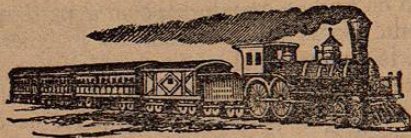


quienes la Empresa debe en gran parte el estado creciente de prosperidad en que se encuentra.

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.

La mayor parte de la línea ha sido construida en terreno casi desconocido, pero que presentó pocas dificultades á los ingenieros, como lo demuestra el hecho de no haber un solo túnel en todo el trayecto, y de no haber pendientes que excedan de $1\frac{1}{2}$ p 8., es decir, no más de quince metros por kilómetro ó 70, 2 piés por milla. En su marcha de N. á S., la línea penetró en vastas y casi despobladas regiones, á las cuales ha suministrado facilidades para desarrollarse. Trajo consigo la civilización, y su paso hacia adelante se lo disputaron al principio los salvajes, de cuyas horribles torturas fueron víctimas varios de los primeros ingenieros y contratistas. Los trabajos de construcción de Sur á Norte enlazaron importantes centros de población y atravesaron fértiles valles cuyo cultivo ha recibido gran impulso.

Este ferrocarril es internacional y comienza en la ciudad de México para terminar en la villa de Paso del Norte, atravesando los Estados de México, Hidalgo, Querétaro, Guanajuato, Jalisco, Aguascalientes, Zacatecas, Coahuila, Durango y Chihuahua. Será también interoceánico, cuando se concluya la línea en construcción, que comienza en el puerto de Tampico, del Golfo de México, y seguirá por San Luís Potosí, Aguascalientes, Irapuato, aprovechando un tramo de la línea principal y Guadalajara, para terminar en el puerto de San Blas, del mar Pacífico.

La vía troncal toca en su desarrollo los puntos principales siguientes:

Partiendo de la Capital de la República, sigue por Tlalnepantla y Cuautitlán, del Estado de México; Nochistongo, Tula y San Antonio, del Estado de Hidalgo; Nopala, Polotitlán y Cazadero, del Estado de México; San Juan del Río y Querétaro, del Estado de este nombre; Apasco, Celaya, Salamanca, Irapuato, Silao ciudad de Guanajuato y León, del Estado de Guanajuato; Lagos y Encarnación, del Estado de Jalisco; Aguascalientes y Rincón de Romos, del Estado de Aguascalientes; Zacatecas, Calera y Fresnillo, del Estado de Zacatecas; San Isidro y Jimulco, de Coahuila; Lerdo y Mapimí, de Durango; Jiménez, Santa Rosalía, Ciudad de Chihuahua, Moctezuma y Paso del Norte, pertenecientes al Estado de Chihuahua.

* * *

Hablemos ahora de una manera más extensa de toda la zona que abraza la vía troncal, para dar siquiera una idea aproximada de los cuantiosos elementos de riqueza que encierra. Aprovecharemos al efecto las abundantes noticias de un excelente estudio sobre ferrocarriles, publicado en 1881. (1)

Vastas y demasiado importantes son las regiones que cruza el Ferrocarril Central. Al

1 Los Ferrocarriles Mexicanos, por Mariano Bárcena. México, 1881.

partir de México se dirige al Valle de Tula, en el cual se cultivan los cereales y á donde vienen los productos agrícolas de Ixmiquilpan y de varias localidades cálidas que se hallan al Norte del Mezquital, entre los repliegues de las montañas del Estado de Hidalgo, así como las más variadas maderas de construcción y de ornato. Aquí puede recibir los metales y las piedras minerales procedentes de Actopan, Zimapán, El Cardonal, Jacala y la Encarnación, así como de otros distritos mineros de la región del Norte del camino.

Al avanzar la línea hacia Querétaro, encuentra las producciones de los Valles de Huichapan, San Juan del Río y otros, donde se cultivan en gran escala los cereales. En San Juan del Río puede recibir y recibe en efecto, una gran parte de las producciones mineras de la Sierra Gorda, los metales argentíferos del mineral de Las Aguas, perteneciente al distrito de Cadereyta; el mercurio y el carbón de piedra, del mineral del Doctor; los mármoles de Vizarrón y los ópalos que abundan en la hacienda de Esperanza y Amealco, poco distantes del ferrocarril.

En la hacienda de Esperanza se encuentra, según el Sr. Bárcena, el terreno opalífero más importante del país. Dicha hacienda está rodeada en una gran extensión por ese terreno y aún sus fincas mismas están edificadas sobre las rocas que encierran aquellas piedras preciosas. Los ópalos de Esperanza fueron

descubiertos en 1855 por un sirviente de la misma finca, llamado Ignacio Lozano; pero no comenzaron á explotarlos sino hasta el año de 1870, en que el Sr. D. José M^a Siurob hizo el primer denuncia en el cerro de la Ceja del León, á una legua al N. E. de la hacienda: siguieron después denunciándose y explotándose otros varios criaderos. El terreno en que se encuentran los ópalos es un pórfido salicífero, que forma pequeños cerros unidos entre sí por planos formados de la misma roca que se presenta en masas hojosas, en cuyas caras de separación se ven numerosas variedades de todas las especies de cuarzo hidratado ó resinita. Los ópalos se encuentran diseminados, tanto en el interior de los bancos de pórfido, como en sus caras de separación, en cuyo caso forman vetillas más ó menos prolongadas.

Desde Querétaro entra el camino de fierro á las llanuras del Bajío, amplia y rica región, donde se levantan abundantes cosechas de cereales todos los años.

Al acercarse la vía á Guanajuato, entra en una región metalífera de las más importantes del país, y que se halla en explotación activa. De Salamanca puede exportarse el koalín y las arcillas blancas que allí se producen, ó extraerse para todo el país los productos de las fábricas de porcelana allí establecidas. De Silao parte el ramal que comunica la línea con Guanajuato, importante ciudad donde se agita un comercio muy activo.

De la populosa ciudad de León, se dirige á Lagos, á donde afluyen los productos de los minerales de Comanja y la Saucedá, ricas zonas que pueden explotarse en gran escala. Los productos de la ferrería de Comanja, que son de muy buena calidad, pueden circular en gran extensión y buscar mercado en diversos lugares del país. Al Norte de Lagos se encuentra la región mercurífera del Puesto, y también algunos criaderos de estaño.

La línea sigue al Norte sobre una zona productora en cereales; atraviesa las llanuras de Tecuán, en las que se hallan ricas fincas de campo que pueden aumentar sus regadíos con la apertura de pozos artesianos; toca en seguida la ciudad de Aguascalientes, con una población como de 22,000 habitantes. Atravesando el Valle de Aguascalientes sigue hacia Zacatecas, centro muy rico de productos mineros y plaza de activo comercio, continuando después al Norte hasta el mineral del Fresnillo. La producción agrícola va presentándose sobre el trazo de la línea y sus inmediaciones, principalmente al atravesar el Estado de Durango, donde se hallan las riquísimas regiones de la Laguna, San Juan del Río, Nazas, etc., en que se cultivan en grande escala el algodón, la caña y los cereales.

Lo mismo puede decirse de las varias llanuras que cruza el ferrocarril hasta llegar á Paso del Norte.

* * *

La sección del Pacífico parte, como ya se dijo, de Irapuato y sigue por Pénjamo, de Guanajuato. La Piedad y Yurécuaro, de Michoacán; La Barca, lado Norte del lago de Chapala, Ocotlán y Guadalajara, reputada como la segunda ciudad de la República, é importante por su población de más de 88,000 habitantes, por sus recursos mercantiles é industriales, y más aún, por su posición respecto de los puertos del Pacífico.

De Guadalajara partirá al Occidente, aprovechando los cereales, azúcares, café, aguardiente, vino mescal, etc., que se producen en las cercanías de Guadalajara, como en los ricos terrenos de los valles de Ameca, Ahualulco, Etzatlán, Tequila y Magdalena. Pasará el camino por el eje de una zona que tendrá 15 leguas de anchura media, y que limitan los ríos de Tololotlán y de Ameca. La producción agrícola, dice el Sr. Bárcena, se aumentará notablemente en esa zona, tan propicia para el cultivo del café, del algodón, de la caña y del arroz, y se aprovecharán las aguas de aquellos ríos para el establecimiento de maquinarias de diversos géneros.

Al llegar el ferrocarril á Tepic, encontrará una población de gran importancia comercial, y que cuenta con abundantes y ricos productos agrícolas, mineros é industriales.

* * *

La población total de los Estados que atraviesan el Central Mexicano es de 5,309,191 habitantes, cifra que por sí sola da á conocer la importancia de la zona que comprende esa vía.

* * *

Los productos agrícolas de los mismos Estados, según un documento que consultamos (1) y conforme á datos correspondientes á 1879, son como sigue:

Estados.	Valor de los productos.
Aguascalientes.....	\$ 1.048,916
Chihuahua.....	4.283,561
Durango.....	3.873,526
Distrito Federal.....	591,906
Guanajuato.....	13.652,031
Hidalgo.....	4.278,310
Jalisco.....	20.862,066
México.....	11.282,127
Michoacán.....	10.540,601
Querétaro.....	1.726,055
San Luis Potosí.....	7.756,880
Tamaulipas.....	2.174,280
Zacatecas.....	7.030,717

Valor de todos los productos. \$ 89.100,976

1 Informe del señor presidente Nickerson, rendido en Boston el 23 de Agosto de 1881.

* * *

Las alturas sobre el nivel del mar de las principales Estaciones de la línea, son las siguientes:

Estaciones.	Altura en pies.	Altura en metros.
México.....	7349.80	2240.00
Huehuetoca.....	7407.90	2258.50
Tula.....	6658.40	2030.00
Marqués.....	8132.70	2479.49
Cazadero.....	7323.70	2232.85
San Juan del Río.....	6245.10	1904.00
Querétaro.....	5904.50	1800.18
León.....	5863.60	1787.60
Lagos.....	6134.50	1870.30
Aguascalientes.....	6179.50	1884.07
Zacatecas.....	8044.50	2452.65
Calera.....	7051.30	2149.89
Jimulco.....	4157.40	1267.10
Lerdo.....	3725.40	1135.50
Jiménez.....	4531.40	1381.10
Santa Rosalía.....	4022.40	1226.03
Chihuahua.....	4633.40	1412.26
Gallego.....	5448.40	1660.67
Paso del Norte.....	3717.40	1133.06

RAMAL DE GUADALAJARA.

Estaciones.	Altura en metros.
Irapuato	1785.00
Pénjamo	1702.25
La Piedad	1677.86
Yurécuaro	1541.59
La Barca	1532.02
Ocotlán ..	1529.74
Poncitlán	1525.74
Guadalajara	1541.10

Como se ve, de la altura de 2,240 metros á que se encuentra la Capital, se asciende en la Estación del Marqués, adelante de Tula, á 2,479 metros, la altura mayor á que se llega en toda la línea. De aquí comienza el descenso hasta el Bajío, se encuentra una ligera elevación adelante de Lagos, para llegar á Zacatecas, cuya altura de 2,452 metros es la segunda de toda la vía, después de la del Marqués. Continúa después sucesivamente el descenso, con solo algunas interrupciones en Jimulco, Jiménez y Chihuahua, hasta llegar á Paso del Norte que se encuentra á 1,133 metros. La diferencia de altura entre este último punto y la ciudad de México es de 1,107.

Tiene en explotación la Empresa las siguientes líneas:

De México á Paso del Norte.	1,970	cls.
„ Irapuato á Guadalajara...	259	„
„ Silao á Guanajuato (1) ..	18	„
„ Tampico á Villa de Valles (2)	166	„
„ San Luís á Soledad.....	6	„
„ San Blas á Huaristamba..	27	„
Total.....	2,446	cls.

Quedan por construir:

De Villa de Valles á San Luís Potosí	284	cls.
„ San Luís á la Estación de Chicalote, kilómetro 600 de la vía troncal y 15 kilómetros al Norte de Aguascalientes....	206	„
„ Guadalajara á San Blas...	350	„
Total por construir...	840	cls.

Dada esta idea general de las vías principales y secundarias, pasemos á hablar en capítulos separados de cada uno de los tramos en que para mayor comodidad del lector dividiremos toda la línea.

1 No se incluyen los 5 kilómetros que hay de Marfil á Guanajuato, porque este tramo es de tracción animal y pertenece á otra Empresa.

2 Informe del inspector oficial Francisco del Villar, de 10 de Abril de 1888.