráfica, sin lo cual aquellas mejoras no serían tan útiles, ni su servicio tan perfecto como debía ser.

Y en efecto, en el lapso de tiempo corrido de Diciembre de 1880 á Noviembre de 1884, la longitud alcanzada por las líneas telegráficas que se han establecido representa casi una extensión igual á la que miden las líneas construídas en los años anteriores.

Para alejar toda clasificación de jactancia que se pudiera hacer del aserto anterior, daré algunos datos estadísticos que lo confirman.

En 1871, la red telegráfica federal medía 6,515 kilómetros 188 metros, y en 1881, 10,486 kilómetros 280 metros: es decir, que en diez años hubo un aumento de 3,971 kilómetros 92 metros. De 1881 á 1884, el aumento fué de 10,513 kilómetros 720 metros, puesto que al terminar mi período constitucional, la red telegráfica mide 21,000 kilómetros.

Las Oficinas Federales de Telégrafos establecidas en 1871, eran 99; y en 1881