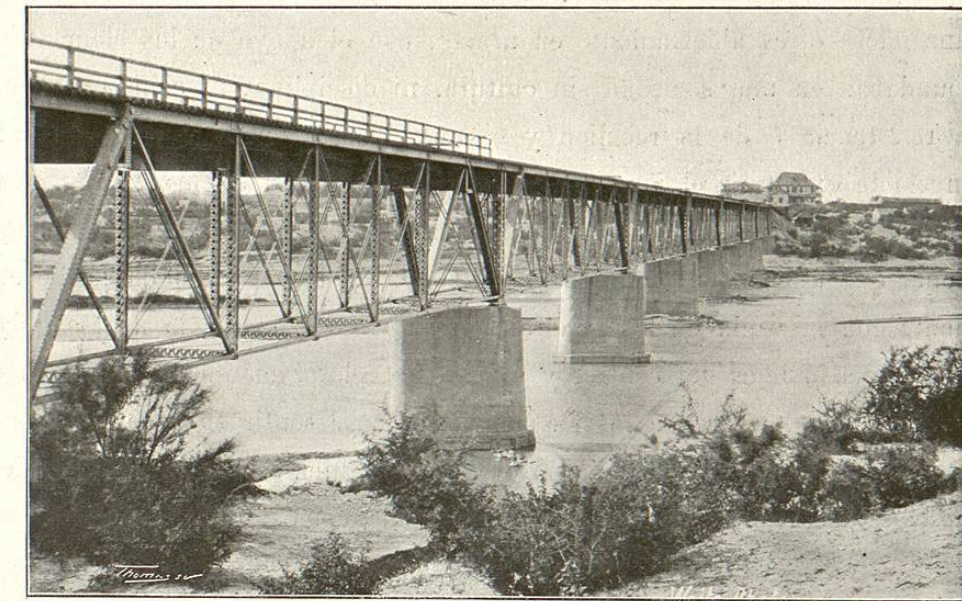


Numerosas son las reflexiones que el precedente cuadro sugiere; pero ya que la falta de espacio nos obliga á abandonarlas á nuestros lectores, sólo llamaremos su atención sobre dos hechos que no deben perderse de vista. Es el primero, que algunas líneas, además de la subvención federal, han gozado de otra de los Estados en cuyo territorio se han establecido; en consecuencia, el sacrificio pecuniario que para la nación representan los ferrocarriles, es superior al que se deduce de los guarismos que acabamos de insertar. Es el segundo, que la suma de cerca de \$ 76.000.000 que el Erario federal ha pagado en efectivo, no ha sido toda cubierta con los recursos ordinarios del presupuesto de ingresos; pues como veremos al tratar de la Deuda pública mexicana, en 1890 se hizo un empréstito en oro por £ 6.000.000, cuyos productos se aplicaron á pagar, con descuentos no despreciables, las subvenciones que debían amortizarse en el transcurso de muchos años, con un tanto por ciento de los derechos de aduana. No pretendemos por ahora juzgar de esa operación, criticada por muchos, principalmente en razón de que hizo pagadera en oro una deuda que lo era en plata; sólo hemos querido hacer constar la importancia que en el volumen total de la Deuda pública mexicana, que hoy se eleva aproximadamente á \$ 400.000.000 plata, representa el esfuerzo que la República ha hecho para crear sus ferrocarriles.

Ya en su oportunidad traeremos este hecho á colación para explicar cómo y por qué hemos llegado los mexicanos á deber esa importantísima suma, por muchos todavía miopes considerada como excesiva y desproporcionada á nuestros recursos.

Fáltanos ya el espacio para ocuparnos en estudiar la industria

de los ferrocarriles urbanos ó tranvías, y habremos, por tanto, de conformarnos con decir que casi no hay ciudad ó población de alguna importancia en la República que no los tenga establecidos. Para dar una idea de su progreso, ponemos en seguida un cuadro que se refiere únicamente á la más fuerte y próspera de las empresas de este género, la de los *Ferrocarriles del Distrito Federal*, fundada por los mexicanos D. Ramón G. Guzmán, D. Antonio Escandón y D. Angel Lerdo de Tejada, y que, habiendo pasado á manos de una compañía inglesa, ha transformado todas sus líneas y las explota hoy por tracción eléctrica.



Ferrocarril Nacional.— Puente sobre el río Grande (Laredo), en la frontera del Norte
(De fotografía de Waite)

Años	Kilómetros	Pasajeros	PRODUCTOS BRUTOS EN PESOS	Años	Kilómetros	Pasajeros	PRODUCTOS BRUTOS EN PESOS
1873	38.788	3.760.653	\$ 248.769'02	1887	159.598	11.121.575	\$ 666.949'07
1874	46.468	3.088.808	» 269.005'82	1888	161.014	12.185.031	» 1.053.064'47
1875	48.748	3.507.197	» 309.802'25	1889	161.014	13.533.217	» 1.184.934'11
1876	48.893	3.545.589	» 297.358'09	1890	173.378	14.457.203	» 1.276.739'66
1877	54.911	4.455.595	» 371.441'97	1891	178.465	15.585.919	» 1.208.826'04
1878	72.188	4.605.223	» 366.928'47	1892	211.527	16.164.644	» 1.217.075'86
1879	83.475	5.084.069	» 398.387'57	1893	211.527	15.622.879	» 1.208.170'67
1880	113.289	6.165.461	» 477.508'06	1894	211.527	15.844.425	» 1.259.365'44
1881	123.104	7.695.829	» 638.714'74	1895	234.957	18.281.729	» 1.423.906'25
1882	138.879	9.851.614	» 791.007'01	1896	236.496	19.732.054	» 1.527.061'15
1883	141.609	10.101.302	» 866.195'06	1897	246.326	19.668.829	» 1.629.847'08
1884	145.576	9.926.621	» 831.572'59	1898	250.542	21.236.097	» 1.809.327'74
1885	156.619	9.407.751	» 753.881'35	1899	257.776	25.235.528	» 1.923.931'33
1886	159.598	10.841.928	» 880.241'23	1900	259.348	26.669.988	» 2.058.880'29

Forzoso es ya poner punto á esta reseña de nuestros ferrocarriles, por más que no sea, ni con mucho, completa.

Desde el punto de vista económico, inútil parece repetir que ellos han sido factor importantísimo de progreso. Estaba nuestro organismo social, sin carreteras ni vías fluviales, comprimido cual esas momias