

la minería; dentro de pocos años llevará esa vía férrea la vida á los ricos distritos de la Sierra Madre y explotará las riquezas metalíferas mas considerables de la República, siendo eficaz auxilio el ferrocarril que reunirá á San Luis con Tampico.

*

Al volver la vista al pasado, al encontrarnos ya en un estado bastante avanzado y con todos los adelantos de la civilizacion europea, no podemos dejar de hacer algunas consideraciones que se ocurren cuando se pretende comparar las dos civilizaciones que ha tenido México. ¿Cuál era el estado de las comunicaciones en la civilizacion azteca, en esa civilizacion autóctona en que nada está tomado de las naciones del viejo continente?

Sabemos que para la comodidad de los traficantes y otros viajeros se componian los caminos públicos todos los años, despues de la estacion de las aguas; que en los montes y lugares desiertos se habian construido casas á propósito para alojar á los viajeros y que para pasar los rios habia puentes, barcas y aparatos en que se podia atravesar fácilmente, evitando los peligros consiguientes; usaban los mexicanos barcas de todos tamaños, cuadradas, chatas, sin quilla ni palos, empleando para manejarlas solamente dos remos y algunas eran formadas de un tronco hueco de árbol; tambien usaban balsas formadas de cañas sólidas atadas sobre calabazos grandes, duros y vacíos, conduciéndolas de una á otra orilla dos ó cuatro nadadores que tomaban la balsa por un ángulo con una mano y nadaban con la otra, sistema usado todavía hoy en puntos lejanos de las grandes ciudades de la República.

Los puentes eran de madera y los habia tambien de piedra, el mas usado fué el que los españoles llamaron *hamaca*, que era un tejido de flexibles bejuco gruesos y fuertes cuyas estremidades ataban á dos árboles en las opuestas orillas, quedando colgado á manera de columpio: aun existen algunos de estos puentes en varios rios, pasando por ellos los indígenas con la misma facilidad con que atraviesa los puentes de fierro levantados sobre el rio de Tula, la locomotora que va para el Interior; el mexicano ha sido siempre buen nadador y solamente busca el puente cuando carga un peso considerable ó el rio va crecido, siempre ha caminado á pié por no haber tenido á su disposicion fuerza alguna que usar para el transporte; pero en su época de mayor civilización comprendia la necesidad de facilitar las comunicaciones rápidas.

ESTACION DE BUENAVISTA, DEL FERROCARRIL MEXICANO.

(Entre México y Veracruz.)

Dos departamentos con grandes galeras, techados de zinc, uno para mercancías y el otro para pasajeros, hé aquí la parte principal de la estacion de Buenavista; el destinado á los pasajeros tiene tres salas de esperar y actualmente se le está cons-

truyendo á la estacion una elegante y costosa fachada de cantería, cuya mejora demandaba desde hace tiempo aquella localidad que tuvo el aspecto de provisional y se están pintando y reparando los salones; en el interior están los talleres, las oficinas, el telégrafo, los depósitos, el aparato en que descansa la romana para pesar el pulque y las bodegas particulares de la empresa; poco tiene que examinarse en esa estacion que hasta hace poco daba cabida á una seccion de la Aduana que ahora está afuera; el paseante no puede facilmente visifar la estacion sino á determinadas horas y no se le permite pasar al interior.

*

En los dos primeros siglos de la conquista llevada á cabo por Cortés, bajaban de México las mulas que expresamente se destinaban para conducir de Veracruz ó San Juan de Ulua á los viajeros que arrivaban en las flotas; las acémilas eran enviadas con la anticipacion correspondiente, siendo los monges los que con mejores elementos hacian sus viajes; ibanse alojando los viajeros en pobrísimas aldeas y al tercero ó cuarto dia llegaban á Jalapa; despues continuaban albergándose en las ventas; se llegaba á Segura de la Frontera, que estaba cerca de la actual villa de Tepeaca y fué edificada por Cortés; seguian para Tlaxcala y Puebla, en cuyas poblaciones se tomaba descanso.

Para ir en 1806 á alguna de las poblaciones del Oriente, recorridas hoy por el Ferrocarril Mexicano, habia necesidad de esperar que se presentara la oportunidad de un asiento, lo que se anunciaba por avisos de este tenor: «Se solicita un asiento en coche para Jalapa ó se alquilan tres; en la botica de la 3^a calle del Relox darán razon.» «Se solicita un coche de retorno para Perote, dentro de quince dias, ocurrase á la calle de Mesones, frente del meson del Chino.» «Se busca un coche de retorno para Puebla, dentro de quince dias, ocurrase al meson del Chino.» «Encargo: un asiento de coche para Jalapa, contéstese con el que posa en el meson del Angel, cuarto número 11.» «De la casa de D. Diego Ceballos, número 1, sale un coche para Jalapa la semana próxima, quien quisiera uno ó dos asientos, ocurra á dicha casa para hablar con el interesado.» Por este tenor eran los demás avisos, comprendiéndose por ellos cuán difícil é irregular era un viaje hácia Veracruz. El camino seguíase desde Jalapa en litera hasta el puerto y no habia otro medio de llegar á la costa, á no ser que se fuera en caballo ó en mula, esto por supuesto desde que el Consulado hubo abierto el camino carretero en 1796 entre Perote y Jalapa, pues ántes á lo mas llegaban coches hasta Perote. Cuando el viajero se trasporta en diez y ocho horas de Veracruz á México, está muy distante de saber que todavía á principios de este siglo se iba en litera ó á caballo desde aquel puerto hasta Jalapa y que desde allí hasta México solamente se podia caminar en coche empleando en el trayecto mas de doce dias.

Ya en 1823 se hacia el viaje hasta Veracruz en carruajes tirados por ocho mulas, empleando cuatro penosos dias para caminar veintitres leguas hasta Jalapa, esto es, casi á seis leguas por dia con un clima molestísimo y en la primera jor-

nada por terrenos arenosos y sin vegetacion, siguiendo la orilla de la playa: en Santa Fé se detenía el viajero para tomar un refresco y posaba la primera noche en un lugar llamado San Rafael, divirtiéndose los viajeros durante la marcha con cazar conejos y liebres; la noche que estaba en la *Posada* no podia ser mas molesta, pues allí se carecia completamente de toda clase de elementos, formándola una galera cubierta de palma y rodeada de troncos de árbol separados para proporcionar la ventilacion y cada quien se acostaba donde y como podia, siendo indispensable que llevara consigo el colchon aquel que quisiera dormir con cierta comodidad, así como era necesario conducir los comestibles y aun el agua. El segundo dia comenzaban los lodazales ó el polvo, segun la época del año y siempre teniendo que atravesar algunos pantanos se atravesaba á Paso de Ovejas y se pernoctaba en el Puente del Rey; al tercer dia se llegaba al Encero ó Corral Falso y al cuarto entraba el viajero á Jalapa, elevada á cuatro mil seiscientos sesenta y cuatro piés sobre el nivel del mar. Tantos inconvenientes, hacian mala impresion en el viajero.

Entre esa ciudad y Puebla se hacian las siguientes jornadas: á las Vigas ó Perote el primer dia, en el segundo se atravesaban las llanuras estériles y desprovistas de agua y de toda clase de elementos y se pernoctaba en Ojo de Agua, al otro dia ponian temprano las mulas al coche y despues del almuerzo en Nopalucan, llegaba el viajero á Puebla, habiendo necesitado en varios puntos tomar escolta, siendo admirable que un solo tronco de mulas, sin remuda, hiciera un camino tan molesto y penoso como el de Veracruz á Puebla. De esta ciudad á la capital se empleaban dos dias, el primero á San Martin Tsemelucan y al dia siguiente se pernoctaba en Ayotla para llegar á la capital al tercer dia. Estos inconvenientes disminuyeron desde que en Enero de 1833 establecieron la línea de diligencias hasta Jalapa, los Sres. Escandon, Coyne y Compañía, haciendo viajes con regularidad; costaba el asiento cuarenta pesos de México á Jalapa con una arroba de equipaje, y se continuaba el viaje en litera hasta Veracruz.

Se tenia poco conocimiento de las distancias y de la extension de los caminos, de manera que cada quien seguia el que le agradaba y en este sentido era tanta la ignorancia, que el Ministerio de Relaciones en la Memoria presentada á las cámaras en 1826, decia en lo relativo á caminos: «En cuanto al camino de Veracruz, se ha nombrado una comision para que resuelva, cual es la línea mas corta de México á Veracruz y mas practicable y cuales son los puntos del Valle de México, enfilados en esa línea;» entónces, por primera vez se presentaba al congreso un pequeño presupuesto para la apertura y mejora de los caminos de la República.

La compostura y conservacion de los caminos se hacia por contratas y algunos se hipotecaban por el gobierno, pues todos tenian asignados los peages que subsistieron hasta 1869. En 1842 se establecieron dos presidios para atender á la reposicion del camino entre Veracruz y esta capital y se siguió el mismo sistema en otras vías, queriendo aprovechar el trabajo de los presidiarios cuyo sistema ningun buen resultado dió. El camino de Perote á Veracruz estuvo en poder de los acree-

dores, á los que se concedió permiso en Marzo de 1842 para que construyeran una vía férrea de Veracruz á San Juan, estableciéndose para esa y otras obras del mismo camino, un dos por ciento de *avería* sobre los efectos importados por aquel puerto. Entónces se formó una direccion general de caminos.

Nadie dudaba desde esa época, que la República Mexicana, tan susceptible de adelanto por sus numerosos elementos y que carece completamente de vías fluviales, necesita mucho de los ferrocarriles que sin duda son mas ventajosos que los canales, teniendo una prueba innegable en el territorio de los Estados-Unidos, donde, no obstante la multitud de rios, se han estendido considerablemente las vías férreas, que en nuestro territorio dan mejor resultado porque no hay hielo que las obstruya, el costo de ellas es una tercera parte del que alcanzan en la vecina República y no hay que emprender grandes obras, excepto en la parte que descien- de hácia las costas.

*

La primera concesion para una vía férrea en la República Mexicana, fué dada por el Presidente D. Anastasio Bustamante el año de 1837 al Sr. Francisco Arrillaga, constituyendo un privilegio que explotaria el concesionario por treinta años, se pactaron las tarifas señalando un real por arroba, á lo mas, á los efectos conducidos á Veracruz y diez pesos por carga de cuatro quintales á las mercancías que se internaran de ese puerto á México; el empresario se comprometió á dar, despues de once años de explotacion, cincuenta mil pesos anuales hasta completar un millon.

El camino de fierro entre México y Veracruz fué presupuestado en 1837, por el Sr. Arrillaga, en seis millones y medio de pesos, despues avaluó la obra el ingeniero Talcott en trece millones y la compañía constructora por fin, la apreció en veintisiete millones. Cuatro años despues que en Manchester y Liverpool se hubieron establecido los primeros caminos de fierro, el Sr. Arrillaga tuvo la idea de establecer esa mejora aquí y personalmente recorrió las montañas del Cofre de Perote y el Pico de Orizaba para estudiar el terreno, trajo algunos ingenieros, formó los diseños y los presupuestos y pidió y obtuvo un privilegio para construir el camino, sin pedir subvencion y al contrario, cedia al gobierno una parte de las utilidades; el proyecto quedó sin realizarse por las dificultades que á ello opusieron nuestras vicisitudes políticas.

México no podia permanecer estacionario en medio de tanta riqueza que lo rodea y queriendo participar de los grandes beneficios que traia consigo la construcción de las vías férreas, hizo un impulso en 1842, dándose entónces otro decreto para la construcción de un ferrocarril entre Veracruz y esta capital; todos los gobiernos que siguieron procuraron favorecer dicha construcción, sin conseguir su objeto á pesar del mucho dinero gastado, debiéndose en parte á lo mal meditado de las concesiones, y en parte á los trastornos sociales, pues hasta 1862 solamente se habian

construido algunos kilómetros del lado de Veracruz y una pequeña línea de esta capital á Guadalupe.

En 1842, el Sr. D. Antonio Garay, representante de los individuos que reconocian parte en los fondos debidos á los Consulados, pidió y logró, que se le concediera el privilegio para llevar á cabo la obra que habia proyectado el Sr. Arrillaga; con dinero de la Nacion comenzó á construirse el camino, en el mismo año de 1842, destinando á la obra el dos por ciento de *avería*, encargándose el gobierno de vigilar los trabajos. El Sr. Garay no pudo continuarlos y el camino apenas avanzó poco mas de una legua, hasta que en 1855 los Sres. Mosso hermanos pidieron privilegio para continuarlo; entónces tuvo principio la construcción del ferrocarril de México á Guadalupe y el de Veracruz avanzó hasta un punto llamado la Tejería, cuatro leguas distante del puerto. Despues se presentó el Sr. Escandon y compró la concesion á Mosso; comenzaron los esfuerzos del nuevo concesionario para llevar á cabo la obra proyectada: logró vender en Europa parte de los bonos autorizados por la concesion de 1857 ampliada en 1861 y de aquí nació la "Compañía limitada" porque los compradores se limitaron á la adquisicion de cierto número de acciones en determinada cantidad, sin comprometerse á mas en cuanto al crédito personal ó pecuniario; en la época de la intervencion francesa fué construido el tramo de la Tejería á Paso del Macho y el Sr. Escandon se presentó como contratista.

El año de 1824, recien hecha la independecia, vinieron los capitales de los ingleses á dar impulso á las empresas mineras é industriales en México, pero no habiendo tenido buen éxito las redujeron mucho y hasta el año de 1865, en el que el Sr. Escandon traspasó á súbditos ingleses la concesion que tenia para construir y explotar un camino de fierro entre Veracruz y México, no habia vuelto el capital inglés á tomar participio en empresas mexicanas de una manera considerable.

La construcción de la vía férrea que destruyera los obstáculos entre el puerto principal de la República y la capital, fué una necesidad reconocida desde hace muchos años: en Octubre de 1852 expidió el gobierno una convocatoria solicitando postores para construir el camino de fierro de esta capital á la ciudad de Puebla, por los Llanos de Apam; otro de Veracruz á Paso de Ovejas y un tercero desde el puerto de Veracruz hasta otro de los de la República en el Océano Pacífico. Presentóse D. Tomás P. Levy haciendo presente que para formular sus propuestas respecto del camino de Veracruz á Paso de Ovejas, necesitaba hacer un reconocimiento del terreno por donde habia de pasar y calcular así su costo; se le concedió el permiso y fueron expedidas las órdenes convenientes para que los ingenieros verificaran el reconocimiento, así como tambien el de los terrenos por donde pudiera establecerse otra vía de comunicacion desde Alvarado á Huatulco.

Esos fueron los primeros ensayos en materia de ferrocarril entre nosotros, siendo mas formal la concesion hecha en 1854 á D. Juan Laurie Rickards, dándole privilegio esclusivo para la construcción de un camino de fierro de Veracruz á México, pasando por Puebla y por los Llanos de Apam y llevarlo despues de México

á uno de los puertos del Océano Pacífico; pero el asunto no pasó de concesion escrita, hasta que en 2 de Agosto de 1855 se concedió privilegio á los Sres. Mosso hermanos, para la construcción del camino de fierro, desde el Paso de San Juan, en el Estado de Veracruz, hasta Acapulco ú otro punto del mar Pacífico. Al siguiente año, otro decreto concedió permiso á D. Alberto C. Ramsey para construir un camino de fierro desde Anton Lizardo, en el golfo de México, hasta el puerto de Acapulco en el Pacífico.

La mayor parte de las concesiones caducaron ántes de emprenderse los trabajos preparatorios y en cuanto á los concesionarios que algó hicieron, tan solo hubo una esperanza mas ó ménos fundada de que realizarían los compromisos á que en su totalidad faltaron. Un solo proyecto subsistió y vino sobrenadando sobre el naufragio que todos los demás sufrieron, debido en gran parte á nuestros trastornos políticos: la concesion de los Sres. Mosso hermanos enagenada al Sr. Antonio Escandon con permiso del gobierno; desde entónces pareció presentarse con todos los caracteres de formalidad el establecimiento de la vía férrea entre Veracruz y México. El Sr. Escandon llevó á cabo desde luego la construcción de un primer tramo entre México y Guadalupe Hidalgo. Los fondos del gobierno no permitían las subvenciones; pero además de la generosidad en dar privilegios exclusivos, aseguraba á los accionistas con el fondo de mejoras materiales, el rédito de seis por ciento anual á los capitales que se invirtieran en el ferrocarril de Veracruz á México y en el de Anton Lizardo á Acapulco, segun se ve en los decretos respectivos.¹

Además, en el contrato celebrado con el Sr. Antonio Escandon, como cesionario del privilegio Mosso, quedó pactado que se haría una conversion de ocho millones de la deuda interior, que ganaba tres por ciento de rédito, en igual cantidad de la misma deuda, emitiéndose bonos que tendrían cinco por ciento anual y dos por ciento de amortización, satisfecho con la mitad del veinte por ciento consignado á las mejoras materiales; el empresario se comprometía á tener sobre el camino por lo ménos cuatrocientos trabajadores en la época de secas y á concluir treinta leguas en seis años, adelantando la vía para sacarla de la zona del vómito con ciento cincuenta mil pesos de multa si no lo hacia, y construiría además una Penitenciaría y una casa de Inválidos, en cuyos edificios debia invertir un millon de pesos; cedia al gobierno, en cambio de la subvencion, el veinte por ciento de las utilidades, esto es, de lo que quedara despues de hechos los gastos y deducir el seis por ciento que ganaban los capitales invertidos. Tambien tenia el sobrante del fondo de Minería.

El empresario podia hipotecar los tramos á medida que los fuera construyendo, con tal que no fuera á ningun gobierno extranjero, pero nunca podia hipotecar el privilegio mismo sin permiso del gobierno de la República. Se entregó al Sr. Escandon el tramo de camino de Veracruz á San Juan, con todas las existencias y materiales, dando el valor que representaban y el de la calzada de Guadalupe en

(1.) 1º de Febrero y 2 de Agosto de 1856.

acciones que despues compraria el empresario en setecientos cincuenta mil pesos. La empresa habia de exhibir, para amortizarlos, ocho millones de pesos de la deuda interior y construiría en Veracruz un muelle y almacenes á lo largo de la muralla; los trasportes del gobierno pagarian la mitad de los precios de tarifa fijados para el público.

Sin embargo de las grandes contrariedades que hubo que vencer, la tendencia al progreso y al adelanto se sobrepuso á todo; á pesar de nuestros trastornos sociales no hemos permanecido estacionarios y el espíritu de empresa ha dado frecuentemente marcadas señales de vida, influyendo mucho estar junto á una Nacion agitada por enorme movimiento, con rápidas y frecuentes comunicaciones y entre dos mares surcados por innumerables vapores que llevan, no solamente las producciones de un país á otro, sino los adelantos de la civilizacion.

Para los nacionales y para los que visitaron la República hace diez años, era penosa la impresion que causaba el camino carretero lleno de precipicios, escollos y maleza y mas que dolorosa impresion era de resultados funestos. Á principios de este siglo hicieron esfuerzos los Consulados de México y Veracruz y consiguieron componer algo el mas importante de los caminos del vireinato; pero las muchas revoluciones en que unos y otros contendientes se empeñaban en abrir zanjas, romper puentes y obstruir las comunicaciones, ocasionaron la completa destruccion de los pocos caminos medianamente regulares que llegamos á tener.

Próximos estamos á figurar ventajosamente en medio del movimiento social que nos invade y los artículos que hoy no se explotan ó que están reducidos al consumo interior, obtendrán prodigioso desarrollo, facilitándose su venta con la economía de fletes; hasta hoy circunstancias excepcionales han contribuido á que no hayamos obtenido ese resultado que se buscó primeramente en el ferrocarril cuya concesion le fué hecha al Sr. Antonio Escandon.

El concesionario al llegar el ejército francés que venia á intervenir en México, celebró un convenio con el general en jefe y en consecuencia se siguió la obra dirigida por ingenieros franceses hasta Paso del Macho, construyendo ochenta kilómetros, y despues el mismo Sr. Escandon concluyó un contrato en Lóndres con la «Compañía Limitada,» que daba seguridad de llevar á cabo la obra aunque con grandes sacrificios del erario nacional; ese contrato fué nulificado por la administracion republicana que siguió al régimen imperial, pero despues se consideró conveniente aprobarlo con algunas modificaciones. En 1865 fué establecido un derecho adicional de quince por ciento cobrado en las aduanas marítimas y destinado al camino de fierro en cambio de acciones.

Esta empresa habia ya terminado y puesto en explotacion mas de la mitad de la vía férrea al concluir el año de 1867, no sin haber tenido que vencer algunas dificultades por la caducidad en que cayó al haber sido traspasada la concesion sin consentimiento del gobierno republicano, y aunque la empresa fué indultada de las penas en que incurrió por faltar á la ley, se le disminuyó la subvencion y le fueron restringidas las franquicias de que ántes gozaba, resolviéndose el asunto