

los ferrocarriles de concesión federal tienen en explotación líneas que miden 10,233 kilómetros, 612 metros. Los ferrocarriles urbanos tienen 357 kilómetros, 303 metros. Los vecinales recorren 185 kilómetros, 296 metros; los de uso puramente particular 71 kilómetros, y los portátiles, sistema Decauville, también de uso particular, 230 kilómetros, 252 metros. El total de longitud de vías férreas es de 11,067 kilómetros 463 metros.

Con igual empeño ha cuidado el Ejecutivo de aumentar la red telegráfica de la República, llevando sin cesar nuevos hilos conductores á las regiones que carecían de este rápido y poderoso medio de correspondencia, tan indispensable hoy para la actividad mercantil é industrial y tan útil en los asuntos sociales y en las relaciones de familia.

Al comenzar el período presidencial que hoy fenece, se concluía el tramo telegráfico que pone en contacto á Sinaloa con Chihuahua, y se encontraban ya en explotación los de Veracruz á Tlacotalpam y de San Nicolás á Minatitlán. El día 1º de Diciembre de 1888, se ponía en explotación el que directamente une los Estados de Oaxaca y Guerrero. El 19 de Febrero de 1889, se tendía en el Río Grijalva el cable de tres conductores que substituyó las torres de sus riberas; y al terminar el mismo año (1889) se completaba la línea telegráfica entre Piedras Negras y el Torreón, línea que tiene 616 kilómetros de longitud y que estableció en cumplimiento de su contrato la Compañía del Ferrocarril Internacional.

Durante el año 1890 se concluyó la línea de San Nicolás á Tuxtla, como complementaria de la de Tuxtepec.

Por creerlo conveniente al servicio público y con verdadera economía en el costo, en este mismo año adquirió el Gobierno las líneas que pertenecían á la Empresa Telegráfica de Jalisco, las que miden 2,514 kilómetros.

También se terminó la de doble conductor entre Acámbaro y México.

Y no sólo atendía el Ejecutivo á prolongar sus líneas, sino que vigilaba la conservación y reforma de las existentes, utilizando, por cuestión de economía, algunos de los postes de las empresas ferroviarias cuando lo permitían las concesiones contratadas con éstas.

Al terminar el presente año se ha acopiado ya el material suficiente para tender los nuevos telégrafos de Oaxaca á Acapulco por Jamiltepec, de Culiacán á Durango por Topia, y de Jalapa á Orizaba por Huatusco. Actualmente la red telegráfica federal mide 35,500 kilómetros.

Usando de las autorizaciones dadas al Ejecutivo por el Congreso de la Unión, se han hecho todo género de esfuerzos para mejorar nuestros puertos, cuyas malas condiciones han sido grande obstáculo para tener en ellos una continua concurrencia de los barcos que trafican entre Europa y América.

El puerto de Veracruz, el más importante de los del país, es el que más necesita mejoras radicales para abrigarlo: con tal objeto se han activado las obras estipuladas en Mayo de 1887 con la empresa concesionaria.

A los principios del año 1889, estaba muy avanzado ya el cimiento del gran dique que debe cerrar el puerto por el Nordeste, quedando inmersos á fondo perdido 1,170 blocks de catorce metros cúbicos cada uno, y al terminar dicho año, el número

de blocks empleados llegaba á 5,200. Temióse entonces que este dique originara el azolve; pero se nombró una comisión pericial que practicara un reconocimiento, resultando de éste que el sondeo no revelaba tal inconveniente. No concluía aún el siguiente año de 1890, y ya se habían empleado 7,300 blocks, quedando concluido el enrocamiento á fondo perdido hasta cerca del nivel de la baja marea, y formado el cimiento del muro exterior del gran dique del Nordeste. Posteriormente se armó la grúa flotante que debía servir para levantar el muro exterior, y se comenzó el enrocamiento que debe servir de base al muro interior, á la vez que el exterior quedaba terminado en toda su extensión hasta el nivel de la baja marea, y en dos terceras partes de su longitud al nivel de la alta marea, dando así mayor seguridad y abrigo á los barcos surtos en el puerto, mientras se termina todo el parapeto.

En los cuatro primeros meses del presente año, en el muro Norte se habían empleado ya más de 10,000 blocks y casi quedaba concluida la escollera, avanzándose también en la base del muro Sur.

Sin embargo, el Ejecutivo, que ante la importancia de aquella obra y de las sumas en ella empleadas, creía de su deber vigilarlas constantemente, después de estudiar los proyectos formulados, creyó conveniente modificarlos en vista de lo que la práctica había enseñado, á fin de alcanzar mayor perfección. Y tomando en cuenta que cerrado el canal del Norte los barcos tienen que maniobrar dentro de la draga, ordenó el Gobierno se ampliara el fondeadero, para lo cual se compró una draga de primera calidad.

Actualmente se están recibiendo ya las obras terminadas en los términos del contrato celebrado con la Empresa constructora.

El Ejecutivo, en su programa de realizar cuanta mejora material redunde en beneficio público, no podía desatender el puerto de Tampico, que ha tomado hoy tanta importancia desde que va á comunicarse directamente y por vías férreas con el interior del país.

Para mejorar las condiciones de ese puerto, sobre todo, en la desembocadura del río, se estudiaron concienzudamente los planos de las obras que debían ejecutarse, y aprobados que fueron, la Compañía constructora comenzó sus trabajos en Marzo de 1890, marcando la situación y dirección que debía tener la escollera del Norte. Un año después tenía 1,400 metros de longitud, y 1,000 el dique del Sur. Actualmente los trabajos de canalización avanzan rápidamente, y están de tal suerte próximos á su fin, que la profundidad de la barra permite la entrada á barcos de diez y siete pies de calado.

Además de estas mejoras, en el canal tendido entre Tampico y Tuxpam se han dragado 6,500 metros de longitud por 10 de anchura y 2 de profundidad.

No permitiendo el carácter de este Informe minuciosos detalles sobre todas las obras de igual género emprendidas por la Administración, mencionaré solamente que se han concluido, y están al servicio público, cinco muelles en la Isla del Carmen, y uno en el puerto de Acapulco, comenzándose otro en Progreso. En el puerto de Santa Rosalía se hacen mejoras de importancia.

En el de San Benito, sobre el Pacífico, se terminó un muelle de madera y hierro de 335 metros de longitud por 10 de anchura en la parte unida á tierra, y 16 en la que adelanta sobre el mar. Tanto este muelle como el que se concluyó en Tonalá, han sido construídos por la empresa concesionaria de los Ferrocarriles de Tonalá á Frontera y de Tehuantepec á la frontera de Guatemala.

Como en época no muy remota será un hecho la apertura del Ferrocarril de Te-

huantepec, cuyo punto terminal es el puerto de Coatzacoalcos en el Golfo de México, se ha creído conveniente preparar dicho puerto de modo que satisfaga las necesidades del tráfico marítimo á que está llamado. En tal virtud, se contrató la canalización de su barra en términos tales que esta obra se verá pronto concluída.

Con el crecimiento tan sensible del poder productor del país, resultante del desarrollo de varias industrias, tiene que concordar el aumento del tráfico marítimo, y esto exige que se atienda especialmente á la seguridad de la navegación en nuestras costas, siendo uno de los medios más indispensables de obtenerla, la construcción de faros donde sean necesarios.

Por tal razón, el Ejecutivo cuida de dotar á los puertos que se abren, de faros, y de mejorar los existentes. Contratose ya la construcción de uno en Progreso.

En la cercanía del puerto de Veracruz se extiende una serie de arrecifes que hacen peligrosa la entrada. Esto ha hecho que el Ejecutivo, además de mejorar el alumbrado marítimo de dicho puerto, prepare la ejecución de un proyecto para indicar á los marinos la exacta dirección de los diversos canales de entrada entre esos escollos, y que haya mandado construir los aparatos necesarios para tal objeto.

También se han emprendido importantes obras hidráulicas en algunos ríos, por exigirlo así la seguridad y los intereses de las poblaciones ribereñas. Las más importantes son las hechas en Ciudad Juárez para la defensa de la orilla del río Bravo, y en Matamoros, donde se terminaron los espolones suficientes, en la extensión indicada para evitar los perjuicios con que tan seriamente amenazaban las crecientes á los habitantes de aquellas riberas.

Con dos años de sequía disminuyeron notablemente las aguas del río Nazas, y esto obligó al Gobierno, para reglamentar su distribución equitativa por los terrenos que riegan, á disponer que la Comisión científica radicada en Villa Lerdo procediera á dirigir el repartimiento.

* * *

La apertura y conservación de carreteras mereció también la atención del Gobierno, porque éste creyó que así se daba á los ferrocarriles el alimento indispensable de los fletes, se procuraba á las poblaciones lejanas de las vías férreas medios de comunicación con el resto del país, y salida á sus productos agrícolas ó industriales.

Hasta donde lo permitían las otras y más urgentes atenciones del Erario, procuró, por tanto, el Ejecutivo, atender este servicio por sí mismo, ó bien ayudando á algunos Estados en la construcción de caminos carreteros y vecinales.

Las principales vías de este género en que se ha trabajado, son la carretera de Santa Rosa á Linares, de Tula á Ciudad Victoria, de Tehuacán á Oaxaca, de Oaxaca á Puerto Angel, de San Juan Bautista á San Cristobal las Casas y de Tabasco á Chiapas.

Este último camino está encomendado al 10º Batallón de infantería, dirigido por una sección de ingenieros; quedando concluído ya su segundo tramo, que mide once kilómetros y entronca con el de Amatán.

Los monumentos que la gratitud del pueblo levanta á los héroes que le dieron libertad y patria, para perpetuar los recuerdos gloriosos de su historia, son una deuda que el Gobierno ha querido pagar tributando ese homenaje á los mártires de nuestra independencia.

En consonancia con este sentimiento patrio, se proyectó la erección de un monumento á Hidalgo en Dolores; y poniéndose en ejecución la obra según el plano aprobado, se inauguró el 16 de Septiembre de 1891.

También se comenzó, y con toda actividad posible se continúa en Uruapam, un monumento consagrado á la memoria de los Generales Arteaga y Salazar, muertos en defensa de México durante la segunda guerra de independencia.

Como una exigencia de la cultura á que ha llegado el pueblo mexicano, el Gobierno atiende en la Capital al ornato de sus calzadas, especialmente la de la Reforma, que, por su proximidad al centro de la ciudad y sus demás circunstancias, es la más concurrida. En su entrada se colocaron dos grandes estatuas de bronce sobre pedestales de mármol mexicano, y algunos de los jarrones, también de bronce, que para tal objeto se hicieron en la fundición nacional.

Fáltame sólo hablar de una obra no terminada aún, pero sí puesta en planta y cuya importancia es vital, en todo el rigor de la palabra, para los habitantes de la capital de la República. Refiérome al "Desagüe del Valle," ese problema que durante algunos siglos no ha podido resolverse, que ha parecido insoluble á varias administraciones anteriores, y que era forzoso atacar y llevar á su conclusión con toda energía.

Ligada esta obra de una manera tan íntima con la salubridad pública, fijó la atención del Ejecutivo, especialmente al seguir la escala ascendente de la mortalidad en México, y la exacerbación del tifo, que periódicamente tomaba proporciones alarmantes en la época de la evaporación de las aguas pluviales estancadas y á la entrada del invierno. Oído el parecer del Consejo Superior de Salubridad sobre esta materia y la opinión de algunos peritos, resolvió el Gobierno terminar la obra del Desagüe, aun cuando requiriese múltiples sacrificios y constantes esfuerzos. Lo más difícil era acopiar los fondos necesarios para una obra tan dispendiosa, la cual no podría terminarse, como lo demuestra la experiencia, con las asignaciones tan limitadas que pudieran dar para ella el tesoro federal ó el Erario del municipio.

El Gobierno se empeñó en vencer este obstáculo, y aprovechando el crédito que disfruta la República en el extranjero, consiguió bajo condiciones equitativas que se negociara en Londres el empréstito municipal por valor de dos millones, cuatrocientas mil libras esterlinas. Se hizo entonces el contrato respectivo con la Compañía del Túnel, recibiendo ésta las obras pendientes y quedando á su cargo la terminación de ellas en los plazos estipulados, que se vencerían dentro de tres años.

Estos trabajos preparatorios, realizados al comenzar los últimos cuatro años, tomaron mayor incremento al concluir el año de 1889, haciéndose las instalaciones convenientes, para atacar por diversos frentes la obra principal que se entregó á la Compañía Mexicana de Londres. Esta aceptó, además, una mejora en la parte técnica del proyecto que le propuso el Ejecutivo, y fué prolongar por 6,200 metros el extremo Sur del túnel, en lugar de un tramo de 6,700 metros del canal. Se contrató asimismo la obra del canal de San Lázaro, en una extensión de 41½ kilómetros.

Durante el año 1890, se modificó el contrato hecho con la Compañía Mexicana de Londres, firmando otro con los Sres. Read y Campbell, para prolongar el túnel de Tequisquiac hacia el Sur, en la extensión antes mencionada. La garantía otorgada por los concesionarios fué de cien mil pesos depositados en el Banco de Londres.

El producto líquido obtenido del Empréstito Municipal, fué de nueve millones, cuatrocientos ochenta y seis mil ochocientos cincuenta y siete pesos, situados en Méxi-

co por conducto del Banco de Londres y el Nacional. En estos mismos Bancos fué depositada toda la suma necesaria para cubrir las obligaciones contraídas por el Gobierno, destinando un millón de pesos al Ayuntamiento para sus atenciones, especialmente las que se refieren al saneamiento de la ciudad.

Contratóse, además, con los Sres Pearson é hijo, de Londres, el gran canal y las obras anexas, ferrocarril, acueductos, puentes, etc., que debían estar terminados también en tres años: el costo de la obra se calculó en cuatro millones de pesos, y los contratistas depositaron en garantía cien mil pesos.

Rápidamente hicieron éstos las instalaciones necesarias y comenzaron sus trabajos, prosiguiéndolos con regularidad; pero al intentar la perforación en el túnel de Zumpango, todos los esfuerzos hechos por la Compañía fueron inútiles. En vano empleó sumas de importancia y emprendió cuantos medios aconseja la ciencia, usando de maquinaria escogida; la naturaleza de aquel subsuelo todo lo resistía, siendo inmensa la cantidad de agua brotante, y fué preciso substituir el túnel proyectado por un canal á tajo abierto que prolonga el canal convenido. Este incidente determinó la rescisión del antiguo contrato, celebrándose otro nuevo.

Con más ó menos incidentes de poca importancia, continuaron estas obras bajo la dirección y vigilancia de la Secretaría de Gobernación, ejercidas en los términos del contrato hasta mediados de 1891, en que por la ley de 13 de Mayo quedó colocado el Desagüe del Valle entre los servicios encomendados á la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

Esta última Secretaría no fué menos eficaz en procurar la continuación de una mejora de tanto interés para la Capital, y al comenzar el presente año se habían excavado en el gran canal 5.000,000 de metros cúbicos, y los de perforación en el canal de Tequisquiac, avanzaron hasta más allá de la mitad de su longitud proyectada. Actualmente la excavación del gran canal alcanza la cifra de 6.000,000 de metros cúbicos, que es más de la mitad del volumen total, y en el túnel la galería de exploración mide más de 6,000 metros, de los cuales 5,250 han sido revestidos, quedando con su sección definitiva.

Si, como aguarda el Gobierno, la gigantesca obra del Desagüe queda terminada en los plazos y términos pactados, no habrán sido inútiles los sacrificios consumados por el Municipio y los esfuerzos del Ejecutivo por conseguir que mejoren las condiciones higiénicas de esta Capital, ciudad que, siendo hoy por su parte material la primera en la América latina, alcanza una gran cifra de mortalidad por las graves y funestas enfermedades endémicas que la afligen.

* * *

Muchos años ha que fué constante aspiración de nuestros gobiernos, el arreglo de la Hacienda Pública, sin lograr alcanzarlo, ora por su efímera existencia, ora porque tuvieron que luchar por ella contra enemigos domésticos ó extraños. Restablecida definitivamente y de una manera sólida la paz, los gobiernos constitucionales que se han sucedido desde entonces, han podido emprender la reorganización del tesoro federal sobre bases más estables, aprovechando los elementos que proporcionaba el desarrollo de la riqueza de la Nación por el aumento de su comercio y sus industrias.

Desde fines de 1884, mi Administración se encargó de esa obra importante, á pesar de la grave crisis en que se encontraba la Hacienda de la República. En el cuatri-

nio anterior al presente se conjuró en su mayor parte esa crisis económica, se cubrieron las deudas de pago ejecutivo, se liquidó y convirtió la deuda pública interior y la extranjera, se aumentaron los ingresos y se levantó el crédito de la Nación en el exterior y en el interior del país.

En el período presidencial que finaliza hoy, el Ejecutivo prosiguió con energía y constancia esas labores tan felizmente comenzadas, persuadido de que sin la marcha regular de la Hacienda es imposible conservar ni impulsar los demás servicios administrativos.

Voy á dar cuenta á mis compatriotas de todos los actos consumados en estos últimos cuatro años respecto á la Hacienda pública, y así se estimará la verdadera situación que guarda hoy, y cuán legítimas esperanzas hay de que en lo porvenir las condiciones del Tesoro sean más bonancibles.

Mi Informe anterior no pudo abarcar por completo el año fiscal de 1888 á 1889, puesto que sólo cinco meses de él habían transcurrido. Tengo, pues, que tomar este punto de partida para valorizar las condiciones en que este servicio se halla al presente.

Para mayor claridad y á fin de hacer comprensible el estado en que oscilaban aún las rentas federales en virtud de la crisis anterior, voy á recorrer en un rápido examen los diversos valores que figuraron en la cuenta del año fiscal á que me refiero y en que dió principio mi Administración.

Los ingresos obtenidos en efectivo durante ese año económico, fueron treinta y cuatro millones, trescientos setenta y cuatro mil, setecientos ochenta y tres pesos treinta y dos centavos; es decir, que excedieron en cuatrocientos cuarenta y dos mil, quinientos cincuenta y seis pesos, cincuenta y tres centavos, á los del año fiscal anterior, que fueron treinta y tres millones, novecientos treinta y dos mil, doscientos veintiséis pesos, setenta y nueve centavos.

En valores virtuales, que explicaré después, ingresaron cincuenta y un millones, setecientos setenta y cuatro mil, ciento treinta y seis pesos, sesenta y dos centavos. Hubo, además, ingresos extraordinarios por valor de veinticinco millones, quinientos ochenta mil, doscientos ocho pesos, sesenta y tres centavos, en efectivo; y de ocho millones, ochocientos treinta y dos mil, seiscientos veinticinco pesos, sesenta y dos centavos, de operaciones de carácter virtual. Por último, entraron en créditos contra el Erario, veinte millones, cuatrocientos veintisiete mil, ciento cuarenta y un pesos, veintiséis centavos.

Si á estas cantidades agregamos las existencias que en balance de entrada habían pasado del año fiscal anterior, tenemos que el importe total de ingresos fué de ciento cincuenta y un millones, ochocientos cincuenta y un mil, noventa y nueve pesos, sesenta y siete centavos. Esta cantidad, que á primera vista parece exorbitante, se descompone fácilmente, y sus partes integrantes expresan las múltiples operaciones que ha exigido el servicio económico de la República. Al estudiarlas se conocerán las condiciones de la Deuda pública y otros ramos de igual importancia.

Hay que deducir de ese ingreso total, la existencia virtual de entrada del año anterior y los valores emitidos en los bonos y demás títulos de la Deuda pública, en las estampillas postales y del Timbre, puesto que los sesenta y siete millones, ciento ochenta y dos mil, ochocientos sesenta y cuatro pesos, treinta y seis centavos, que importan estas partidas, están compensados por una cifra igual que figura en el egreso. En esta parte merece especial consideración la suma recaudada en créditos, puesto que expre-