

XXV

Documento núm. 23.

MOVIMIENTO DE EXPEDIENTES.

Comunicaciones recibidas.....	631	
Comunicaciones despachadas.....	712	1,343
Nombramientos comunicados por la Seccion.....	60	
Comunicaciones á que han dado origen estas.....	190	250
Expedientes en giro.....	425	
Expedientes despachados.....	169	594
Circulares.....	10	10
TOTAL.....		2,197

Seccion 3ª.—México, Noviembre 30 de 1877.

Por ausencia del Gefe de la Seccion,

E. VELASCO

Oficial 1º

CAPÍTULO III

FERROCARRILES.

I.—Memoria del Secretario de Fomento.—II. Informe de la Seccion 3ª comprendiendo los ferrocarriles de México á Veracruz, de Veracruz á Jalapa, de Veracruz á Medellin y á la Zamorana, de Mérida á Progreso, de México á Toluca y Cuautitlan; del Distrito Federal, de México al pueblo de la Piedad, de Tehuacan á la Esperanza; Central, de Leon al Rio Bravo del Norte, de Celaya á Leon y ramal á Guanajuato; de Sonora, interoceanico, del istmo de Tehuantepec, de Matamoros á la barra de Jesus Maria, y ferrocarriles diversos.—III. Contrato y decreto del ferrocarril de México á Toluca y Cuautitlan.—IV. Reglamentos de los ferrocarriles del Distrito Federal.—V. Contrato del ferrocarril de México al pueblo de la Piedad.—VI. Proyecto del ferrocarril de Tehuacan á la Esperanza.—VII. Contrato y decreto del ferrocarril de Celaya á Leon y ramal á Guanajuato.—VIII. Contrato del ferrocarril de Sonora.—IX. Contrato del ferrocarril interoceanico.—X. Decretos diversos de ferrocarriles.—XI. Estado que manifiesta la longitud en kilómetros de los ferrocarriles en explotacion, en construccion y en proyecto.—XII. Movimiento de expedientes.

I

Demostrar la importancia de las vias férreas, enumerar los beneficios que ellas producen á los pueblos, hacer patentes las especiales circunstancias en que México se encuentra para ambicionar, más que cualquier otro país, la construccion de ferrocarriles, seria lo mismo que poner en duda la ilustracion de los representantes del pueblo, y exponerse al mismo tiempo á incurrir en el defecto de ser demasiado prolijos y entregarse á estériles declamaciones.

Todo eso está en la conciencia del Congreso de la Union, y así, habré de limitarme á explicar la manera con que esta Secretaría ha impulsado, por cuantos medios han estado á su alcance, la formacion de empresas de diversos géneros, haciéndoles el mayor número posible de concesiones liberales, y allanando las dificultades que parecian oponerse á la realizacion de utilísimos proyectos.

La experiencia adquirida por esta Secretaría en la construccion y reparacion de las carreteras de que se ha tratado en el capítulo anterior, le ha demostrado que los gastos que exigen aquellas, son generalmente mayores que los que demanda el establecimiento de los ferrocarriles. Una prueba experimental de que

las buenas carreteras son más dispendiosas que las vías férreas, ofrece la *calzada de la Reforma*, cuya construcción absorbe grandes sumas á pesar de la economía con que se ejecutan sus obras, empleando medios mecánicos para quebrar la piedra, y rodillo de vapor para la consolidación, en cuyo uso hay grandes ventajas de ahorro de tiempo y dinero, respecto á los métodos empleados comúnmente. Aun así, el costo del metro lineal resulta más oneroso que el que tendría el mejor ferrocarril de simple vía, y con las sumas invertidas podría haberse construido uno de doble vía en buenas condiciones. Por otra parte, los gastos de entretenimiento ó conservación de dicha calzada, superan con mucho á los de explotación de un ferrocarril de vía modelo, debiendo hacer observar que en este trayecto el tráfico no es de carros pesados, que son los que más destruyen las carreteras, sino simplemente de carruajes de ciudad, bastante ligeros relativamente.

En vista del hecho acabado de referir, y habiendo consultado la opinión de los ingenieros que están al servicio de esta Secretaría, me decidí á implantar y desarrollar las mejoras de que voy á dar cuenta en los documentos anexos.

He adoptado, para la más pronta realización de tan útiles proyectos, tres sistemas diferentes, porque abrigo el convencimiento de que incurre en un error gravísimo aquel que en un país como el nuestro, de tan diversos elementos, y en el que concurren circunstancias tan opuestas, pretende emplear un solo sistema, cualquiera que sea la aptitud del terreno ó los medios con que se cuente en cada localidad para realizar una mejora de este género. Estos métodos son: el de administración por cuenta del Gobierno general; el de contratos celebrados con los Gobernadores de los Estados, autorizados de antemano por la Representación Nacional, y el de concesiones á empresas particulares.

El primero se ha puesto en planta, emprendiendo como un ensayo la construcción del Ferrocarril de Tehuacan á la Esperanza, cuya obra se comenzó á mediados de Julio del corriente año. Los resultados obtenidos hasta hoy, corresponden á las miras que se propuso esta Secretaría: se ha avanzado con rapidez, y en las obras ejecutadas se han erogado menores gastos que los presupuestados. La mencionada vía quedará terminada dentro de poco tiempo, y tendrá un costo que no llega á \$ 6,000 por kilómetro; será para tracción animal, de vía modelo.

Con esta prueba práctica del sistema planteado, la Secretaría de Fomento lo adoptará sin vacilar para otros muchos ferrocarriles cuyos trayectos se encuentren en circunstancias idénticas, y los hará por cuenta del Gobierno, satis-

fecho de que su costo será inferior al que tendría una carretera abierta en buenas condiciones, y de que proporcionará mayores ventajas y en un tiempo más corto. El Ferrocarril de Tehuacan va á servir de base para la continuación de otros semejantes, en los que más tarde y cuando sea conveniente, se sustituirá el sistema de tracción de sangre por el que se instalarán de pronto, por el de la tracción de vapor, que se obtendrá á poco costo y casi sin trabajo alguno, á medida que lo exija el tráfico que desarrollen. El establecimiento de ferrocarriles por ese sistema, demanda apenas un gasto de 6 á 8,000 pesos por kilómetro, incluso sus estaciones, material rodante, mulada y demás gastos, hasta dejarlos en estado de poder explotarse. Muchas localidades hay en la República en que es conveniente instalar de pronto esa clase de vías férreas, y dentro de pocos meses se comenzarán, cuando menos, otras dos de ellas.

El sistema de contratos con los Gobernadores de los Estados y el de concesiones hechas á particulares, no es tiempo aún de que surtan sus efectos, pues los unos están dentro del plazo en que deben practicar los reconocimientos y estudios del terreno que han emprendido desde luego, conforme á las bases estipuladas, y los otros están pendientes de la aprobación del Congreso de la Unión. Todos ellos son para la construcción de vías férreas importantes, por tracción de vapor, y celebrados con condiciones equitativas, realizables en períodos de tiempo relativamente cortos, sin gran sacrificio para el Erario nacional y en términos ventajosos para los concesionarios; coonestando de esta manera la posibilidad de que el Gobierno cumpla con los compromisos contraídos, y de que los contratantes, estimulados por las ventajas que les resultarán, abrevien el tiempo de la construcción.

A la vez que esta Secretaría ha planteado los tres sistemas á que he hecho referencia, con el deseo de activar por todos los medios prácticos posibles el establecimiento de vías férreas de toda especie, sin preferir á las de tracción por vapor sobre las de tracción animal, ni excluir en las primeras ninguna anchura de vía, sino empleando las más convenientes en cada caso particular, ha dispuesto que desde el próximo año fiscal se comiencen á abrir en los trayectos en que se requiera, buenos caminos de herradura bajo un trazo bien estudiado, con amplias curvas y pendientes suaves, los que al mismo tiempo de proporcionar desde luego un acceso fácil y cómodo á poblaciones y puertos hoy aislados, expeditando las comunicaciones donde no las hay en la actualidad, serán la base de ferrocarriles que, dentro de más ó menos tiempo, según las necesidades y circunstancias locales, podrán establecerse en los mismos trayectos.

El gasto que se haga para esta clase de trabajos de apertura—que se reducirán á obras de terracería—será relativamente corto y paulatino, todo aprovechable para las vias férreas; y trascurridos pocos años de haber procedido de esta manera, contaremos con muchos tramos de excelentes caminos de herradura que hoy, puede decirse, no se conocen en la República, y serán los precursores de obras de mucha importancia y de un gran porvenir no remoto.

Tal es la breve exposicion que esta Secretaría hace de los trabajos por ella emprendidos en uno de los ramos á que con mayor afan ha atendido, obedeciendo así no solo á sus propias inspiraciones, sino á la opinion pública que los reclama sin cesar.

Obras iniciadas, ya que no trabajos concluidos, son las que ocupan el presente capítulo. Mas no podia ser de otra manera. En el corto período que lleva de establecida la administracion actual, que es el mismo á que esta Memoria se refiere, no era dado, ni aun con mayores elementos que los de que puede disponer la Secretaría de mi cargo, realizar empresas que solo con el trascurso de algunos años se logrará ver produciendo los benéficos frutos que de ellas debe esperarse; pero tengo la plena seguridad de que no serán estériles estos esfuerzos para México.

II

Informe de la Seccion Tercera.

A diversas y poderosas causas se ha atribuido, desde hace muchos años, la lentitud con que se verifica el progreso material de nuestra patria; pero muy pocos son los que conocen el verdadero origen de este lamentable resultado, y de aquí ha provenido que, desconociendo la base, se hayan dictado medidas que en nada han podido remediarlo.

¿Quién no conoce el notable desequilibrio que hay entre las producciones del suelo mexicano y el escaso número de sus consumidores? A primera vista parece que con la inmigracion quedaria subsanado este mal; pero si se atiende á que el mayor número de inmigrantes son agricultores, se verá á toda luz que el resultado es contraproducente, pues el mal se agravaria causando mayores perjuicios. Se necesitan plazas de consumo; solo así la riqueza pública estará siempre floreciente, y solo así la República sentirá la benéfica influencia de un gran comercio que la sostenga en un perfecto estado progresivo.

Hasta hoy la carestía de los fletes ha impedido poner en práctica el solo medio que indicamos, puesto que ella causa un recargo en el valor de los efectos, impidiendo que estos puedan competir con éxito en los mercados extranjeros.

Hecha tan importante reflexion, ¿quién desconoce la necesidad que hay de abaratar los fletes, como medio seguro para favorecer la exportacion? La economía política, en sus principios más acertados, aconseja siempre el empleo de prácticas probables para alcanzar un fin seguro y provechoso. Nada más práctico en el caso que nos ocupa, que expeditar las vias de comunicacion para que, siendo su

tránsito fácil, los fletes sean baratos, la exportacion se desarrolle y el comercio adquiera ese poderoso movimiento que aumenta la riqueza pública y que es la más elocuente prueba de los progresos de un país.

Para favorecer la exportacion, base única del progreso comercial entre nosotros, nos ocurre una idea que, si á primera vista parece inaceptable porque encierra la necesidad de un sacrificio, examinada detenidamente y bien estudiada por aquellos á quienes alude, no dudamos que sea admitida y puesta en práctica con el fin de buscar sus maravillosos resultados.

Si la Empresa del Ferrocarril Mexicano baja la tarifa de sus fletes para los efectos de exportacion, á tal punto que los dueños de productos agrícolas de todas clases puedan hacer que se exporten estos aunque no dejen beneficio á dicha Empresa en los primeros meses en que tenga lugar esta innovacion, resultará que siendo consumidos los efectos en los mercados extranjeros, muchos se apresurarán á sembrar en los terrenos hoy abandonados, y en el segundo ó tercer año el movimiento de exportacion alcanzará tal desarrollo, que la Empresa del Ferrocarril se indemnizará muy ámpliamente de las pérdidas de los primeros dias.

Esto parece una vana teoría, pero nada hay más practicable ni de más seguros resultados.

Pueblos que no cambian con otros pueblos sus productos naturales, tienen cegadas las más saludables fuentes de riqueza, y todos sus esfuerzos serán vanos para salir del marasmo á que los condena su propio abandono.

Penetrado vd. de esta verdad innegable y animado de los más vehementes deseos de cooperar al bienestar de la República, resolvió prestar la eficaz ayuda del Gobierno á los ferrocarriles existentes, para mejorar su estado; reconstruir la parte que habia padecido algun estrago por las últimas operaciones militares, y proteger el establecimiento de otras líneas enteramente nuevas, haciendo ámplias concesiones por medio de leyes liberales que dan á las empresas una bien calculada subvencion y la mayor suma de franquicias, dejando para un caso imprevisto bien cubiertos los intereses de la nacion.

Para ese fin se dictaron las disposiciones que pormenorizadas cito á continuacion.

Los trabajos que la Seccion 3ª, encomendada á mi direccion, ha ejecutado, han tenido por sola inspiracion el deseo de contribuir de una manera pronta al adelanto de nuestra patria, que es lo que felizmente anima á vd. y á todos aquellos que con buena voluntad le prestamos nuestra insignificante ayuda en la valiosa mision que á vd. encomendó el Ejecutivo.

La Seccion de mi cargo, cumpliendo con la superior disposicion de vd., tiene la honra de informarle sobre todo lo que ha ocurrido en materia de ferrocarriles, desde Noviembre de 1876 hasta el 15 de Diciembre de 1877.

La demora que ha sufrido la impresion de los anteriores capítulos, le sugirió la idea de incluir en este las providencias acordadas en la primera quincena de Diciembre, atendiendo á su importancia y á la conveniencia de consignarlas con la debida oportunidad. Por eso es, C. Secretario, que en esta reseña de vias férreas se encuentran asuntos que han tenido lugar despues del período del año á que se contrae esta Memoria.

La Seccion suplica á vd. se sirva disimular este defecto, en gracia del interesante objeto que lo motiva.

FERROCARRIL de MEXICO á VERACRUZ.—Siendo esta via férrea la más importante de las que tenemos en la República, fué tambien por lo mismo á la que desde luego se dirigió la atencion de la Secretaría de Fomento, en Noviembre de 1876.

Las excitativas hechas á la Empresa dieron el resultado apetecido, dejándose prontamente expedito todo el trayecto; empero como en el servicio se notasen algunos defectos, se previno al Inspector de Ferrocarriles procediese á informar respecto de cómo se hacia el tráfico de pasajeros y mercancías entre México, Puebla y Veracruz, puntualizando todas las circunstancias análogas al mismo servicio.

Como tanto este primer informe rendido el 10 de Enero, como el que rindió el 16 de Febrero de este año, vinieron manifestando los inconvenientes del itinerario seguido por los trenes, y los defectos que se advertian en la explotacion, se acordaron algunas medidas para proporcionar comodidad á los pasajeros, para que el viaje entre los puntos extremos se hiciese en un dia, y para que se pasara con luz el tramo de las cumbres de Maltrata y de la barranca de Metlac; igualmente se dispuso que