

bre nuevas bases. Familias mexicanas procedentes de Texas han comenzado á establecerse en Tamaulipas, otras irán á Michoacán á colonizar terrenos que cede el Gobierno local y es probable se funde en Chiapas una colonia de japoneses según contrato que está en estudio.

En materia de colonización, pues, el Gobierno no ha omitido para conseguirla y fomentarla, nada de cuanto le permitían sus facultades legales, le consentían sus recursos y le sugerían la ciencia y la experiencia, y es seguro que la colonización hubiera ya tomado el enorme incremento que no tardará en tomar, si á ello no se hubieran opuesto la baja considerable del metal blanco y las dos crisis monetarias y fiscales que han hecho temer en el extranjero por la solidez de nuestra prosperidad. Pero conjurados esos males y puesta á ruda, pero victoriosa prueba nuestra progresividad, no tardará, hay que esperarlo, en verificarse en mayor escala esa afluencia de inmigrantes laboriosos, que tan útil será al desenvolvimiento de nuestra prosperidad material, si como es de esperarse, la iniciativa privada se persuade de las ventajas que puede reportar acometiendo la empresa de atraer al país colonos laboriosos y moralizados.

Además de los trabajos de deslinde y del establecimiento de verdaderos campos de experiencia demostrativos de las ventajas que el colono puede reportar, empleando su actividad en la cultura de nuestro suelo, el Gobierno creyó debido estimular directamente la agricultura nacional, sea difundiendo los principios que la han llevado en el extranjero á tan alto grado de perfección, sea mejorando los procedimientos usuales de cultura, sea dando á conocer y fomentando el planteamiento de nuevos cultivos, sea distribuyendo con prudente liberalidad plantas y semillas venidas del extranjero, así como procurando la cría de animales, siempre que las condiciones de suelo y clima parecieran favorables á su multiplicación en el país. A este efecto la oficina tipográfica de la Secretaría de Fomento empezó con regularidad y actividad la publicación de obras especiales é importantes relativas á los procedimientos técnicos de cultura del algodón, ramié, café, etc., á la cría del ganado y otras muchas. Con igual fin desde Julio de 1885 se creó una publicación mensual de distribución gratuita y profusa en todo el país con informes y datos de alta utilidad para el comercio y la agricultura. En Julio de 1891 esta publicación tuvo que cambiar de carácter por haber quedado encomendado el ramo de comercio á la Secretaría de Hacienda; pero con el nombre de "Boletín de Agricultura, minería é industria," continuó prestando grandes servicios á la difusión de los conocimientos útiles á todo agricultor. La Escuela de Agricultura contribuía al resultado, con sus trabajos y experiencias.

La distribución de plantas y semillas se hacía entretanto en grande escala, y el Gobierno pagaba agentes peritos que pusieran al agricultor en estado de practicar por sí mismo las nuevas culturas. Inspirado en este principio, distribuyó á título gratuito ú oneroso, según el caso, sarmientos de vid, consiguiendo que esta cultura se desarrollara considerablemente en los Estados de Aguascalientes, Durango, Coahuila, Chihuahua y Guanajuato. Distribuyó igualmente el ramié y varias especies de pastas; hizo venir de Italia semillas de limón y de naranja; importó de Alemania el *choro-gí*, excelente sucedáneo de la papa; del Brasil la *coca*, y con semillas del plantío de Córdoba, procuró la reproducción de la *quina*. Igualmente se esforzó en hacer cultivar muchas otras plantas útiles como el arroz, que hizo venir de China, y el barniz del Japón; el olivo y los árboles frutales de cuyas estacas y semillas ha hecho distribuciones. A peticiones de cultivadores y de la Cámara de Comercio de Acapulco, el Gobierno envió á las cos-

tas del Pacífico un ingeniero que dirigiera la preparación de las tierras y la cultura del algodón, lográndose corregir prácticas viciosas en dicha cultura.

Igualmente distribuyó huevecillos de gusano de seda y tomó empeño en difundir el cultivo de la morera y de sus sucedáneos, la escorzanera y el salsifís, con la mira de implantar en el país la sericultura. Los resultados alcanzados en este particular, ayudado eficazmente el Gobierno por la iniciativa privada, son inmensos, y en San Miguel de Allende, Morelia, Tehuacán, y sobre todo en Irapuato, la cría del gusano y la producción de la seda se practican en muy vasta escala. Buena prueba de ello son los resultados presentados en Irapuato y las suntuosas fiestas con que el Gobierno y el pueblo de Guanajuato han celebrado la implantación definitiva de una industria tan noble y remuneratoria. La producción de la seda ha dado ya lugar al establecimiento de telares que producen telas muy estimables.

No se ha descuidado atender la conservación y el progreso de los viveros nacionales, y el Gobierno, al distribuir alevinos de diversas clases de peces en las aguas y ríos nacionales, ha invitado á los de los Estados á dictar providencias para precaver su destrucción. Los peces procedentes de dichos viveros figuran ventajosamente en el mercado donde son objeto de activa demanda de parte de los consumidores.

No ha desdeñado el Gobierno la conservación de los bosques nacionales, y aunque limitada su acción por las cláusulas de nuestro Pacto Federal, ha tratado, dentro de ellas, de paliar los inconvenientes de una tala inmoderada, reservando considerables extensiones boscosas de los terrenos nacionales, estableciendo y reglamentando un sistema de vigilancia de las selvas, tan amplio como le ha sido posible y fundando las fiestas de plantación de árboles que se han popularizado en la República. A la vez que con el deslinde y distribución de tierras, con la fundación de colonias, con la distribución de plantas y semillas y la difusión de conocimientos técnicos, se procuraba el mejoramiento de la agricultura nacional y se estimulaba la inmigración, se trabajaba activamente en reformar la legislación de tierras y aguas, procurando adaptarla á las nuevas condiciones del país y á los decididos propósitos del Gobierno. Encontrándose que para alcanzar estos propósitos la ley de 10 de Julio de 1863, reformada en Octubre del mismo año, era acaso demasiado restrictiva, la administración anterior en la ley de 15 de Diciembre de 83 había procurado limitar esas restricciones. Pero si bien á esa ley se debe el haberse podido hacer los contratos de deslinde y los de colonización, todavía se resentía de algunas de las reservas y precauciones que informaban las anteriores. Siguiendo en materia de tierras un camino paralelo al que tan buenos resultados había producido en materia minera, el Gobierno inició la ley sobre ocupación y enajenación de terrenos baldíos de 26 de Marzo de 1894. Una ojeada comparativa entre esta ley y las anteriores, demuestra evidente progreso realizado en este ramo de la legislación. En ella se consigna la capacidad de todo habitante de la República, hábil para contratar, para denunciar baldíos sin limitación de superficie, salvo los naturales de las naciones limítrofes en los Estados con ellas colindantes; se derogó la obligación que tenían los propietarios de baldíos, de tenerlos poblados, acotados y cultivados; se permitió á las compañías deslindadoras vender fracciones superiores á dos mil quinientas hectáreas; la experiencia había demostrado que esas restricciones eran verdaderas rémoras á la movilización de la propiedad territorial, á la adquisición de las tierras y á repoblación. La ley estableció el Gran Registro de la Propiedad destinado á dar á ésta toda la estabilidad posible y á cerrar las puertas á la inmisión indebida de la autoridad pública en lo

que á ella atañe, y procuró abreviar la tramitación de estos negocios sin perjuicio para los intereses del Fisco. Bien que muy reciente, esta ley está produciendo los mejores resultados, y en un porvenir no remoto contribuirá grandemente á resolver los importantes problemas del mejoramiento agrícola y de la colonización.

Más patentes son aún los beneficios de la ley de 4 de Junio de 94 sobre aprovechamiento de aguas federales. En virtud de ellas se han presentado á la Secretaría de Fomento considerable número de solicitudes para aprovechar caídas como fuerza motriz destinada á la industria, creándose así nuevas y abundantes fuentes de trabajo y de lucro.

Entre las mejoras materiales hechas á las tierras, creo deber mencionar la apertura de canales de riego en los terrenos cercanos á ambas riberas de los ríos Yaqui y Mayo, lo cual, con el fraccionamiento de aquellos terrenos, la distribución de ejidos y la fundación de pueblos y el establecimiento de colonos, asegurarán la paz y la propiedad en aquellas feraces regiones.

* * *

También el planteamiento de industrias nuevas en el país ha sido objeto de la atención del Ejecutivo. Ya desde la primera crisis monetaria, el Ejecutivo había procurado estimular á la industria desgravando algunas materias primas y dejando libres otras muchas, entre ellas los ácidos sulfúrico, clorhídrico y nítrico y otras substancias que tan necesarias son á la industria en general; posteriormente había otorgado, por contrato, franquicias á ciertas empresas industriales, particularmente á las metalúrgicas; últimamente ha creído beneficiarla iniciando una ley que lo autoriza á otorgar concesiones á ciertas empresas que se comprometan á invertir capitales en industrias nuevas. En virtud de esa ley, se otorgó concesión á una empresa hoy muy próspera, para fabricar artículos de yute.

Como medidas beneficiosas á la industria y al comercio, debo también mencionar la ley relativa á las marcas de fábrica que tan sólidas garantías da á productores y comerciantes; y la de privilegios exclusivos que aseguran los intereses de los productores.

Las Comisiones é Institutos científicos que dependen de la Secretaría de Fomento, han dado cima á trabajos de gran importancia y de gran porvenir. Las de límites han trabajado con éxito en las fronteras, según he tenido ocasión de indicar á propósito de nuestras relaciones exteriores; la Comisión geográfico-exploradora ha trazado grandes fracciones de la costa de la República, explorado casi todo el territorio y coleccionado los mejores ejemplares de la fauna y la flora del país en un Museo que visitan con interés nacionales y extranjeros. El Instituto Geológico ha formado la Carta geológica de la República y trabaja sin cesar en perfeccionarla con investigaciones nuevas y cada día más completas. Esta Carta se ha exhibido con éxito en el extranjero. Este Instituto se consagra con éxito á la exploración de terrenos auríferos de zonas carboníferas y de yacimientos de minerales que pueden servir de abono y son muy importantes sus descubrimientos en esos diversos sentidos. El Instituto Médico ha dado ya á luz el primer volumen de la "Materia Médica Mexicana," lleno de datos interesantes y de nociones nuevas. La sección de estadística ha publicado el segundo de sus anuarios, que ha merecido del público la más favorable acogida.

Durante el intervalo que reseño, México ha concurrido sucesivamente á las exposiciones de París, Chicago y Atlanta, logrando hacer premiar muchos de los productos de su suelo y de su industria y haciendo conocer ventajosamente en el extranjero su estado actual, los progresos que ha realizado y el halagüeño porvenir que le espera.

Me es grato también anunciar la vigencia del sistema métrico decimal, cuya implantación costó tanto trabajo al Ejecutivo, pero que ha quedado definitivamente fijada, habiéndose distribuido los patrones y tomando todas las precauciones para que quede de una vez por todas, unificado en la República el sistema de pesos y medidas.

El último censo de la República acusa una población total de doce millones, quinientos setenta mil habitantes.

COMUNICACIONES Y OBRAS PÚBLICAS.

Con la construcción de grandes líneas ferroviarias, los gobiernos posteriores al año de 1876, rompieron el círculo vicioso en que se encontraban encerrados y sin solución los grandes problemas económicos, políticos y sociales del país, é inauguraron la época tanto tiempo esperada y tan apetecida de las grandes mejoras materiales. La inmensa extensión de nuestro territorio y la escasez de vías naturales de comunicación á cuya existencia se opone la estructura del país, hacían de la construcción de vías férreas una necesidad de primer orden y de primera importancia. Esta se hacía sentir vivamente desde hacía muchos años y se manifestaba de tiempo en tiempo por solicitudes de concesiones de las cuales una sola, entre las de grandes líneas, y con extremada lentitud, había llegado á convertirse en realidad práctica. A fines de 1876 el balance de nuestras líneas férreas acusaba una existencia total de 578^k. 284^{ms.} de los cuales correspondían 510^k. 750^{ms.} al Ferrocarril Mexicano, 38^k. 788^{ms.} á las líneas del Distrito Federal, 15^k. 410^{ms.} á la de Veracruz á Alvarado y 13^k. 300^{ms.} al de México á Toluca y Cuautitlán. Salvo México, Puebla y Veracruz, sobre la línea del Ferrocarril Mexicano, todos los demás centros de primera importancia por su población, su producción ó su comercio se encontraban, ya aislados de la capital y aislados unos de otros, ya mal unidos por caminos cuyo estado de conservación era rara vez satisfactorio y á través de los cuales la circulación de las personas, de las mercancías y de la correspondencia era lenta, costosa é insegura, ya separados, como en la frontera, por desiertos inmensos de difícil penetración y tránsito. En este estado las cosas cualquier criterio hubiera decidido que, en el ramo de mejoras materiales, la construcción de vías de comunicación rápidas, baratas y extensas y por consiguiente las de ferrocarril, era la primera y más urgente de todas. Tal fué siempre mi convicción y data de la primera vez en que desempeñé la Primera Magistratura del país, la construcción de grandes líneas ferroviarias entre las cuales señalaré como las más importantes que en aquella época se concedieron ó comenzaron á construirse las del Central, las del Nacional Mexicano, las del de Hidalgo, de Mérida á Peto, del Interoceánico de Acapulco á Veracruz, de Puebla á Izúcar de Matamoros y otras muchas cuyo pormenor es más propio que de esta reseña de la memoria de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. Algunas concesiones, ya de líneas, ya de tramos de las actuales, habían sido otorgadas antes de 1876, entre ellas la del ferrocarril de Sonora, la llamada de los catorce, algunas de Yucatán, etc., pero por un motivo ó por otro las construcciones no habían comenzado en esa época. Nuevas concesiones, trasposos de antiguas y refundiciones de tramos que en su mayor parte se han llevado

á afecto, datan de la fecha indicada ó han sido otorgadas con posterioridad á ella. La Administración que sucedió á la mía, continuó en este camino y perseveré y he perseverado en la decisión de dotar al país de una extensa red ferroviaria cuando por segunda vez volví á encargarme de la Primera Magistratura y durante el tiempo que la he desempeñado. De 578^k 285^{ms.} existentes á fines de 1875, se había alcanzado á principios en 1885, la suma de 5,915^k, en 1886 la de 6,018^k, en Noviembre de 1888 la de 7,940^k; en Junio de 1892 la de 10,233^k que se eleva á 11,067^k si se consideran también los ferrocarriles urbanos, vecinales y particulares, fijos y portátiles. En Septiembre de 1894 la red total medía una extensión de 11,100^k; en Abril de 1896 alcanzaba un desarrollo de 11,165^k, y en la actualidad es de 11,469^k. Durante el período que reseño se han concluido é inaugurado líneas tan importantes como los ramales á San Luis Potosí, Guadalajara, Durango y Tampico; la terminación del ferrocarril de Tehuantepec, tan importante y de tanto porvenir, la de Puebla á Oaxaca y el avance hasta Veracruz de la línea troncal del Interoceánico.

El Ferrocarril Nacional de Tehuantepec que tantos sacrificios ha costado al Erario, pero que tiene tan halagüeño porvenir, ha reparado su línea, perfeccionado su nivelación y terminado los puentes definitivos de Jaltepec, Chacalapa y San Jerónimo. En virtud de autorización concedida al Ejecutivo se han ajustado las bases de un contrato de arrendamiento de la línea y de la construcción de sus puertos terminales, requisito indispensable para que la nueva ruta comercial llene su importante objeto.

No sería propio de esta reseña enumerar todas y cada una de las líneas concedidas, de las construídas y de las caducas, ni podría describir, dentro de los límites de este Informe, cada una de las que actualmente están en explotación; pero sí creo posible y fácil dar una rápida ojeada sobre el conjunto de la red construída para hacer patente las ventajas que el país ha alcanzado con ella y prever en lo posible las que alcanzará en no remoto porvenir. Esa breve ojeada permitirá, así lo espero, demostrar que si el país se ha impuesto grandes sacrificios, éstos no han sido estériles, sino antes bien son ya remuneratorios y lo serán mucho más en lo porvenir.

Entre los años de 1877 y 1882, México es el país latino-americano que ha construído mayor número de kilómetros de ferrocarril, viniendo en segundo lugar la República Argentina con 9,108^k y el Brasil en tercero con 6.193^k. La construcción anual de kilómetros de vía férrea en ese período, ha tenido un promedio de 639^k 425^{ms.} alcanzando su máximo en 81-82 y 82-83 con cifras de 1,938^k y de 1,727^k 500^{ms.} respectivamente; los años de 87-88 y de 89-90 han alcanzado cifras de 1,217^k 500^{ms.} el primero y de 1,263^k el segundo, en números redondos. El número de pasajeros que en 1876 fué de 4.281,327 se elevó en 1890 á 19.531,395, en 1893 á 22.781,343 y á fines de 1895 fué de 24.269,895.

La carga transportada ha pesado 132,915^{tons.} 076 en 1876; 2.734,430^{tons.} 645 en 1890; 3.798,360^{tons.} 436 en 1893 y ha sido en 1895 de 4.117,511^{tons.} 054 y los productos de las líneas que en la primera de esas fechas no pasaron de \$2.564,870.63 cs. subieron en la segunda á \$21.019,960.98 cs., á \$26.121,624.78 en 1893 y han sido de \$28.758,450.82 cs. hasta Diciembre de 1895. Hasta la misma fecha de 92 el promedio de subvención pagado por kilómetro construído y en explotación, fué de \$8,935 cantidad que resulta menor que la que han solido pagar algunos otros países latino-americanos y que se han elevado para la República Chilena á \$17,635 por kilómetro y para la Argentina á \$31,396.

El conjunto de la red ferroviaria de la República ha puesto en conexión la Capital con las de los principales Estados de la República. Á lo largo de la Mesa Central hasta la frontera, las líneas construídas conectan con México á las capitales de los Estados de Querétaro, Guanajuato, Jalisco, Aguascalientes, Zacatecas y Chihuahua y San Luis Potosí por el ferrocarril Central y Durango por el Internacional; por la línea del Nacional se conecta la Capital con las de los Estados de México, Guanajuato, Michoacán, San Luis Potosí, Coahuila y Nuevo León; por las del Mexicano y la del Interoceánico se enlaza con Puebla, Veracruz y Jalapa; por la del Mexicano del Sur, con Puebla, Oaxaca y Tlaxcala. Tres líneas divergen de la Capital hacia la frontera del Norte: la del Central que termina en Ciudad Juárez; la del Nacional que va á Nuevo Laredo y la del Internacional que alcanza á Piedras Negras y que enlaza en el Torreón con el Central; el puerto de Guaymas está unido en Nogales con la frontera del Norte; el de Manzanillo con Colima; el de Matamoros con Reynosa y San Miguel; el de Tampico con San Luis Potosí y Monterrey; el de Veracruz con Jalapa y México y la primera línea interoceánica de la República en el Istmo de Tehuantepec une á Salina Cruz en el Pacífico con Coatzacoalcos en el Golfo. Rumbo á los Estados del Sur el Interoceánico pasa cerca de Cuernavaca y la del Ferrocarril de Cuernavaca y el Pacífico tiene ya trazada su línea hasta la Capital del Estado de Morelos. En la Península de Yucatán está casi establecida la conexión entre Campeche y Mérida y entre ésta y el puerto de Progreso.

Salvo nuestro territorio del lado del Pacífico, puede decirse que todos los centros de población, comercio y producción de la República, están enlazados entre sí, con la Capital, con la frontera del Norte ó con algún puerto importante. Toda la zona metálica de la Mesa Central, los diversos centros productores del magney, los de frutos tropicales de la costa del Golfo, como café, tabaco, caña de azúcar, los de fibras y maderas como en Yucatán y Campeche, los de ganado como en Michoacán, México y la Frontera, los puertos principales del lado del Golfo en los que desembarcan las mercancías extranjeras y por los que se exportan nuestros productos, tienen ya á la mano líneas férreas que permiten la circulación de las mercancías y que dan á la oferta y á la demanda la ocasión de encontrarse fácilmente y en las mejores condiciones recíprocas. Poblaciones antes separadas por distancias inmensas y á veces desiertas, se dan hoy la mano y aprenden á conocerse y estimarse, y el espíritu de provincialismo, enemigo mortal de la unidad de raza y fuente brotante de perpetua anarquía, tiende á transformarse en sentimientos más altos y más nobles de solidaridad nacional. La acción del Poder público antes tan lenta y tan precaria para conservar el orden y hacer efectivas las garantías individuales, es hoy rápida y segura; las poblaciones foráneas y las entidades federativas que se desinteresaban del Gobierno Federal, ven hoy á cada paso su acción infatigable y activa por el bien público y se han acostumbrado á considerarlo, no como un obstáculo á la progresión de sus intereses, sino antes bien como un auxiliar eficaz de su mejoramiento y como un engrane esencial en el conjunto del mecanismo político y económico del país, y gracias á los ferrocarriles no sólo se ha conseguido que el trabajo nacional sea más solicitado y mejor retribuído, que la producción y exportación alcancen cifras altísimas y que el bienestar material se acreciente y se difunda, sino que á la vez se ha logrado que el pueblo mexicano haya cobrado amor á la paz, respeto á las instituciones y á las autoridades, y sed inextinguible de progreso que tanto bien augura para el porvenir; y que en plena comunión de ideas y de intereses y en incesante contacto