

	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	775	800
Puebla á Izúcar de Matamoros	75	393
Izúcar á Tlacuátipam	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
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

	Kilómetros.	Metros.
Orizaba al Ingenio	7	550
Santa Ana á Tlaxcala	8	500
Cárdenas al río Grijalva	7	500
Toluca á San Juan de las Huertas	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
Chihuahua al Pacífico	200	000
Kansas City, México y Oriente	150	000
Mexicano del Norte	133	267
Potosí y Río Verde	60	000
Tlacotepec y Huajuápan	80	000
Esperanza al Huchil	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	600
Coahuila y Pacífico	321	413
Córdoba á Huatusco	22	700
Nacoziari	123	200
Circunvalación del Distrito Federal	24	281
Mota del Cura á Barroterán	14	500
Tranvías de Piedad á Cabadas	5	300
Sierra Pita á Bahía de San Jorge	19	000

	Kilómetros.	Metros.
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
Poryenir 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; 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 hie-

rro 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.

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 pormenorizado estudio de los hechos, acordó una alza temporal del quince por ciento en las expresadas tarifas hasta el 31 de Diciembre del citado año, siempre que el cambio sobre el exterior excediese del 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 ligen 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 y 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 sólo 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 alrededor. 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.