

CAPITULO LVIII.

Ferrocarriles Nacionales.

En el año de 1855 la sociedad Mosso Hermanos obtuvo una concesión para la construcción de un ferrocarril de la ciudad de México á Santana, del Estado de Tamaulipas. Esta concesión fué vendida á Antonio Escandón, habiendo sido el traspaso aprobado por el Gobierno el año siguiente, con la condición de que la vía férrea debía construirse hasta Veracruz cruzando los llanos de Apam.

El 4 de Julio de 1857, año en que se promulgó la actual Constitución de México, fué inaugurado el primer ferrocarril con el mayor entusiasmo de parte de los habitantes de la capital. Corría dicha línea de la ciudad de México á Guadalupe.

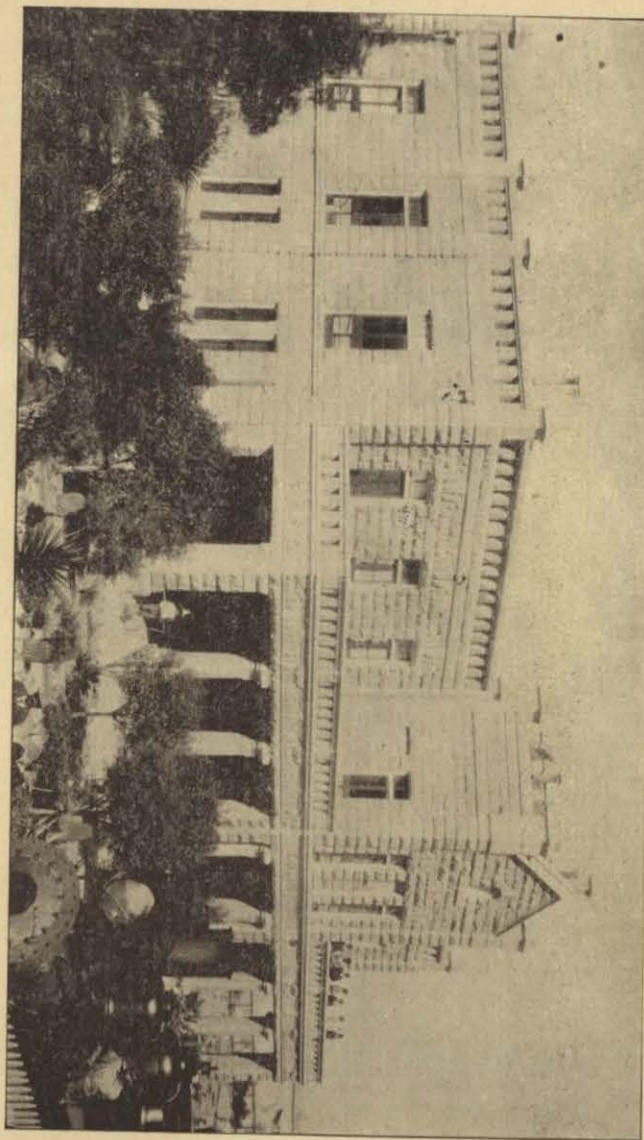
El 31 de Agosto del mismo año, el gobierno transfirió al señor Escandón el tramo de ferrocarril en construcción entre Veracruz y San Juan, y el derecho de propiedad y concesión para terminar la construcción del ferrocarril entre la capital de la República y el principal puerto marítimo del país por la suma de \$750,000, de los cuales \$75,000 habían sido ya pagados en 1861.

Entre los años de 1855 y 1867, el gobierno mexicano concedió á la compañía del ferrocarril, por varios decretos emitidos en distintas fechas, todas las tierras nacionales ocupadas por la línea férrea, propiedad que fué confirmada por decreto emitido en el último año mencionado.

El año de 1864 se formó en Londres la Compañía del Ferrocarril Mexicano, Limitada, con un capital de 2.700,000 libras esterlinas, dividido en 135,000 acciones de á veinte libras cada una.

En el año de 1868 el capital de la compañía estaba formado como sigue: En acciones ordinarias, \$11.713,600; en acciones preferentes, \$12.770,500; en acciones preferentes de segunda clase, \$5.059,800; en obligaciones perpetuas, \$10.000,000, haciendo un total de \$39.543,900.

A fines del año de 1872 la construcción del Ferro-



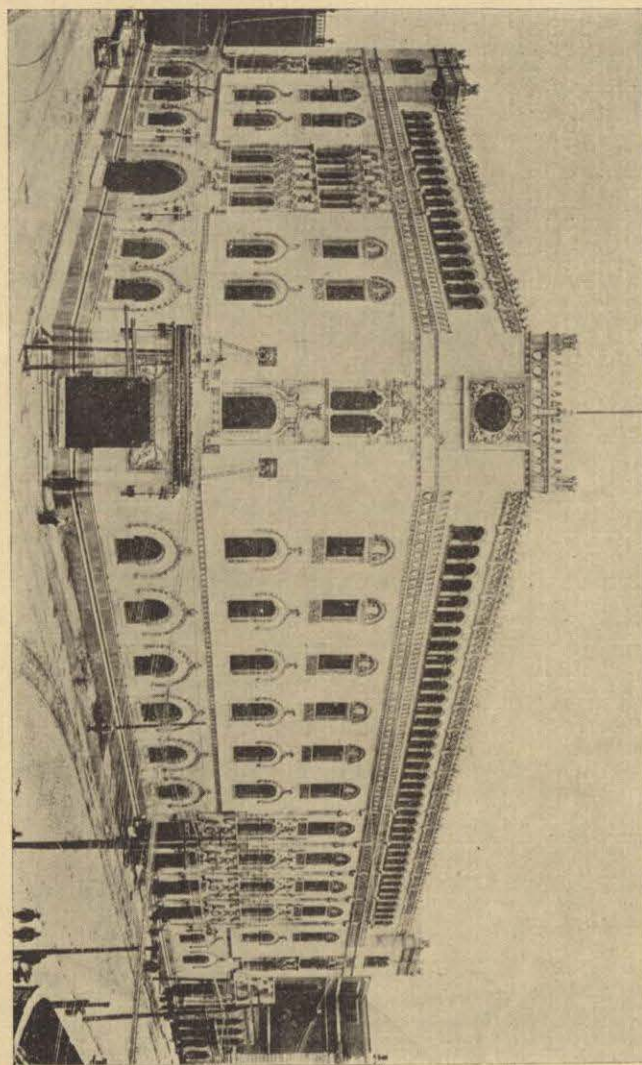
ESTACIÓN DE LOS FERROCARRILES NACIONALES. SAN LUIS POTOSÍ.

carril Mexicano estaba ya tan adelantada, que fué inaugurado oficialmente con gran pompa y ceremonia por el mismo Presidente Lerdo de Tejada en persona. La construcción de esta línea, según datos de Riva Palacio, costó \$40.000,000, y gran habilidad de ingeniería fué necesaria para dominar las dificultades consiguientes á la gran elevación de las montañas por que tuvo que pasar la línea entre el puerto y la capital de la República. Hablando referente á la construcción del Ferrocarril Mexicano, dice un historiador de nota :

“Aunque se hicieron ocasionalmente esfuerzos para promover su abandono, la oposición fué cediendo gradualmente. Existían ya, es verdad, cierto número de líneas ferroviarias cortas y sin concesión alguna, diseminadas por el país, especialmente en la vecindad de la ciudad de México; pero éstas no eran de ninguna utilidad al comercio y no eran sino esfuerzos locales de naturaleza imperfecta en diferentes distritos que, por lo general, no pasaban de ser tranvías de tracción animal. El triunfo final de los empresarios del Ferrocarril Mexicano impresionó grandemente al presidente, á los ministros y al elemento ilustrado del público. Percibieron al fin que era una necesidad para el progreso del país la construcción de grandes sistemas ferrocarrileros, de líneas extensas que pusieran las regiones distintas del interior en comunicación fácil con la capital, de otras líneas que se extendieran hacia el norte á los Estados Unidos, y conectaran con el curso del tiempo con líneas interoceánicas que desarrollarían los inmensos recursos del país y le proporcionarían á México los medios de llegar á los grandes mercados comerciales del mundo. A esta convicción siguió muy de cerca una política ilustrada é inteligente. Durante las administraciones progresistas de Lerdo de Tejada y Díaz, ha sido dada toda clase de estímulo á los promotores de empresas ferrocarrileras; y el gobierno mexicano ha otorgado con ese fin muchas concesiones y subvenciones liberales.”

Por mucho que se diga acerca de ello, no puede exagerarse la importancia de la construcción del Ferrocarril Mexicano. En los días en que fué lanzada la idea por primera vez era verdaderamente una empresa formidable, debido al largo de la vía, á lo accidentado del país que tenía que atravesar, á lo alto y precipitado de las ásperas montañas por que tenía que ascender, y al estado de experimentación en que aún estaba por esos días la construcción de ferrocarriles. No se puede calcular el inmenso efecto que tuvo la construcción de esta línea férrea en la política futura del gobierno, pues abrió el interior del país al comercio del mundo entero; hizo las vías de comunicación tan rápidas y tan fáciles, que vino á ser prácticamente imposible la revolución en la República; y hoy los ferrocarriles están cambiando gradualmente los hábitos, costumbres y manera de vivir de la gente de México; pero más especialmente de las clases bajas.

El resultado natural que tuvo el éxito alcanzado por la Compañía del Ferrocarril Mexicano fué que se solicitaron más concesiones para ferrocarriles. Muchas de ellas no pasaron de proyectos; pero otras fueron impulsadas con admirable rapidez, si tomamos en consideración las condiciones que en esos días prevalecían en construcciones ferrocarrileras. De estas empresas el Central Mexicano es un buen ejemplo. La construcción de esta línea se comenzó el año de 1880; pero realmente no fué sino hasta el año siguiente que los trabajos se empezaron con formalidad por ambos extremos de la línea, la ciudad de México y Paso del Norte. Se le concedió á la Compañía una subvención de \$9,500 por kilómetro, y además de esta subvención el gobierno mexicano concedió á la Compañía el importar libre de derechos durante quince años todos los materiales de construcción, reparación y operación del ferrocarril. El capital social de la Compañía, que era de \$32,000 por milla, fué dividido en acciones á la par de \$100 cada una. Tan rápidamente fué impulsado el trabajo, que la



CASA DE CORREOS, MÉXICO, D. F.

línea estuvo terminada el 8 de Marzo de 1884, habiéndose encontrado las dos secciones en construcción cerca de Fresnillo. Desde ese tiempo, el Ferrocarril Central Mexicano ha construido muchas líneas laterales y ha mejorado inmensamente su vía y su material rodante, hasta llegar á ser hoy uno de los mejores ferrocarriles del continente americano.

En 1872 James Sullivan obtuvo privilegio para la construcción del Ferrocarril Nacional Mexicano, línea de vía angosta; pero con motivo del pánico que tuvo lugar en el país el año siguiente, no le fué posible cumplir con las condiciones que se le habían estipulado, por lo cual fué revocada la concesión. Sin embargo, en Septiembre del año de 1800, fué otorgada una segunda concesión á Palmer y Sullivan, siendo, además, subvencionada la Compañía con \$11,000 por milla de línea férrea, que deberían pagarse según se fueran completando ciertas distancias estipuladas en el contrato.

Palmer y Sullivan obtuvieron otras varias concesiones, todas ellas favorecidas con subvenciones. En 1883 todas estas concesiones fueron consolidadas, concediendo el gobierno una subvención uniforme de \$7,000 por kilómetro en las varias líneas que la Compañía se proponía construir.

Como es natural, existía gran rivalidad entre la Compañía del Central Mexicano y la del Nacional Mexicano, y esta misma rivalidad cooperó al fomento de la construcción de sus respectivas vías. A esta causa debe, pues, atribuirse sin la menor duda la rapidez con la cual se llevó á cabo la construcción de estas dos líneas férreas.

El año de 1882 fueron abiertas al tráfico la línea entre la ciudad de México y Toluca, la de Manzanillo á Armería y la de Laredo á Monterrey. Pero los Sres. Palmer y Sullivan se encontraron con grandes dificultades financieras que les impidieron continuar los trabajos y se vieron obligados á suspenderlos cuando faltaban aún 563 kilómetros de vía entre Saltillo y San Miguel de Allende.

En 1887, después de más de tres años de interrupción, fué reasumido el trabajo de la parte sin concluir por ambas extremidades y en catorce meses se logró completar la línea entre la ciudad de México y Laredo y fué inaugurada formalmente el 15 de Octubre del mismo año.

Los negocios del Ferrocarril Nacional fueron reorganizados el año de 1902, tomando la empresa el nuevo nombre de Compañía del Ferrocarril Nacional de México. Esta Compañía adquirió todas las propiedades, derechos y concesiones de la Compañía del Ferrocarril Nacional Mexicano é inmediatamente procedió á convertir en vía ancha la línea troncal entre la ciudad de México y Laredo y en general á mejorar dicha vía y el material rodante. El servicio del ferrocarril por la nueva vía ancha fué abierto al público el 8 de Noviembre de 1903. Desde entonces otras partes del sistema han sido transformadas en de vía ancha.

El año de 1903 el gobierno mexicano compró en el mercado 100,000 acciones preferentes, 93,439 preferentes de segunda clase y 106,288 acciones ordinarias, ó sea un total de 299,727 acciones del Ferrocarril Nacional Mexicano, número equivalente al cuarenta y siete y cuatro por ciento del número total de acciones de la Compañía; lo cual era suficiente para ejercer control absoluto en los asuntos del Ferrocarril Nacional. Por dichos valores el gobierno se comprometió á pagar \$9.000,000, oro, la mitad al contado y la otra mitad en certificados que había adquirido recientemente del Ferrocarril Interoceánico por valor de 1.000,000 de libras esterlinas. Además de estos certificados que negoció el gobierno, había adquirido también 135,383 acciones del Interoceánico. Estas dos líneas fueron unidas y más tarde fué arreglado el sistema del Central Mexicano, bajo términos igualmente favorables y el sistema en conjunto fué nombrado "Líneas Nacionales de México."

Por la adquisición de lo que es prácticamente el control de estas tres grandes líneas ferrocarrileras,



CATEDRAL DE MONTERREY.

se puede decir que el gobierno mexicano domina el sistema de ferrocarriles del país. Mas ahora también están bajo el control del gobierno el Ferrocarril de Veracruz al Pacífico, el Nacional de Tehuantepec y el Pan-Americano, de cuyo modo dicho Gobierno tiene en sus manos los asuntos de uno de los sistemas ferrocarrileros más grandes del mundo.

El Ferrocarril "Kansas City, México y Oriente," comunmente conocido por "El Oriente," está siendo construido desde la ciudad de Kansas, Missouri, casi en el centro geográfico de los Estados Unidos, á través de Kansas, Oklahoma, Texas y parte norte de México, hasta llegar al Oceano Pacífico, siendo su término el puerto de Topolobampo, en el Golfo de California, que es con sólo una excepción la mejor bahía natural de México.

El Ferrocarril medirá 2,656 kilómetros de extensión total y está siendo construido en secciones, contando ya con 1,408 kilómetros de vía terminada en ambas Repblicas. El millaje en México será de 637 millas (1,019 kilómetros) de las cuales 380, ó 608 kilómetros, han sido completados y están en operación, incluyendo la porción del Ferrocarril de "Chihuahua y Pacífico," sobre cuya línea tiene "El Oriente" derechos de tráfico.

La línea está en operación al este de Chihuahua, hasta un punto más allá del río Conchos, por una distancia de 145 kilómetros. En ese tramo abre una importante región minera, donde existen minas de plata, cobre y zinc que se están trabajando actualmente. Han sido también encontrados allí yacimientos de carbón y criaderos de petróleo.

El valle del río Conchos es una fértil región agrícola que ha hecho accesible el mismo ferrocarril.

Al oeste de Chihuahua, la línea se extiende á más 330 kilómetros de la ciudad y cruza la vertiente continental, alcanzando su máximo de elevación. La nivelación del terraplén llega hasta el kilómetro 350, tocando una región maderera donde hay instalados varios aserraderos. De mayor importancia es to-

avía el campo minero que en ese punto alcanza el ferrocarril. En la comarca se encuentran los minerales de Batopilas, Urique, Chinipas, Baguirachic y muchos otros. Humboldt, el científico y explorador, la designó como "la matriz mineral de la Sierra Madre." Comprende porciones de tres Estados, Chihuahua, Sinaloa y Sonora, y es rica en plata, oro y cobre.

De la costa, hacia el este, el ferrocarril se ha completado y puesto en operación, en una distancia de 125 kilómetros. En este trecho existen campos mineros, alrededor de Choix, tales como Lluvia de Oro, quien tiene \$4,000,000.00 de mineral de oro, calculado. Desde la costa, el ferrocarril de "Kansas City, México y Oriente," sigue el valle del río Fuerte, que es una de las más fértiles regiones de México, notable por su producción de caña de azúcar, granos y frutos. Aquí la línea cruza la extensión del ferrocarril "Southern Pacific" del sur de Guaymas hasta Guadalajara. Estos ferrocarriles están destinados á desempeñar un importante papel en el futuro desarrollo de la costa occidental, que tanto promete para México.

La "Hamburg American Steamship Company," de Europa, ha entrado en un arreglo para establecer una línea de vapores desde Topolobampo, el puerto de Oriente, á través del Pacífico, una vez que el Ferrocarril Kansas City esté terminado. La compañía citada cubre el tráfico de los Océanos Atlántico é *Indico*. Esta alianza, con la conexión arreglada por el Oriente y Kansas City en la margen del Atlántico, dará un servicio continuo alrededor del mundo.

Se pondrán también vapores entre Topolobampo y los puertos de Centro y Sud-América y Australia. La apertura del Canal de Panamá contribuirá vastamente al aumento del comercio entre esos puntos. El Oriente es de gran importancia territorial. Es, con mucho, la línea más corta entre la parte central de los Estados Unidos y la costa del Pacífico. Pasa de la zona templada septentrional, á casi el seno de los trópicos, cubriendo así un campo que presenta la

más amplia escala posible de productos vegetales, animales y minerales.

Entre el río Rojo en Texas y la costa del Pacífico en México, la línea cruza en ángulo recto seis grandes líneas troncales, formando así nuevos puntos de conexión. No guarda paralelo con alguna otra. Ninguna línea transcontinental posee, en este respecto, tan grandes ventajas ú ocupa una posición tan favorable y estratégica para futuro desarrollo.

Es la única línea troncal transcontinental que cruza la frontera y penetra al interior de las dos Repúblicas en su curso hacia el mar. Su construcción mucho significa para estrechar los lazos entre ambas naciones. De San Angeles, Texas, hasta la frontera en Del Río, va el Oriente á construir un desvío que lo conectará con los Ferrocarriles Nacionales de México y suministrará una línea corta vía Eagle Pass á la ciudad de México.

El Gobierno Federal de México ha concedido subsidios para la construcción del Ferrocarril de Kansas City, México y Oriente que montan en conjunto á \$5,500,000.00, además de las subvenciones concedidas por los Estados de Chihuahua y Sinaloa.

Se espera que para el año de 1911, este ferrocarril estará en explotación desde la ciudad de Kansas, á través de Chihuahua y hasta el extremo de la división montañosa de la Sierra Madre.

La importancia de este gran camino internacional no ha sido en lo general bien apreciada, y pocos reconocen la creciente importancia del comercio entre México y los Estados Unidos del Norte. Este ha aumentado mil por ciento en veinticinco años y continúa prosperando muy rápidamente. El Oriente hará mucho para favorecer ese impulso.

El Presidente Díaz y el Gobierno nacional han manifestado gran interés en la construcción de esa línea, que tiene marcada importancia comercial y política, cruzando el muro de la Sierra y ligando dos grandes divisiones de la República, la mesa central y la rica alta planicie occidental.

El Ferrocarril Pacífico del Sur, actualmente en construcción, unirá la importante ciudad de Guadalajara con el puerto de Guaymas en el Pacífico.

Es una de las empresas de la casa Harriman, cuyo nombre es tan conocido en México por las importantes obras ferrocarrileras que ha llevado á cabo en el norte de la República. La línea en referencia está destinada á abrir al comercio del mundo centros agrícolas, industriales y mineros, que poseen riquezas fabulosas que no habían podido ser debidamente explotadas por falta de buenas comunicaciones.

La ciudad de Guadalajara, llamada por su hermosura y opulencia, la "Perla de Oriente," es la segunda en importancia de la República. Jalisco, el Estado de que es capital, figura entre los más adelantados y ricos de la Federación.

El Ferrocarril Southern Pacific al mismo tiempo que beneficiará las ricas comarcas que atraviesa, tiene asegurado un porvenir muy halagüño.

Ferrocarril de Veracruz al Istmo.—La creciente prosperidad del puerto de Veracruz y el gran tráfico que se ha desarrollado en el Istmo de Tehuantepec, han cuadruplicado en pocos años la importancia de esta empresa ferrocarrilera, que tiene actualmente en explotación 426 kilómetros de vía. La línea de Córdoba á Motzorongo, llamada "Ferrocarril Agrícola," llega actualmente hasta Santa Lucrecia y forma parte integrante de la vía férrea que de Veracruz parte á Córdoba. Está en construcción un ramal de la estación llamada Rives á San Andrés Tuxtla, del cual hay ya 21 kilómetros en explotación hasta Cuatotlapam.

Otro ramal que está ya terminado une á Brisbin con Sierra Colorada.

El señor Don Thomas Milan es el activo superintendente de este importante ferrocarril.

Esta vía ferrocarrilera atraviesa comarcas agrícolas que por la riqueza de sus tierras y la variedad de sus cultivos, figuran en primera línea en la República.