

las líneas, con noticias de todo género sobre las principales obras de arte, Estados, ciudades, pueblos y en general sobre todos los puntos notables comprendidos en la zona de más de 700 leguas que abrazan ambas vías ferreas. Termina, por último, con un Apéndice, que contiene: Itinerarios, Reglamento de Ferrocarriles, Vocabulario de voces técnicas usadas en los mismos, Pesos y medidas con sus equivalencias y otras materias de utilidad para los viajeros.

Los datos consignados en la obra que ofrecemos, se tomaron con escrupulosidad de informes oficiales y particulares, de las oficinas de la Empresa y de otras fuentes autorizadas; recojiéndose no pocos sobre la vía misma. Sin embargo, como puede haberse incurrido en errores involuntarios, el autor recibirá con agrado cualquiera advertencia que se le dirija en tal sentido, y hará en su oportunidad las correspondientes rectificaciones.

México, Mayo de 1888.

CAPITULO PRIMERO.

Reseña histórica del Ferrocarril Central Mexicano.

Importancia de este Ferrocarril.—Concesiones otorgadas.—Conclusión de los tramos en que está dividido.—Línea de Tampico á San Luis Potosí y Aguascalientes.—Línea de Guadalajara y el Pacífico.—Movimiento de pasajeros y carga en varios años.—Productos.—Beneficios que ha producido al país esta vía ferrea.—Calidades características de la Empresa.—Colaboradores principales.

El Ferrocarril Central ocupa sin duda el primer lugar entre los ferrocarriles mexicanos. Es á la vez la línea ferrea de más importancia entre las que actualmente se explotan, tanto por la extensa zona que recorre, como por las conexiones que tiene con importantes líneas americanas. Estas circunstancias nos impulsan á dedicarle el presente libro, con el fin de consignar en él, aunque sea á grandes rasgos, todo cuanto constituye la historia de esa vía, así como también todo aquello que la dé á conocer bajo el punto de

vista geográfico, estadístico, descriptivo, industrial, comercial, minero, agrícola, etc., etc.

* *

El primer decreto para la construcción de un ferrocarril por algunos de los puntos que hoy toca el Central Mexicano, fué expedido por Comonfort el 1.º de Junio de 1857 (1). Se autorizó en él la formación de una Compañía con capital de tres millones de pesos, dividido en trescientas mil acciones de á diez pesos cada una, destinado á la construcción de un camino de fierro en el Bajío de Guanajuato, que uniera la capital de este Estado con la de Querétaro por una parte, y con la Piedad, del Estado de Michoacán, por otra. Tal decreto no produjo ningunos resultados prácticos.

Por decreto del Congreso, fechado el 5 de Diciembre de 1874, se aprobó el contrato celebrado entre el Ejecutivo de la Unión y los Sres. Sebastián Camacho y J. Antonio Mendizábal y Compañía, para la construcción de un ferrocarril y telégrafo de la ciudad de México á la de León, en el Estado de Guanajuato. Habiendo incurrido la empresa en la pena de caducidad, declaróse ésta con fecha 26 de Diciembre de 1876, por no haber cumplido con las condiciones estipuladas en el art. 5.º del expresado decreto de 5 de Diciembre.

1 Legislación de Ferrocarriles. Tomo I, pág. 175.

Solicitada la concesión caduca por el Sr. Roberto Symon y socios, con algunas modificaciones necesarias para el mejor éxito de la empresa, se traspasó á la nueva Compañía, organizada en la ciudad de Boston el 21 de Febrero de 1880 (1); expidiéndose al efecto el decreto respectivo de traspaso con fecha 3 de Abril de 1880. Teniendo esta Compañía los elementos suficientes y deseando dar á la empresa el mayor desarrollo y amplitud, dice un documento oficial que tenemos á la vista, solicitó que la línea por construir fuese de via ancha (1 m.44) y se extendiese al Norte hasta la frontera de los Estados Unidos, para formar una línea internacional, y se construyese también un ramal desde un punto céntrico de la República hasta el Oceano Pacífico, para formar así una línea interoceánica en conexión con los otros ferrocarriles ya construidos.

Examinadas detenidamente por la Secretaría de Fomento las bases del nuevo proyecto y entabladas las negociaciones convenientes, se otorgó la concesión de 8 de Setiembre de 1880, en virtud de la autorización concedida por el Congreso al Ejecutivo en 1.º de Junio del propio año. Se estipuló en aquella, que la línea de ferrocarril comenzada ya en México,

1 Informe rendido en Boston por el Sr. Tomás Nickerson el 23 de Agosto de 1881, á los tenedores de bonos del Central Mexicano.

se extendería á través de los Estados de México, Hidalgo, Querétaro, Guanajuato, Jalisco, Aguascalientes, Zacatecas, Durango y Chihuahua, hasta terminar en la Villa de Paso del Norte. Se dispuso también que el ramal del Pacífico partiera de un punto próximo á la ciudad de León que más conviniese, y pasara por la ciudad de Guadalajara, para terminar en un puerto del Pacífico, que se escogería en vista de los estudios que se hiciesen sobre el terreno. La concesión de que se trata fué aprobada por el Congreso de la Unión por decreto de 8 de Noviembre del mismo año de 1880.

En virtud de contrato celebrado el 25 de Octubre de 1880, que ratificó la Legislatura de Guanajuato en 23 de Noviembre del propio año, la Compañía del Ferrocarril Central adquirió la línea construida entre Celaya é Irapuato, así como todos los derechos derivados de la concesión otorgada al Estado en 15 de Diciembre de 1877.

Habiendo adquirido la Compañía, en Noviembre del repetido año de 1880, las concesiones otorgadas á los Estados de San Luis Potosí y Tamaulipas, para la construcción de un ferrocarril desde la ciudad de San Luis Potosí hasta el puerto de Tampico: esta nueva línea entró á formar parte en la concesión de 8 de Setiembre de 1880. Con tal motivo, la empresa estableció desde luego sus trabajos en ese sentido, principiando en el puerto

de Tampico con dirección al interior del país.

Por decreto de 11 de Diciembre de 1880, el Congreso de la Unión autorizó al Ejecutivo para contratar con los Estados de Aguascalientes y San Luis Potosí, la construcción de vía modelo (1 m.44) que uniese las capitales de ambos Estados. Al efecto, se expidió la concesión respectiva en 2 de Febrero de 1881, la cual fué traspasada por dichos Estados á la empresa del Ferrocarril Central, y aprobado el traspaso por el Gobierno con fecha 25 de Marzo del mismo año. Así, esta línea, unida á la de San Luis á Tampico, formará un ramal de importancia del Ferrocarril Central hacia el Golfo de México.

Como se ve, la Compañía del Ferrocarril Central tenía varias concesiones regidas por estipulaciones diferentes, por lo cual fué preciso formular un contrato único para que por él se sometieran todas las concesiones en que aquella era parte.

El contrato de refundición se expidió en 12 de Abril de 1883, debiendo sujetarse las concesiones refundidas á la ley de 8 de Setiembre de 1880, con las modificaciones expresadas en el referido contrato de 12 de Abril. Las concesiones refundidas en este último, fueron: las de 14 de Febrero de 1878, 3 de Mayo de 1879 y 6 de Julio de 1881, referentes á la línea de San Luis Potosí á Tampico; las de 12 de Junio y 9 de Julio de 1880, relativas á la de Chihuahua á Paso del Norte; y

la de 2 de Febrero de 1881, referente á la línea de Aguascalientes á San Luis Potosí.

Con posterioridad, por contrato celebrado el 30 de Junio y promulgado el 5 de Julio de 1886, se hicieron diversas reformas á la concesión general de 8 de Setiembre de 1880, y á la de refundición de 12 de Abril de 1883. Conforme á dichas reformas deberán concluirse: el tramo de México á Guadalajara, el 1.º de Julio de 1890; el de Guadalajara á Tepic, el 1.º de Julio de 1893, y el de Tepic á San Blas ú otro puerto del Pacífico, el 1.º de Julio de 1895. La línea de Tampico á San Luis y Aguascalientes deberá estar terminada el 12 de Abril de 1893.

* * *

Antes de que fuera elevado al rango de ley el contrato de 8 de Setiembre de 1880, la Compañía tenía ya grandes elementos, y con ellos inauguró sus trabajos en la Estación de Buenavista el 25 de Mayo de 1880. (1)

Los trabajos se continuaron con una velocidad de que no hay ejemplo en los anales ferrocarrileros de México. Para dar una idea de la actividad con que se procedió, bastará formar una ligera reseña de las fechas en que se inauguraron ó terminaron los principales tramos de esta importante línea.

En 15 de Setiembre de 1881, se puso en

1 Bárcena.—Ferrocarriles Mexicanos.

explotación el tramo de cerca de cien kilómetros, entre México y San Antonio Tula.

Después se fueron terminando sucesivamente los tramos que siguen:

1881.

(SECCIÓN DEL SUR.)

Diciembre 1.º De San Antonio Tula á San Juan del Río, 97 kilómetros.

1882.

Febrero 16. San Juan del Río á Querétaro, 54 kilómetros.

Mayo 1.º Querétaro á Irapuato, 108 kilómetros.

Julio 28. Irapuato á León, 63 kilómetros.

Noviembre 21. Silao á Guanajuato, 23 kilómetros.

(SECCIÓN DEL NORTE.)

Mayo 5. Paso del Norte al rancho del Gallego, 200 kilómetros.

Setiembre 16. Rancho del Gallego á Chihuahua, 160 kilómetros.

1883.

Mayo 1.º Chihuahua á Santa Rosalía. Terminados sin los puentes, 164 kilómetros.

Junio 1.º Santa Rosalía á Jiménez, 72 kilómetros.

Setiembre 11. Jiménez á Villa Lerdo, 232 kilómetros.

(SECCIÓN DEL SUR.)

Principios de 83. Al comenzar este año estaba terminado el tramo de León á Lagos, de 59 kilómetros.

Junio 1º. Lagos á la Encarnación, 62 kilómetros.

Setiembre 21. La Encarnación á Aguascalientes. Sin el viaducto de aquel nombre, 47 kilómetros.

Diciembre 22. Aguascalientes á Zacatecas, 120 kilómetros.

1884.

Febrero. Zacatecas á la Estación del Fresnillo, 57 kilómetros.

Finalmente, en 8 de Marzo de 1884 participó el Inspector oficial, que habían quedado unidas las dos secciones del Norte y del Sur, habiéndose clavado el último riel en el kilómetro 764, contando desde México, en un punto cercano á la Estación del Fresnillo.

El primer tren que recorrió toda la línea salió de la ciudad de México el 22 de Marzo de 1884, con dirección á la ciudad de Chicago, recorriendo las vías ferreas del Central Mexicano y las Americanas de Atchison, Topeka y Santa Fe, Hannebal y San José, y la de Chicago, Burlington y Quincy.

Grandiosa fué la ceremonia que tuvo lugar á la terminación de la línea troncal. Cuando se hubo tendido el último riel, que cegó para siempre la extensa brecha que nos separaba

de la gran República Americana, decía un periódico de aquellos días, el jefe de la cuadrilla armadora descargó sobre el último clavo tres fuertes martillazos. La locomotiva del Norte y la del Sur se adelantaron con lentitud y se encontraron por la primera vez, quedando exactamente sus aventadores sobre el último clavo. Por espacio de algunos minutos el aire repercutió el silbido de ambas máquinas, que fué como el saludo cambiado entre las dos grandes naciones del Continente.

De grande importancia fué para la República el acontecimiento á que nos referimos. Con la terminación de la vía principal quedó México dentro de la gran red de ferrocarriles, que cubre con sus mallas la mayor parte de la República vecina, y por cuyos hilos de acero podemos comunicarnos desde la antigua Capital Azteca, hasta los más remotos centros mercantiles de la América del Norte. Difícilmente se encontrará ahora un punto importante de los Estados-Unidos ó del Canadá, á donde no pueda llegarse en diez días de viaje no interrumpido por ferrocarril y por término medio en la mitad de este tiempo, según cálculos de un juicioso periódico de la época á que nos referimos.

La rapidez con que se concluyó la obra, constituye uno de los acontecimientos ferroviarios más notables del presente siglo. Iniciados los trabajos el 25 de Mayo de 1880 y terminados el 8 de Marzo de 1884, como se

indicó antes, resulta que fué construida en tres años, nueve meses, trece días, ó sean 1,388 días. Como la línea tiene 1,970 kilómetros de extensión, resulta que se construyeron aproximadamente como $1\frac{1}{2}$ kilómetros por día; y esto sin excluir los días festivos ni los períodos de tiempo en que estuvieron suspensos los trabajos, bien por falta de material, bien por obstáculos físicos, como los que opuso el puente de la Encarnación. Estas consideraciones constituyen por sí mismas el mejor elogio que puede hacerse en honor de la Empresa, que llevó á cabo la importante vía ferrea que nos ocupa.

El Gobierno de México contribuyó liberalmente á la construcción del Ferrocarril Central, con la subvención de 9,500 pesos por kilómetro, afianzada con certificados de un tanto por ciento de los ingresos aduanales, subvención que alcanzó, respecto de la línea principal, á 18,620,000 pesos más ó menos. Como una parte considerable de los..... 35,500,000 pesos gastados hasta entonces por la Compañía, según asentaba el semanario *The Mexican Financier*, de Marzo de 1884, se había empleado en los trabajos de la sección de Tampico, era probable que la subvención cubriera cuando menos las dos terceras partes del costo de la línea principal; y habría llegado mucho más adelante, continúa el mismo periódico, si los exorbitantes precios de transporte de los materiales desde Veracruz, no

hubiesen aumentado enormemente el costo de construcción entre la Capital y Fresnillo.

* *

Después de concluida la vía troncal, continuaron, aunque con suma lentitud, los trabajos en la línea de Tampico á San Luís Potosí, los cuales habían comenzado en Tamos, cerca de Tampico, el 13 de Julio de 1881. Al concluir el año de 82, estaban terminados 76 kilómetros de vía herrada rumbo á San Luís. En Abril de 83 eran ya 90 los kilómetros construidos desde Tampico; el 28 de Diciembre del mismo año se habían terminado 25 kilómetros más, ó sean por todo 115 kilómetros. Por último, en Abril de 1888 están concluidos 166 kilómetros hasta Villa de Valles. (1)

* *

En la línea de San Luís á Aguascalientes no se había hecho más, según la última Memoria del Ministerio de Fomento, que la locación definitiva en una extensión de 135 kilómetros. Ultimamente, en Abril de 1888, estaban concluidos 30 kilómetros de terracería, siguiéndose con actividad los trabajos rumbo á San Luís. (2)

1 En el trayecto que media entre la extremidad de la línea en explotación y San Luís, se hace el transporte de mercancías por carros que tiene establecidos la misma empresa del Ferrocarril.

2 Informe oficial del Inspector de la línea, Manuel Herrera y Razo, rendido el 10 de Abril de 1888.

Desde 31 de Marzo^{* * *} de 1881, la empresa participó al Gobierno que iba á proceder á los reconocimientos preliminares en la línea del Pacífico, como en efecto lo verificó. Aprobada la locación del trazo, comenzaron los trabajos de construcción en el Puerto de San Blas el 30 de Marzo de 1883; quedó terminado en Abril de 84 un tramo de 25 kilómetros hasta Huaristemba y 2 más que se construyeron después, paralizándose en seguida los trabajos.

En la línea de Guadalajara, después de practicados los primeros reconocimientos, parecía aplazada indefinidamente la construcción, hasta que el 2 de Mayo de 1887 se inauguraron los trabajos en Irapuato, debido en gran parte á las activas gestiones del Sr. Gral. Corona, actual Gobernador de Jalisco. Las obras caminaron con suma actividad: en 31 de Diciembre de 1887 estaban terminados 112 kilómetros hasta la Piedad.

En 10 de Enero del año actual de 1888, tocó la locomotora por primera vez el territorio de Jalisco en el cantón de la Barca; el 19 de Marzo se puso al servicio público el tramo de 180 kilómetros entre Irapuato y Ocotlán; y el 16 de Abril tocó los suburbios de Guadalajara, en el punto llamado "Agua Azul," á la una y veinte minutos de la tarde.

A la llegada de la primera máquina, dice un cronista, presentaba la Agua Azul un as-

pecto bellísimo é inusitado, porque una gran parte de la población se hallaba allí reunida; dos músicas militares y una orquesta recibieron á la locomotora con sus entusiastas acordes, y un repique general anunció á la ciudad que el suceso deseado se realizaba en aquel momento.

El pueblo de Guadalajara en masa, presidido por el Jefe del Estado, saludó á la Mensajera del Progreso con frenéticos aplausos, y entre el estruendo de ellos, las notas del himno nacional, dice un periódico jalisciense, el tronar de los alegres cohetes y el lejano repicar de las campanas, el Sr. Gobernador, agitando en el aire su sombrero, lanzó con sonora voz entusiastas vivas á la República, al Estado, al Presidente General Porfirio Díaz y al progreso de Jalisco. Los trabajos continuaron sin interrumpirse hasta las seis de la tarde, en que llegó la máquina al sitio destinado á la Estación que lleva el mismo nombre de la populosa "Sultana de Occidente."

El pueblo de Jalisco ha realizado por fin, en el memorable 16 de Abril de 1888, sus legítimas aspiraciones al ver unida su Capital con muchos de los centros más poblados de la República; pero no quedarán satisfechos del todo sus nobles deseos, sino cuando quede ligada á uno de los puertos del Pacífico, porque solo así el tráfico comercial, fuente inagotable de bienes para los pueblos, será más llano y expedito. De esa manera también

será más productivo, porque el ahorro de tiempo y de distancia evitará gravámenes, que quitan al comercio utilidades no despreciables.

*
*
*

Para completar esta Reseña histórica y dar una idea del desarrollo paulatino del tráfico en la importante línea que nos ocupa, oportuno es dar una noticia del movimiento de pasajeros y carga, así como el monto de los productos habidos por ambos ramos desde 1884 en que se concluyó la línea, hasta 1887, aprovechando para ello los datos ministrados por la Empresa.

El movimiento de pasajeros en los años citados, con expresión de los productos de este ramo, ha sido como sigue:

Años.	Número de pasajeros.	Productos.	Aumento de los productos.
1884	514,009	\$1,098,007	88
1885	512,271	1,099,463	03 \$1,455 15
1886	523,896	1,168,750	24 69,287 21
1887	601,392	1,235,284	05 66,533 81

En los mismos años ha habido el siguiente movimiento de carga con los productos que se expresan:

Años.	Carga trasportada. Kilos.	Productos.	Aumento ó disminución en los productos.
1884	276.816,920	\$2.495,530	77 Diminución.
1885	213.478,992	2.249,303	87 \$246,236 90 Aumento.
1886	245.398,041	2.511,028	28 261,724 41 Aumento.
1887	346.898,166	3.458,006	46 946,978 18

Como se ve, ha habido, con excepción del año de 85, un crecimiento constante en el tráfico; estando representado el aumento de productos por pasajeros y carga en el último año, por la cantidad de \$1.013,511 99 centavos.

Cuenta en la actualidad la Empresa con 2,446 kilómetros (1) de vía en explotación y como la República tiene aproximadamente unos 6,500 kilómetros (2), resulta que la sola Compañía del Central representa casi las dos quintas partes de la extensión total de las líneas construidas en México.

Quedan por construir en las líneas de Tampico á San Luis y Aguascalientes y en la de Guadalajara á San Blas, como 840 kilómetros.

1 Véase el pormenor de las distancias en el Capítulo II, que habla de la descripción general de la línea.

2 Según el Mensaje presidencial leído el 1.º de Abril de 1887, el número total de kilómetros construidos hasta entonces, era de 6,095.

*
*
*

Tal es á grandes rasgos la historia del Ferrocarril Central Mexicano.

Con la terminación de la vía troncal, México abandonó el aislamiento en que se encontraba, para entrar en fácil y violenta comunicación con todos los centros mercantiles é industriales de la gran República Americana. Los desiertos habitados por tribus salvajes se han ido poblando poco á poco, y muchas de las incultas tierras de esas comarcas, darán no muy tarde pingües frutos á nuestra agricultura. Esa propia línea ha producido asimismo, el gran bien de impulsar la construcción de otros ferrocarriles, facilitándoles el transporte de sus materiales.

Pero los beneficios no serán completos, sino cuando el bien estudiado sistema de comunicación internacional é interoceánico, ideado por la Empresa, quede concluido del todo. No podemos dudar de que así será, supuesto que los antecedentes constituyen la mejor garantía que puede apetecerse. Han caracterizado á esta Empresa una decisión y una fuerza de voluntad inquebrantables: se propone un fin, sea dicho esto en honor suyo, y lo realiza sin retroceder ni vacilar siquiera.

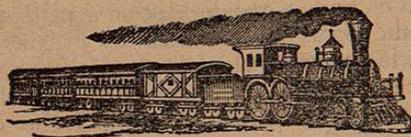
En menos de cuatro años construyó cerca de 2,000 kilómetros de la vía troncal, ha avanzado mucho la difícil línea de Tampico y acaba de concluir en menos de un año la interesante sección de Guadalajara. Quien esto ha

hecho, hará sin duda lo poco que relativamente falta.

Entre los que han sido colaboradores de esta gran Empresa, deben mencionarse: el Sr. Tomás Nickerson, eminente ferrocarrilero americano que fué desde el principio Presidente de la Compañía y á cuyo prestigio se debió en gran parte la facilidad que hubo para conseguir el capital necesario para la línea; el Sr. Rudolf Fink, director general; el ex-gobernador Anthony, de Kansas, que construyó la vía hasta Chihuahua; el director general D. B. Robinson, á cuya actividad y energía se debió la conclusión de la línea antes del tiempo que se había calculado; el Sr. Vaughn, primer ingeniero de la sección del Norte; el difunto Sr. Morley, ingeniero en jefe, que tuvo una triste y trágica muerte; el Sr. Kingman, sucesor del anterior; y por último, el difunto Sr. Shuyler y el Sr. Briggs, ingenieros también de la línea. Entre nuestros compatriotas han figurado, en primer término, el finado Don Ramón Guzmán, cuyo notable talento financiero sirvió de mucho á la Compañía, y el Sr. D. Sebastián Camacho que aun sigue prestándole importantes servicios como su representante. Por último, la administración inmediata de esta vía férrea se encuentra en la actualidad bajo la hábil dirección de los Sres. Eduardo W. Jackson, gerente general; D. Mackenzie, superintendente; y A. C. Michaelis, agente general de fletes y pasajes, á

quienes la Empresa debe en gran parte el estado creciente de prosperidad en que se encuentra.

Estas someras noticias demuestran que nuestra República ha progresado mucho en materia de ferrocarriles, pero sin que podamos estar aún satisfechos del todo. Ha entrado ya en la vía del adelanto y debemos hacer votos por que continúe por ella con paso firme, obedeciendo así la ley ineludible del progreso humano.



CAPITULO SEGUNDO.

Descripción general de la Línea.

La línea considerada en globo.—Terrenos habitados por salvajes.—Línea internacional.—Puntos que toca.—Zona que comprende.—Elementos de riqueza que encierra.—Censo total.—Sección de Irapuato á Guadalajara y el Pacífico.—Valor de las producciones de todos los Estados que atraviesa este Ferrocarril.—Principales alturas sobre el nivel del mar.—Líneas que tiene en explotación la Empresa.—Tramos que quedan por construir.

PARA que el lector pueda más fácilmente formarse idea del trazo seguido por el Ferrocarril Central Mexicano y de la extensa zona que atraviesa, daremos en el presente capítulo una descripción en globo de toda la línea, agregando todas aquellas noticias que sean conducentes al objeto.