

April de 1853, que creó el Ministerio de Fomento
Colonización, Industria y Comercio.
La importancia de este Ministerio, según
oficialmente consta por los trabajos más enca-
rados de la Administración que le devoto, ha pa-
sado pagando; lo que no debemos olvidar
sino lo que punto á punto se ha ido haciendo
describir en el presente, indistintamente y las di-
soluciones que en su oficina por pedirse que

V

Creacion del Ministerio de Fomento.—Sus trabajos en esta Se-
cretaría, como Ministro del ramo.—Su influencia en el ade-
lanto de la Minería, como Ministro y como Director del Co-
legio.—Distinciones recibidas.

HASTA esta época los trabajos científicos de que
hemos hecho mencion en esta reseña, y otros
que por no tener roce con ella hemos omitido, de-
pendian, de una manera que podemos llamar anor-
mal, de los Ministerios de Relaciones, Guerra y
Justicia; pero el desarrollo que habian ya adqui-
do los diversos ramos de la Administracion, los
adelantos que habian alcanzado las ciencias, la
nueva faz que presentaban los estudios, el sendero
por el que los trabajos públicos se iban encarrilando,
los amplios horizontes que comenzaban á
abrirse al talento, demandaban la creacion en el
Despacho de una Secretaría especial, que tuviera
á su exclusivo cargo estos interesantísimos ramos;
y esta necesidad, reconocida por la ilustracion de
un Gobierno sensato, dió lugar á la ley de 22 de

Abril de 1853, que creó el Ministerio de Fomento, Colonización, Industria y Comercio.

La importancia de este Ministerio, solemne y oficialmente confesada por los enemigos más encarnizados de la Administración que lo decretó, la estamos palpando; la aptitud, no dirémos necesaria sino de todo punto indispensable para su acertada dirección, es un requisito indiscutible; y las dificultades que cualquiera oficina, por pequeña que sea, presenta para su organización, hacen comprender las que desde los primeros pasos surgieron en un Ministerio del interés y la categoría del que acababa de crearse.

Era preciso, para que esta nueva Secretaría tuviera vida, para que se organizara su marcha, para que fueran ordenadas sus labores y fructuosos sus trabajos, poner á su cabeza un hombre en quien concurrieran las circunstancias de talento, instrucción, energía, honradez, actividad, experiencia, patriotismo y otras semejantes, sin las que este benéfico pensamiento, léjos de realizarse, estaria amenazado de perderse.

Ninguno más apropósito que el Sr. Velazquez de Leon para ser distinguido con tan honroso y difícil cargo, pues bien conocidas eran de todos las virtudes cívicas, la instrucción facultativa y las prendas morales que le adornaban. Él fué el elegido para tan elevado puesto, que ocupó el 26 del mes citado, despues de prestar el juramento de estilo.

Su posición á la cabeza de este Ministerio, lo puso en aptitud de realizar sus ilustradas iniciativas desarrollando sus elevados pensamientos.

Comprendiendo que el orden es la base para la organización de los trabajos, pues por constantes que sean éstos, cuando son desordenados no pueden ser fructuosos, una de sus primeras tareas fué la formación de un Reglamento de la nueva Secretaría.

Para hacer patente el mérito de este trabajo, basta fijarse en que, apesar del incremento que han tomado las labores de un Despacho tan complejo, dicho Reglamento es el vigente, y rige con ligeras modificaciones.

Fijando su atención en el ramo de los caminos, tuvo ocasión de conocer que las Juntas que tenían á su cargo la dirección de algunos de ellos, procedían con tal abandono en la ejecución de los trabajos, y con tal desacierto en la administración de los peajes, que el estado de los más era deplorable; y resolviendo la extinción de las mencionadas Juntas, veinte días despues de la creación del Ministerio expidió el Decreto de 10 de Mayo, que estableció una Administración General de Caminos y Peajes, dependiendo de esta Secretaría, bajo cuya dirección y vigilancia quedaron los caminos generales, segun lo estableció el mismo decreto y el de 15 de Junio inmediato.

La cuestión de los ferrocarriles, que se halla tan ligada con la general de los caminos, de la que pue-

de considerarse como un caso particular, ocupó también su atención de una manera preferente; mas no pudiendo disponer de los cuantiosos caudales que para tales empresas se necesitan, expidió tres convocatorias solicitando postores para otros tantos caminos de fierro: uno de esta Capital á la de Puebla, pasando por los Llanos de Apam; otro de Veracruz á Paso de Ovejas, y el tercero que partiendo de Veracruz terminase en un Puerto del Pacífico.

Como consecuencia de estas convocatorias, expidió los Decretos de 31 de Octubre y 28 de Noviembre de 1853, autorizando la construcción de un Ferrocarril entre Veracruz y México, pasando por Puebla y los Llanos de Apam, continuándose hasta uno de los Puertos del Pacífico; el de 31 de Diciembre del mismo año, autorizando la del de México á Ixtlahuaca; el de 15 de Julio de 1854, concediendo privilegio para el que debía unir el Puerto de Guaymas con el Paso ó Presidio del Norte; el de 23 de Noviembre del mismo, aprobando un contrato para la construcción de una línea que atravesara la República, desde la Frontera del Norte hasta cualquier punto del Pacífico entre los Puertos de Altata y Manzanillo; el de 27 de Abril de 1855, para el de México al Puerto de Santa Ana en Tamaulipas, y por último, el de 2 de Agosto del mismo año, desde el punto llamado San Juan en el Estado de Veracruz hasta Acapulco ú otro punto de la costa del Pacífico.

Innecesario parece consignar el hecho de que, por el estado á que entró el país, á consecuencia de la revolución iniciada en Ayutla, dichos proyectos no se realizaron, con excepción del de Veracruz, para el cual dictó providencias adecuadas, consignándole el derecho que le correspondía, situando en Lóndres cantidades de consideración para la compra de máquinas, trenes, etc., y confiando su dirección al inteligente Ingeniero Civil D. Santiago Mendez.

El desagüe del Valle de México, cuestión que desde el tiempo de los Vireyes ha estado siendo, y es aún en la actualidad el objeto de los más serios temores y de los más delicados estudios, ocupó de preferencia la atención del nuevo Ministro, quien desde la instalación del Ministerio dió las órdenes más precisas y convenientes para que se limpiara el canal de Huehuetoca, ejecutando en él las obras más urgentes á fin de dar paso libre al río de Cuautitlan; dispuso el desazolve de los ríos y canales; hizo construir canales desaguadores; nombró una Dirección Especial de este ramo, y expidió el Decreto de 12 de Abril de 1855, que contiene las disposiciones conducentes á un objeto tan importante.

Merced á esta actividad, se conjuró el mal de una inundación que tan formalmente amenazó á la Ciudad en aquel año.

Por decreto de 20 de Julio de 1853, encomendó los edificios públicos al Ministerio de Fomento, con lo que, tomando bajo su dirección las obras ya

emprendidas y promoviendo todas las necesarias, se hicieron notables reparaciones en los Palacios Ejecutivo y de Justicia, en las oficinas Públicas, en los Palacios de Puebla, Monterey, Sonora y la Isla del Carmen, y todo con una prudente economía.

La importancia que en el comercio exterior tienen los muelles por el papel que desempeñan en el servicio de los puertos, por lo que facilitan las operaciones de los buques y porque son, por decirlo así, la línea de union entre el mar y la tierra, no pudo pasar inadvertida á tan entendido funcionario; y tomando violentamente informes del estado que guardaban los puertos, consideró que el de Acapulco era el que más reclamaba la atencion; y venciendo gravísimas dificultades, dispuso la construccion del muelle en el mismo año de 1853, cuyos trabajos adelantaron notablemente en el corto tiempo de su duracion; pues tuvieron que suspenderse á causa de la intensidad con que se hizo sentir allí el movimiento revolucionario; á causa de que, en ese puerto, se reformó y comenzó á desarrollar el plan que le dió nacimiento en Ayutla.

Otra mejora de sumo interes en el servicio de los puertos, por la influencia que ejerce en su exactitud y precision, así como en la regularidad, el orden y la justicia en la recaudacion de los derechos, y que pertenece, por razon natural, á los trabajos públicos del resorte del Ministerio que acababa de crearse y le estaba encomendado, era la construccion de Aduanas y Almacenes, cuya falta se notaba

en casi todos los puertos. Para llevarla á cabo dictó las providencias propias del caso, haciendo formar el proyecto y acopiar el material necesario en Manzanillo, comenzando las construcciones en el Carmen, haciéndose las reparaciones necesarias en Tampico, celebrando contratos para las obras indispensables en Sisal, reconociendo y avaluando las de Veracruz, organizando el desmonte y policía en San Blas y creando los recursos necesarios para hacer frente á estos urgentísimos gastos, por el Decreto de 18 de Octubre de 1853.

Mas todos estos trabajos, dada su conclusion, serian insuficientes, y la obra de mejoramiento procurada en ellos quedaria trunca, si no se hubiera atendido la construccion de los faros. Con tal motivo, pidió á los Ministros de México en Francia y en Inglaterra, así como al Encargado de Negocios en Bruselas, datos sobre el costo de un faro giratorio del sistema Fresnel, de primero, segundo y tercer orden, con torre de fierro galvanizado. No se limitó á hacer este pedido, sino que acompañó los planos, diseños y todas las condiciones topográficas é hidrográficas de los puertos, con el objeto de tener á la vez las instrucciones necesarias para llevar este pensamiento al terreno de la práctica.

El Ministro de Francia mandó un detallado informe sobre este punto; y aunque por la escasez de recursos no fué entónces posible realizar esta mejora, quedó iniciado el pensamiento, planteada

la cuestion y reunidos todos los datos necesarios para resolverla. Sin embargo, en los puertos del Cármen y Sisal logró establecer faros, aunque de cortas dimensiones.

Tambien el surtimiento de agua potable en los puertos cayó bajo el dominio de su prevision; y con tan laudable y humanitario objeto, expidió el decreto de 20 de Julio de 1853, destinado á proporcionar los fondos necesarios para introducir á Veracruz el agua del rio de Jamapa; confió la direccion de este trabajo al Ingeniero D. Santiago Mendez, y entretanto contrató con D. Sebastian Pane la apertura de un pozo artesiano, en este puerto, y en los de Tampico y Yucatan.

En 1854 ordenó que la Seccion Facultativa del Ministerio practicase una visita pericial á las obras de la Penitenciaría que se habia comenzado en Puebla, conforme al sistema Auburn; y en vista del dictámen de esta Seccion, se reanudaran y con actividad se siguieran aquellas obras, con sujecion á las reformas propuestas.

El interesante, grave, complejo y delicado asunto relativo á la colonizacion, fué el objeto de sus más sérias meditaciones y de sus más concienzudos estudios: pues la cuestion se presentaba tanto más difícil y complicada, cuanto que se habian hecho enajenaciones de terrenos, que por una parte ocasionaban perjuicios públicos de notoria gravedad, y por otra habian creado intereses que en su derivacion revestian cierto carácter de legitimidad

que debia respetarse. Teniendo presente lo primero, el Gobierno, ántes de que el ramo de baldíos pasara al Ministerio de Fomento, por decreto de 25 de Noviembre de 1853, declaró nulas todas las enajenaciones hechas desde 1821; pero el nuevo Ministro, tomando en consideracion tambien lo segundo, expidió el de 7 de Julio de 1854 que fijó restricciones prudentes, ordenando una revision para calificarlas y señalando una indemnizacion para reparar los males hechos y evitar la injusticia de un despojo.

Ya con anterioridad habia expedido el decreto de 12 de Enero de 1854, la circular de 6 de Febrero, y el decreto de 16 del mismo mes y año.

Al pensamiento que en su calidad de Miembro de la Junta General de Estudios habia realizado en el Colegio de San Gregorio, le comunicó un benéfico impulso en el orden de su desarrollo, en su calidad de Ministro; y consultando las necesidades de la Escuela de Agricultura, expeditó los medios de satisfacerlas, en la ley de 17 de Agosto de 1853. Por los decretos de 4 de Julio y 4 de Agosto del mismo año, y por los relativos de 14 de Marzo y 2 de Julio de 1854, estableció Agencias Generales de Industria y Agricultura, y en todos sus actos, de conjunto y de detalle, otorgó una decidida proteccion á la Industria Agrícola en todas sus faces.

Otra medida digna de mencionarse y de aplaudirse que dictó en ese puesto, en que cada dia estaba señalado por una iniciativa ó por un ade-

lanto, fué el establecimiento de una publicacion, destinada á consignar y dar á conocer los adelantos en los diversos ramos cuyo cultivo era del resorte de esa Secretaría, y designada con el título de Anales del Ministerio de Fomento. Nueve cuadernos solamente se publicaron; y esta obra, bajo más de un aspecto interesante, cuya primera entrega apareció en Agosto de 1854, tuvo que suspenderse por falta de fondos; y habia permanecido olvidada, hasta que el General Riva Palacio la reanudó en 10 de Febrero de 1877, en cuyo año vió la luz pública el primer tomo de los siete que hasta hoy se han circulado.

Tambien dispuso la formacion de un Museo en que figuraran los modelos de máquinas por que se solicitaran privilegios, los que con distintos objetos se encargaran á Europa, y los principales productos de nuestro suelo, agrícolas ó minerales. Con tal motivo expidió la Circular de 25 de Abril de 1854 en que se piden á los Agentes del Ministerio colecciones de maderas, minerales, canteras, etc., fijándose las dimensiones para obtener la uniformidad.

Otro pensamiento que tambien brotó de su ilustracion, y que inició entre sus principales determinaciones, fué el relativo á la creacion de un Escuela de Artes y Oficios, para la que expidió el decreto de 7 de Octubre de 1853.

El Comercio, una de las principales fuentes de riqueza y uno de los más vigorosos elementos de

accion en todas las Naciones, estaba en la nuestra abandonado á un lamentable empirismo, sin que los que se dedicaban á él recibieran otra instruccion que la que les proporcionaba la práctica.

Formar comerciantes instruidos en una educacion mercantil, que les ministrara todos los conocimientos conducentes al adelanto de este ramo, era una necesidad cuya importancia supo apreciar el infatigable Ministro, acudiendo á su remedio por el decreto de 28 de Enero de 1854, que creó la Escuela Especial de Comercio.

En este notable y bien meditado decreto se designaron los ramos que habian de ser objeto de la enseñanza, abarcando el Reglamento expedido con posterioridad, los detalles conducentes; y para aumentar el estímulo de los alumnos, expidió el 10 de Julio siguiente un decreto, en cuya virtud los que habian cursado con aprovechamiento todas las clases establecidas, recibiendo un certificado de aptitud conforme á Reglamento, serian colocados de toda preferencia en los empleos de la Administracion pública, ó en las oficinas análogas á los conocimientos adquiridos. Hé aquí destruido el inconveniente vicio de la empleomanía, que quedó sustituido por la noble y útil carrera del empleado.

Tambien expidió el Código de Comercio, y con fecha 13 de Julio del mismo año de 1854 el Reglamento de Corredores.

¿Para qué seguir detallando? La navegacion en sus relaciones con el comercio, los pesos y medi-