

TAR EMPRESAS PARTICULARES DE COLONIZACIÓN, DÁNDOLES A CAMBIO -- TIERRAS BALDÍAS. EN ESTA LEY SE ENCUENTRA EL ORIGEN DE LAS COMPAÑÍAS DESLINDADORAS.

LA APLICACIÓN A FONDO DE LAS LEYES AGRARIAS DE LA ÉPOCA DE LA - REFORMA EMPIEZA PROPIAMENTE CON LA LEY GENERAL DE COLONIZACIÓN. MÁS ADELANTE SE EXPIDE LA LEY DEL 15 DE DICIEMBRE DE 1883, LA - QUE FIJA COMO BASE PARA LA COLONIZACIÓN DEL PAÍS EL DESLINDE Y FRACCIONAMIENTO DE LOS TERRENOS BALDÍOS Y FACULTA AL EJECUTIVO PARA UTILIZAR COMPAÑÍAS PARTICULARES PARA ESTOS TRABAJOS. COMO COMPENSACIÓN, LA LEY OFRECÍA UNA TERCERA PARTE DE LA EXTENSIÓN DE LAS TIERRAS DESLINDADORAS, O UNA TERCERA PARTE DEL VALOR -- EFECTIVO DE LAS MISMAS. SE FIJÓ EN ESTA LEY UNA EXTENSIÓN MÁXIMA DE 2.500 HECTÁREAS PARA UNA SOLA PERSONA. ESTA DISPOSICIÓN SE REFRENDÓ, PORQUE YA EXISTÍA EN LA LEY DEL 20 DE JUNIO DE -- 1863. LA LEY DEL 26 DE MARZO DE 1894 SUPRIMIÓ EL LÍMITE DE ADQUISICIÓN DE TIERRAS Y ADEMÁS ELIMINÓ LA OBLIGACIÓN QUE SE HABÍA IMPUESTO DE TENER TIERRAS CULTIVADAS. ESTE FUE EL CAMINO - POR EL CUAL SE PREPARÓ LEGALMENTE LA CREACIÓN DE LOS GRANDES LATIFUNDIOS PORFIRISTAS.

EL LICENCIADO VERA ESTAÑOL, EN SU OBRA "AL MARGEN DE LA CONSTITUCIÓN DE 1917", COMENTABA AL RESPECTO: "DE 1881 Á 1889 ASCENDIERON LOS TERRENOS DESLINDADOS A 32 MILLONES 240 MIL HECTÁREAS, DE LAS CUALES FUERON CEDIDAS A LAS EMPRESAS DESLINDADORAS, EN - COMPENSACIÓN DE LOS GASTOS DE DESLINDE, 12 MILLONES 693 MIL -- HECTÁREAS, Y FUERON VENDIDAS O COMPROMETIDAS 14 MILLONES 813 - MIL HECTÁREAS, LA MAYOR PARTE A LOS MISMOS DESLINDADORES, SIENDO DE ADVERTIR QUE EL NÚMERO DE LOS INDIVIDUOS Y COMPAÑÍAS BENEFICIARIOS DE ESOS CONTRATOS -SEGÚN EL BOLETÍN ESTADÍSTICO- FUE SÓLO DE 29.

"EN CONDICIONES SIMILARES, SE DESLINDARON DESDE 1889 HASTA 1892 12 MILLONES 382 MIL HECTÁREAS, Y DE 1904 Á 1906 SE EXPIDIERON A LAS COMPAÑÍAS DESLINDADORAS 260 TÍTULOS CON 2 MILLONES 646 MIL HECTÁREAS Y SE OTORGARON MIL 331 TÍTULOS DE TERRENOS NACIONALES CON UN ÁREA DE 4 MILLONES 445 MIL HECTÁREAS.

"LAS OPERACIONES DE EMPRESAS DESLINDADORAS DURANTE LOS NUEVE - AÑOS COMPRENDIDOS DE 1881 Á 1889 AMORTIZARON, EN CONSECUENCIA,

EN LAS MANOS DE 29 PERSONAS O COMPAÑÍAS, CATORCE POR CIENTO DE LA SUPERFICIE TOTAL DE LA REPÚBLICA, Y EN LOS CINCO AÑOS SUBSECUENTES, OTRAS CUANTAS EMPRESAS ACAPARARON UN SEIS POR CIENTO - MÁS DE DICHO TOTAL; O SEA, EN CONJUNTO, UNA QUINTA PARTE DE LA PROPIEDAD TERRITORIAL MONOPOLIZADA POR NO MÁS DE 50 PROPIETARIOS. "EN CAMBIO, EL FRACCIONAMIENTO DE EJIDOS REALIZADO DE - 1887 A 1906, ABARCÓ SOLAMENTE 19,983 TÍTULOS CON UN TOTAL DE - 583 MIL HECTÁREAS, LO CUAL, ESTIMADO A RAZÓN APROXIMADAMENTE DE 1.750 HECTÁREAS LOS EJIDOS DE CADA PUEBLO, DARÍA UN TOTAL DE - 330 PUEBLOS, CUANDO EL NÚMERO DE ESTOS EN TODA LA REPÚBLICA ERA DE 5.213.

"EN ESTE SEGUNDO PERÍODO, MEDIANTE LAS LEYES DE COLONIZACIÓN Y - LAS DE REFORMA, SE HICIERON CAMBIOS RADICALES AL RÉGIMEN DE PROPIEDAD AGRÍCOLA DE LA ÉPOCA COLONIAL. DE LOS GRANDES LATIFUNDIOS DE LOS CONQUISTADORES PASAMOS A LOS GRANDES LATIFUNDIOS DE LA IGLESIA, Y LUEGO A LOS GRANDES LATIFUNDIOS LAICOS", TERMINA EL RELATOR VERA ESTAÑOL.

### C. COMUNICACIONES Y TRANSPORTES.

A). DURANTE EL SIGLO PASADO, EL PRIMER FERROCARRIL QUE UNIÓ A - MÉXICO Y VERACRUZ SE EMPEZÓ A CONSTRUIR EN 1853 Y DURANTE - VARIOS AÑOS NO HUBO OTRO. POSTERIORMENTE, Y CON LA AYUDA - DE CAPITALES EXTRANJEROS, 3 MIL KILÓMETROS EN UN SOLO AÑO, MIENTRAS QUE PARA LOS PRIMEROS 400 KILÓMETROS FUE NECESARIO ESPERAR 15 AÑOS. A PARTIR DE 1880, EL PAÍS TUVO UNA RED DE FERROCARRILES MÁS AMPLIA Y DESDE ENTONCES SE INICIÓ SU DESARROLLO ECONÓMICO, PORQUE GRACIAS A LOS FERROCARRILES FUE POSIBLE EL TRANSPORTE DE PRODUCTO AGRÍCOLAS COMO EL HENQUÉN, EL GUAYULE Y EL ALGODÓN.

PUEDE DECIRSE QUE HAY DOS ETAPAS BIEN MARCADAS EN LA HISTORIA ECONÓMICA DEL PAÍS: ANTES Y DESPUÉS DE LOS FERROCARRILES, Y SE CONSIDERA QUE EL AÑO DE 1880 ES EL PARTEAGUAS.

APARENTEMENTE SE SUGIERE QUE ANTES DE LOS FERROCARRILES NO HABÍA COMUNICACIONES EN MÉXICO: EN LA COLONIA SE LOGRÓ UN - DESARROLLO CONSIDERABLE EN MATERIA DE CAMINOS, PUES HABÍA - MÁS DE 21.000 KILÓMETROS. AL INICIARSE LA CONSTRUCCIÓN DE LOS FERROCARRILES, LOS CAMINOS NO SOLAMENTE NO SE CONTINUARON, SINO QUE SUFRIERON UN COMPLETO ABANDONO. EL PRIMER -

PROBLEMA QUE SURGIÓ FUE QUE EL CONSULADO DE MÉXICO, Y EL DE VERACRUZ, EN JUSTA EMULACIÓN, HABÍAN CONSTRUIDO, CON SUS -- PROPIOS RECURSOS, Y CON LOS QUE LES PROPORCIONABAN EL COBRO DE LOS DERECHOS DE PEAJE, LOS DOS CAMINOS QUE UNÍAN A LA CAPITAL CON EL PUERTO DE VERACRUZ; DURANTE LA GUERRA DE INDEPENDENCIA, LOS DOS CONSULADOS, FORMADOS POR ELEMENTOS ESPAÑOLES, PUSIERON AL SERVICIO DE LA CAUSA MONÁRQUICA TODOS -- SUS RECURSOS, DEJANDO EXHAUSTO EL FONDO QUE SE UTILIZABA PARA LA CONSERVACIÓN DE DICHSO CAMINOS.

LA EUFORIA DE LA CONSTRUCCIÓN DE FERROCARRILES HIZO QUE SE ABANDONASEN CASI TODOS LOS CAMINOS CARRETEROS Y QUE EL GOBIERNO DEL DICTADOR P. DÍAZ, AL CONCLUIR SU LARGA ADMINISTRACIÓN, ENTREGASE UNA RED QUE EN SU CONJUNTO ALCANZABA -- 24.000 KILÓMETROS.

B). PUERTOS. DEBIDO AL COMPLETO ABANDONO EN QUE SE MANTUVIERON LA INMENSA MAYORÍA DE LOS PUERTOS QUEDARON INSERVIBLES, ADE MÁS DE QUE ERAN RAROS LOS BARCOS QUE LLEGABAN A TAMPICO, VERACRUZ Y PROGRESO, POR EL ESCASO DESARROLLO MERCANTIL. EN 1875 NO HABÍA EN MÉXICO NADA QUE PUDIERA LLAMARSE UN SERVICIO DE TRÁFICO MARÍTIMO. ESTA SITUACIÓN, SIN EMBARGO, CAMBIÓ A PARTIR DE 1880, GRACIAS A LA ESTRECHA LIGA ESTABLECIDA ENTRE EL DESARROLLO DE LOS FERROCARRILES Y EL PROGRESO -- DE NUESTROS PUERTOS MARÍTIMOS.

LOS FERROCARRILES, YA SE HA DICHO, FUERON CONSTRUIDOS CON -- CAPITALES EXTRANJEROS, CON EL PROPÓSITO DE APROVECHAR LOS -- RECURSOS NATURALES DE MÉXICO Y PODERLOS LLEVAR A SU ELABORACIÓN Y APROVECHAMIENTO EN LAS FÁBRICAS DE LOS ESTADOS UNIDOS O DE EUROPA; ESTO TUVO ENTONCES COMO CONSECUENCIA EL -- QUE EL GOBIERNO Y LAS EMPRESAS PRIVADAS SE EMPEZARAN A INTERESAR EN LA REHABILITACIÓN DE LOS PUERTOS.

EL PRIMERO EN TENER INTERÉS EN ESE TRABAJO FUE EL GOBIERNO: EL FERROCARRIL MÁS ANTIGUO DE MÉXICO, QUE UNE A MÉXICO Y VERACRUZ, EL PUERTO MÁS IMPORTANTE DE LA COLONIA, NECESITABA REHABILITARSE, ES POR ESTO QUE EL GOBIERNO SOLICITÓ UN EMPRÉSTITO PARA ACONDICIONAR EL PUERTO DE VERACRUZ. LAS OBRAS EMPEZARON EN 1882 Y EL RESULTADO ECONÓMICO FUE PALPABLE.

LOS PROPIETARIOS DE LOS FERROCARRILES, CUYA TERMINAL ESTÁ EN TAMPICO, SOLICITARON AL GOBIERNO PERMISO PARA ENCARGARSE DE LAS OBRAS DE ADAPTACIÓN Y REHABILITACIÓN DEL PUERTO DE TAMPICO. ERA NECESARIO DRAGAR TODA LA DESEMBOCADURA DEL PÁNUCO, CONSTRUIR MUELLES Y TODOS ESOS GASTOS SE HARÍAN POR LA EMPRESA SIEMPRE QUE SE LE OTROGASE EL DERECHO EXCLUSIVO DE COBRAR CUOTAS PARA EL ARPOVECHAMIENTO DE SUS INSTALACIONES DURANTE 35 AÑOS Y QUE LE DIESE EXENCIÓN DE IMPUESTOS PARA TODA LA MAQUINARIA QUE NECESITARE PARA ESTAS OBRAS, A CAMBIO DE LO -- CUAL EL GOBIERNO RECIBIRÍA, AL CABO DEL TÉRMINO ESTABLECIDO, TODAS LAS OBRAS REALIZADAS, LIBRES DE TODO GRAVAMEN, PAGANDO SOLAMENTE EL VALOR DE LA MAQUINARIA, EMBARCACIONES, HERRAMIENTAS Y ENSERES.

SIENDO TAN VENTAJOSO EL CONTRATO, EL GOBIERNO LO ACEPTÓ Y -- LAS OBRAS FUERON HECHAS POR LA EMPRESA PROPIETARIA DEL FERROCARRIL QUE TENÍA SU TERMINAL EN EL PUERTO DE TAMPICO. EL GOBIERNO, DESPUÉS DE HABER CONSTRUIDO A SU COSTA EL FERROCARRIL DEL ISTMO, INVIRTIENDO EN ÉL 80 MILLONES, NO PODÍA APROVECHARLO DEBIDAMENTE POR FALTA DE LOS PUERTOS NECESARIOS PARA HACER LAS MANIOBRAS DE IMPORTACIÓN Y DE EXPORTACIÓN. EL GOBIERNO EMPRENDIÓ POR SU CUENTA LA ADAPTACIÓN DE LOS DOS PUERTOS. LA CASA PEARSON SE ENCARGÓ DE LA REHABILITACIÓN DE LOS PUERTOS DE COATZACOALCOS Y SALINA CRUZ. EL GOBIERNO GASTÓ -- 151 MILLONES EN LAS MISMAS OBRAS, POSTERIORMENTE EL GOBIERNO EMPEZÓ A CONTRATAR CON OTRAS EMPRESAS PRIVADAS, TAMBIÉN DE -- FERROCARRILES, LA ADAPTACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LOS PUERTOS DE MAZATLÁN Y MANZANILLO.

EN VIRTUD DE QUE NO ERA POSIBLE COMPRAR BARCOS, PUES LOS RECURSOS DEL GOBIERNO, QUE ERAN ESCASOS, ESTABAN INVERTIDOS EN OTRAS OBRAS, EL DICTADOR OPTÓ POR TRAER COMPAÑÍAS NAVIERAS -- EXTRANJERAS, OFRECIÉNDOLES CONCESIONES DE GRAN LIBERALIDAD Y SUBSIDIOS EN EFECTIVO DE GRAN IMPORTANCIA. LOS CONTRATOS SE FIRMARON CON EMPRESAS ESTADOUNIDENSES, JAPONESAS, INGLÉSAS Y HOLANDESAS, PARA QUE SUS BARCOS TOCARAN PUERTOS MEXICANOS DE MANERA REGULAR, GRANTIZÁNDOLES, ADEMÁS, EXENCIÓN DE IMPUESTOS PARA QUE HICIERAN ESE RECORRIDO. DURANTE VARIOS AÑOS EL

GOBIERNO DE DÍAZ ESTUVO SUBSIDIANDO LOS VIAJES QUE VARIAS -  
COMPAÑÍAS HACÍAN A PUERTOS MEXICANOS, CON EL OBJETO DE INTE-  
GRAR EL SISTEMA QUE INICIALMENTE SE HABÍA TRAZADO EN MATERIA  
DE TRANSPORTE. TAMBIÉN FUE NECESARIO INVERTIR CANTIDADES -  
CONSIDERABLES EN EL MANTENIMIENTO DE LOS SERVICIOS DE LOS -  
PUERTOS. EN 1901 HABÍA EN EL PAÍS 38 FAROS ENCENDIDOS, 24 -  
BALIZAS, BOYAS Y 3 EMBARCACIONES DE SERVICIO PARA ATENDER -  
LOS FAROS Y ERA NECESARIO UN PRESUPUESTO ANUAL DE MEDIO MI-  
LLÓN DE PESOS PARA ATENDER ESAS NECESIDADES.

C). TELÉGRAFOS. ASÍ COMO LOS PUERTOS SE REACONDICIONARON, COMO  
RESULTADO DE LA CONSTRUCCIÓN DE LOS FERROCARRILES, LOS TELÉ-  
GRAFOS TAMBIÉN EVOLUCIONARON TENIENDO UN GRAN CONTACTO CON -  
ELLOS Y, ADEMÁS, EL GOBIERNO, AL OTORGAR UNA AUTORIZACIÓN FE-  
RROVIARIA, SE RESERVABA EL DERECHO A TENDER UN ALAMBRE EN -  
POSTES CORRESPONDIENTES A LAS EMPRESAS CONSTRUCTORAS.

DESPUÉS DE LA EMPRESA DE JUAN DE LA GRANJA, SE CREARON OTRAS  
EMPRESAS PRIVADAS INTERESADAS EN LOS TELÉGRAFOS. TODAS ÉLLAS  
ERAN FILIALES DE LAS DE FERROCARRILES Y PUERTOS Y POSTERIOR-  
MENTE EL PROPIO GOBIERNO, QUE EXPLOTABA EL DERECHO QUE TENÍA  
DE TENDER ALAMBRES EN LOS POSTES Y EL PRIVILEGIO DE PRIORI-  
DAD EN SUS MENSAJES, CON UNA REDUCCIÓN DEL 50% EN LAS TARI-  
FAS, TENDIÓ LÍNEAS PÚBLICAS.

PRONTO SE CONVIRTIERON LOS TELÉGRAFOS EN UN FACTOR DE IMPOR-  
TANCIA POLÍTICA Y MILITAR, PORQUE EL TRANSPORTE DE LAS TRO-  
PAS SE HACÍA POR FERROCARRIL Y ENTONCES LAS CONCESIONES SE -  
OTORGARON SIMULTÁNEAMENTE A LAS EMPRESAS FERROVIARIAS Y LUE-  
GO EL GOBIERNO EMPEZÓ A CONSTRUIR LÍNEAS POR SU CUENTA, TAN-  
TO EL FEDERAL COMO LOS GOBIERNOS DE LOS ESTADOS. CON ESTE -  
MOTIVO, LAS LÍNEAS CONSTRUIDAS, SIGUIENDO EL TRAZO DE LOS -  
FERROCARRILES, ALCANZARON UN TOTAL DE 68.000 KILÓMETROS EN -  
1899, DE LOS CUALES 48.000 ERAN PROPIEDAD DE LA FEDERACIÓN;  
764 KILÓMETROS. PROPIEDAD DE PARTICULARES; 3.000 KILÓMETROS  
DE LOS ESTADOS Y 11.000 KILÓMETROS PROPIEDAD DE LOS FERROCAR-  
RILES. POSTERIORMENTE SE TENDIERON LOS CABLES SUBMARINOS -  
QUE UNÍAN VERACRUZ Y GÁLVESTON Y A SALINA CRUZ CON CENTRO A-  
MÉRICA.

D). TELÉFONOS. LA PRIMERA LÍNEA SE TENDIÓ EN 1878 Y LA PRIMERA  
CONCESIÓN OTORGADA FUE LA DE LA COMPAÑÍA MEXICANA DE TELÉFO-  
NOS; DESPÉS VINO LA COMPAÑÍA ERICSSON, CON LO CUAL EMPEZÓ A  
ESTABLECERSE UNA COMPETENCIA. EN 1899 LAS LÍNEAS TELEFÓNI-  
CAS TENÍAN UN DESARROLLO APROXIMADO DE 30.326 KILÓMETROS.

E). CORREOS. A PESAR DE LOS PROGRESOS REALIZADOS DURANTE EL GO-  
BIERNO DE LA DICTADURA PORFIRISTA, LOS CORREOS NO SOLAMENTE  
NO DEJABAN UTILIDAD, SINO QUE SIGNIFICABAN UNA PÉRDIDA CONS-  
TANTE: AL GOBIERNO LE COSTABA MANTENER LAS OFICINAS DE COR-  
REOS Y AGENCIAS, APROXIMADAMENTE 400 MIL PESOS AL AÑO.

SIENDO LOS CORREOS Y TAMBIÉN LOS TELÉGRAFOS, SERVICIOS MONO-  
POLIZADOS POR EL ESTADO, AMBOS SERVICIOS SE MANTUVIERON A BA-  
SE DE PÉRDIDAS.

#### D. LA MINERÍA.

COMO HABÍAMOS MANIFESTADO CON ANTERIORIDAD, DE 1821 HASTA -  
1880, EL CAPITAL INGLÉS PREDOMINÓ EN LA ADQUISICIÓN DE LAS -  
MINA EN MÉXICO. ADEMÁS DE LAS MINAS EN EXPLOTACIÓN SE VEN-  
DIERON TIERRAS VÍRGENES DE DURANGO, CHIHUAHUA Y ZACATECAS, -  
DONDE LOS INGLESES OBTUVIERON UTILIDADES MUY PRODUCTIVAS.

DE NUEVA CUENTA, EL INGENIERO FRANCISCO BULNES, EN SU OBRA -  
"EL VERDADERO DÍAZ Y LA REVOLUCIÓN", CONSIGNA LA INFORMACIÓN  
SIGUIENTE: "LOS FERROCARRILES FUERON CONSTRUIDOS EN SU TRAZO  
INICIAL CON EL DELIBERADO PROPÓSITO DE UNIR LOS CENTROS MINE-  
ROS MÁS IMPORTANTES, CON LOS CENTROS DE CONSUMO Y LOS PUER-  
TOS DE EMBARQUE. ESTO EXPLICA POR QUÉ ENTRE LOS PRIMEROS -  
PUNTOS UNIDOS POR EL FERROCARRIL SE ENCUENTRAN ZACATECAS, --  
SOMBRERETE, GUANAJUATO, PACHUCA, SAN LUIS POTOSÍ, ETC.. SI  
SE EXAMINA EL MOVIMIENTO DE CARGA MANEJADO POR LOS FERROCAR-  
RILES, SE ENCONTRARÁ QUE, DESDE UN PRINCIPIO, MÁS DEL 60% -  
DE LA CARGA DE ARRASTRE ESTABA FORMADA POR CONCENTRADOS MINE-  
RALES. SI SE EXAMINAN LAS TARIFAS, SE ADVERTIRÁ UNA DISCRI-  
MINACIÓN EN FAVOR DE LOS MINERALES, QUE SON MÁS BAJAS QUE -  
LAS QUE PAGAN CUALESQUIER OTROS PRODUCTOS DE ORIGEN AGRÍCOLA  
O ANIMAL".

A PARTIR DE 1880 EMPEZÓ A PREDOMINAR EL CAPITAL NORTEAMERICA