

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 sólo, 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^{m.} 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 unidas 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 decidi-

do 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 otorgados 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 efecto, 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, media una extensión de 11,100^k; en Abril de 1896 alcanzaban un desarrollo de 11,165^k y en la actualidad es

de 11,469.^k Durante el período que reseño se han concluído 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 Interocéánico.

El Ferrocarril Nacional de Tehuantepec que tantos sacrificios ha costado al Erario, pero que tiene tan halagueño 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 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 preveer 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 95 fué de 24.269,895.

La carga transportada ha pesado 132,915^{ton.} 076 en 1876; 2.734,430^{ton.} 645 en 1890; 3.798,360^{ton.} 436 en 1893 y ha sido en 1895 de 4.117,511^{ton.} 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 cs. 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. A 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 la enlazan 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 con 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 metalífera de la mesa central, los diversos centros productores del maguey, 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 per-

petua 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 consigo mismo, haya dado cima á la gran empresa de unión y concordia que se inició al fuego del combate en guerra extranjera, y que los rieles de los ferrocarriles hayan consumado lo que inició el acero de las bayonetas: la conquista de la unidad nacional.

Después de un período de reposo que la actividad febril en la construcción de vías féreas hacía necesario y que las circunstancias del erario han impuesto, se acometerá de nuevo y con el mismo éxito la terminación de la vasta red que la explotación de nuestras riquezas permite y exige, y es de esperarse que las partes del territorio poco ó nada favorecidas hasta hoy en ese sentido, llegarán á poseer las líneas que necesiten y puedan sostener y que se podrá completar antes de mucho, la vasta red férrea que habrá fecundado nuestro territorio.

*
* *

Considerables son las obras de conservación, reparación y construcción de caminos, calzadas y puentes. Los caminos en que más activamente se ha trabajado son los de Santa Rosa á Linares, Tula á Ciudad Victoria, Tehuacán á Oaxaca, Oaxaca á Puerto Angel, San Juan Bautista á San Cristobal Las Casas, Tabasco á Chiapas, Huipulco al Amacuzac, Galeana á Ciénega del Toro y Guadalajara á San Blas. Algunos de estos caminos los emprende el Ejecutivo Federal y otros los de los Estados, subvencionados por la Federación. El camino de Tehuacán á Oaxaca, mide una extensión de 215 kilómetros y se encuentra en general, en buen estado; el de Oaxaca á Puerto Angel, tiene 120 kilómetros, perfectamente transitables y al suspenderse las obras de este camino por las circunstancias del Erario, el Ejecutivo emprendió el estudio de nuevas carreteras entre Chilchotla, Teotitlán, el ferrocarril Mexicano del Sur para facilitar la explotación de aquellos distritos agrícolas. En el camino de Tula á Ciudad Victoria ha quedado terminado el tramo de Ciudad Victoria con un desarrollo de 34 kilómetros. En el de Matehuala á Linares se llegaron á construir 46 kilómetros al Oeste de Linares con anchura de 8 metros, y 10 kilómetros de 4 á 6 metros de latitud. El de Galeana á Ciénega del Toro, cuya extensión es de 71 kilómetros, quedó enteramente concluído, acortándose en 90 kilómetros la distancia entre Galeana y el Saltillo. La extensión construída en el de San Juan Bautista á San Cristobal, fué de cerca de 12 kilómetros entre Tapijulapa á los linderos del Estado de Chiapas.

Además de los puentes construídos á lo largo de los caminos antes mencionados, cinco de los cuales lo fueron

en el solo camino de San Juan Bautista á San Cristobal, ha quedado concluído el colgante del Arcediano sobre el Lerma, en el Estado de Jalisco; se reconstruyó el de Lagos que amenazaba ruina y se han celebrado contratos para reparación, construcción y ampliación de otros.

Las calzadas que están á cargo de la Secretaría de Comunicaciones, han sido atendidas debidamente y tanto las obras de conservación y reparación en las de la Piedad, Guadalupe, Tlalpam, Tacubaya, etc., como las de embellecimiento en la de la Reforma, se han ejecutado en la medida en que lo han exigido las circunstancias y permitido los recursos fiscales.

*
* *

Medida complementaria de la construcción de vías férreas, ha sido la de líneas telegráficas. Además de las líneas anexas á los ferrocarriles y que prestan también grandes servicios al público, el Gobierno ha impulsado considerablemente la construcción de líneas en toda la extensión del territorio. Dada la considerable diferencia en el costo de construcción entre las líneas telegráficas y las ferroviarias, excusado es decir que el progreso de las primeras es considerablemente mayor que el de las segundas. La red telegráfica federal que medía en 1877 una extensión de 7,927 kilómetros, llegó en 1892 á 35,500 kilómetros y hoy sube á 45,000 kilómetros. Los productos de este ramo que fueron de \$239,051 en el ejercicio de 83-84, subieron en el de 90-91 á \$462,076; en el de 93-94 llegaron á \$524,634 y en el de 95-96 á \$547,308.

Menos aún caben en los límites de esta reseña, una enumeración y una descripción de las líneas telegráficas construídas, que las de las líneas de ferrocarriles. Baste decir que en estos momentos no hay Capital de Estado, ni

población medianamente importante de la República que no disfrute de los beneficios de la comunicación telegráfica y que la multiplicación de las oficinas y su diseminación en el país permiten servirse del hilo teleográfico, hasta á muchas haciendas, rancherías y pueblos de poca importancia.

Entre los trabajos administrativos de importancia que se han hecho en este ramo, señalaré la cesión en arrendamiento á diversos Estados de líneas que antes formaban parte de la red federal. Estas líneas fueron arrendadas á 20 Estados diferentes ahorrándose así el Gobierno Federal las cantidades correspondientes á cinco mil kilómetros de telégrafo y á 93 oficinas, así como los gastos de conservación de las líneas, disminución del número de empleados etc., sin perjuicio alguno para el servicio público. También debo mencionar la adquisición por el Gobierno de 2,514 kilómetros de líneas de la Empresa telegráfica de Jalisco.

Entre los trabajos materiales de ensanche de las líneas, mencionaré el enlace de las nuestras con las de Guatemala, lo que dió origen á una convención telegráfica con aquella República, la instalación de hilos en los postes de las compañías de ferrocarriles, la conclusión de las líneas entre Sinaloa y Chihuahua, Veracruz y Tlacotalpam, San Nicolás y Minatitlán, la que une los Estados de Oaxaca y Guerrero, la de San Nicolás á Tuxtla complementaria de la de Tuxpam, la doble de Acámbaro á México, la de Tacotalpa á Tenosique en la frontera de Guatemala, la de Pochutla á Acapulco por Ometepec, la de Durango á Culiacán por Topia, la de Piedras Negras á Nogales.

En punto á cables telegráficos se han hecho igualmente progresos inmensos. En 1877, no existía para el país comunicación cablegráfica directa. En 1892 existían cables entre Tampico y Gálveston, Tampico y Veracruz, Ve-

racruz y Coatzacoalcos y Salina Cruz y Libertad con una extensión de 2,094 kilómetros y se habían establecido líneas de cable entre Jicalango y Ciudad del Carmen, entre Puerto Real é Isla Aguada y entre los ríos Grijalva y Coatzacoalcos.

Si á la red telegráfica federal agregamos las líneas tendidas por las compañías de ferrocarriles, las que han construído los Estados, las que el Gobierno Federal les ha arrendado y las de algunos particulares, así como los cables tendidos á lo largo de nuestras costas y á través de los mares, se tendrá idea completa de la importancia actual de este género medio de comunicación y basta una ojeada al mapa teleográfico de la República, cuya publicación tiene siempre en corriente la Dirección de los Telégrafos Federales; para convencerse de que la comunicación instantánea es un hecho para todas las localidades del país y de que éste se encuentra en inmediato contacto no sólo consigo mismo, sino con todo el mundo conocido. Gracias á este hecho, el Gobierno y el público tienen noticia diaria no tan sólo de cuanto de interesante y digno de atención ocurre en el país mismo, sino de cuanto merece la pena de conocerse entre lo que acontece en el mundo entero. Así es como la prensa periódica puede informar á diario al país, ya de los precios de las mercancías, ya de las fluctuaciones de los cambios, ya de los sucesos políticos y sociales que se verifican en toda la tierra, desideratum que se hubiera juzgado imposible hace todavía pocos años.

*
* *

No ha sido menor el empeño del Gobierno por ampliar el servicio postal de la República, por mejorar sus condiciones y por abaratar su costo y por crearle los ser-