

ficación final. No cree el Sr. Limantour que aun siendo favorables todas las circunstancias, pueda la deseada enmienda llegar á ser ley dentro de un año de su proposición en el Congreso."

Si llega á realizarse ese plan para acabar de una vez con el sistema de alcabalas en toda la República, México nada tendrá que envidiar por este concepto á los Estados Unidos, donde reina la más completa franquicia para el comercio al pasar las mercancías de uno á otro Estado. Muchas medidas económicas ha planteado el Sr. Limantour para bien del país, desde que desempeña la cartera de Hacienda, y con la que acabo de indicar, que es el ideal que en la actualidad persigue, pondría digno remate á la grandiosa obra de la regeneración económica de México.



## V.

ENTREVISTA CON EL GENERAL GONZÁLEZ COSÍO, SECRETARIO DE COMUNICACIONES Y OBRAS PÚBLICAS.—LO QUE HAN DEJADO EN MÉXICO LOS ESPAÑOLES.—ENTREVISTA CON EL SR. FERNÁNDEZ LEAL, SECRETARIO DE FOMENTO.

México, 23 de Agosto de 1895.

**N**OTORIA como es la actividad que en los últimos años han venido desplegando algunos ramos del Gobierno, como indiqué en mi última carta, parece que donde se hace más marcada y evidente, es en el de Comunicaciones y Obras Públicas, según he podido colegir de dos interesantes conversaciones que he tenido con el entendido y laborioso ministro de ese ramo, el General González Cosío, el cual ha tenido la amabilidad de poner á mi disposición varias memorias y folletos publi-

cados por dicha Secretaría, particularmente la muy notable y luminosa Reseña Histórica de los Ferrocarriles construidos y en explotación en toda la República, desde Agosto de 1873 hasta Diciembre de 1894.

Despréndese de dicha reseña que en ese período ha otorgado la referida Secretaría ciento sesenta y cinco contratos ó concesiones para otras tantas líneas de ferrocarriles, unas con subvenciones del Erario, otras con regalías de terrenos y otras sin ningún subsidio. De todos esos proyectos se han anulado algunos y otros han caducado, llevándose á feliz terminación cincuenta y dos vías férreas, con una longitud total de diez mil setecientos sesenta y tres kilómetros, y quedando, al finalizar el año de 1894, treinta y nueve concesiones vigentes para igual número de vías, en algunas de las cuales se han construido pequeños tramos y en otras se han hecho los trazos y reconocimientos.

Las líneas más importantes son: el Ferrocarril Central y sus ramales, con dos mil

novecientos treinta y dos kilómetros en explotación; el Nacional Mexicano, con sus ramales, cuya longitud total es de mil ochocientos cuarenta y seis kilómetros; el Internacional, que tiene en explotación novecientos veinte y dos kilómetros; el Interocéánico y sus ramificaciones, con una extensión de setecientos ochenta y ocho kilómetros; el de Monterrey al Golfo Mexicano, con seiscientos veinticuatro kilómetros de longitud; el Ferrocarril Mexicano, que explota cuatrocientos setenta kilómetros; el de Sonora, que recorre un trayecto de cuatrocientos veintidós kilómetros; y el Nacional de Tehuantepec, cuya línea, á través del istmo, tiene cuatrocientos un kilómetros de desarrollo.

Los productos anuales que han tenido los diversos ferrocarriles de la República han crecido en 20 años desde \$ 2.097,104, que fueron en 1873, hasta \$ 25.563,922, cifra que representa los ingresos en el año de 1893. Si se considera que el primer ferrocarril, el de Veracruz á México, data de

1873, y que al finalizar dicho año sólo había en toda la República quinientos setenta y ocho kilómetros de vías férreas, es, en verdad, sorprendente el desarrollo que ha habido en México en materia de ferrocarriles, siendo los años de mayor actividad los de 1882, 1883, 1888 y 1890.

La vía que ofrece mayor interés por las enormes posibilidades á que se presta, es la que atraviesa el istmo de Tehuantepec, desde Coatzacoalcos en el Golfo hasta Salina Cruz en el Océano Pacífico. Esta línea quedó terminada el 15 de Octubre de 1894, y con ella quedará establecida la más breve y ventajosa comunicación interoceánica á través del Continente que promete ser muy favorecida, así para el intercambio de mercancías como para el tránsito de viajeros.

Queda vigente la concesión de 1881, reformada en 1885, para la construcción de un ferrocarril de condiciones especiales para el transporte de buques del istmo de Tehuantepec; pero por fallecimiento del capitán Eads, que concibió ese proyecto, han

quedado en suspenso las obras de construcción.

La idea de buscar una vía corta y fácil de comunicación entre los dos Océanos por el istmo de Tehuantepec, no es nueva. Ya en tiempo de la dominación española se habían hecho estudios con ese objeto. El Sr. Matías Romero, representante de México en Washington, hubo de reconocer en un artículo que sobre este asunto publicó en una Revista técnica de los Estados Unidos que el mismo Hernán Cortés "examinó personalmente el istmo con la esperanza de hallar un paso, y comprendiendo las importantes ventajas geográficas del istmo, esperaba confiadamente que habría de llegar el tiempo en que se estableciera por él la comunicación interoceánica." Y luego agregaba: "Bajo el reinado de Felipe II, en el siglo XVI, y de Carlos III, en el siglo XVIII, se hicieron reconocimientos notables por su exactitud, teniendo en cuenta el estado de la ciencia en aquella época."

He aquí el verdadero punto de vista en

que debieran de colocarse los detractores de España al juzgar los hechos referentes al descubrimiento y la conquista de América. Míranlos, por lo general, bajo el prisma de los adelantos modernos y aplícanles para su examen analítico, leyes, principios, métodos y procedimientos nuevos, totalmente desconocidos en aquella época, á los cuales no es posible que aquellos hechos puedan ajustarse en modo alguno. Eso equivale, en realidad, á valerse del microscopio para ver y examinar objetos lejanos.

Precisamente en México han dejado los españoles más pruebas que en ninguna otra de las antiguas colonias, de su actividad en muchos ramos. No hay obra notable en México, ni proyecto grandioso, cuya concepción no se remonte á la época de la dominación española. ¿Acaso en minería y metalurgia; acaso en agricultura é irrigación; acaso en acueductos y viaductos; acaso en iglesias y en palacios; acaso en colegios y academias; acaso en las ciencias y en las artes, no han dejado en México los espa-

ñoles obras notabilísimas, que aun hoy admiran los extranjeros que las visitan ó estudian? Pues qué ¡al finalizar el siglo XVIII, había en las colonias inglesas que constituyeron la República de los Estados Unidos, ciudad alguna que pudiera compararse en grandiosidad y belleza con esta Capital de la Nueva España? ¿Acaso en alguno de los trece Estados que forman el núcleo de la Unión Federal en la República del Norte, encuentra el viajero ningún edificio notable, ninguna obra monumental, ninguna basílica grandiosa, que date de una época anterior á su independenciam, y marque las huellas de avance civilizador de la tan cacareada é injustamente elogiada colonización inglesa?

Pues aquí, en México, sucede todo lo contrario. Desde el cráter del Popocatepetl, hasta los más lejanos confines de la República, apenas si se puede dar un paso sin encontrar pruebas evidentes de la actividad emprendedora de los españoles, así en el laboreo de minas como en el cultivo de los

campos; así en las ciudades del interior, como en los puertos; aquí y allí obras notables de ingeniería, monumentos arquitectónicos, soberbios edificios que resisten á la acción del tiempo y de las convulsiones seísmicas.

Hace poco se impuso la necesidad de aumentar el caudal de aguas para el abastecimiento de esta Capital, y se otorgó una concesión para la toma del agua de varios manantiales vecinos y en conducción hasta los tanques de Chapultepec. Pues bien; las obras han sido de fácil realización, y en estos días se dispone el Ayuntamiento á celebrar la traída de las aguas, gracias al aprovechamiento de un acueducto construido en tiempo de los españoles, que hace mucho se hallaba en completo estado de abandono.

Hasta la grandiosa y utilísima obra del desagüe del Valle de México, este importantísimo trabajo que, según me ha manifestado el Sr. González Cosío, quedó ayer mismo virtualmente terminado en el paso

del agua por el canal, lleva el sello de la iniciativa española. Los ingenieros modernos no han hecho otra cosa que adoptar los planos y las obras de los ingenieros españoles que en tiempo de los virreyes estudiaron el proyecto.

Así se reconoce con justicia en una memoria publicada por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, de donde entresaco el párrafo siguiente: "Desde el tiempo del Gobierno Español se hicieron varios proyectos con el objeto de dar salida para fuera del Valle de México, á una parte más ó menos considerable de las aguas que en él vienen á depositarse. Entre esos proyectos, el más afamado fué el de Enrique Martínez, el cual se llevó á cabo haciendo el colosal Tajo de Nochistongo, que hasta la fecha ha servido para desviar las aguas del río de Cuautitlán, disminuyendo, por lo mismo, notablemente, los peligros de inundación de nuestra hermosa Capital. El proyecto que está en ejecución en la actualidad fué trazado, con algunas modificacio-

nes, según las ideas que desde el tiempo del Gobierno Español había emitido Simón Méndez, y que el año de 1849 siguió también el capitán de ingenieros americano, Smith."

Esta obra, que tan poderosamente ha de contribuir á la seguridad y salubridad de esta metrópoli, consta de tres partes: un canal de más de 47 kilómetros, que viene á ser la prolongación de la red de atarjeas de la ciudad, destinado á recibir los desechos de la misma así como á gobernar las aguas del lago de Texcoco: un túnel revestido de piedra artificial y ladrillo, de una longitud de 10 kilómetros y para un gasto de 18 metros cúbicos de agua, y, por último, un tajo de desemboque, abierto en el cauce de un antiguo arroyo, de 3 kilómetros de largo y una profundidad media de 10 metros. Bajo la entendida dirección del ingeniero Sr. Luis Espinosa se ha llevado á feliz término esta tan deseada mejora, sin resultar ninguno de los cataclismos ó trastornos que algunos timoratos presagiaban.

Me ha manifestado, por último, el Sr. González Cosío, que se han hecho varias concesiones para proyectos y obras de irrigación en varios puntos de la República, y se tienen otros en estudio, pues hoy por hoy empieza á preocupar á los gobernantes, á los hacendados y á los hombres de negocios de México, la continuada sequía que se experimenta en muchas regiones, debida á los cambios atmosféricos y climatológicos producidos por la inmensa tala de los bosques, que se ha hecho necesaria para la alimentación de las locomotoras en todos los ferrocarriles.

En el hermoso palacio que sirve de Museo y Escuela de Minería, uno de los notables edificios que debe México al genio del arquitecto español Tolsá, están instaladas las oficinas de la Secretaría de Fomento, y allí he tenido el gusto de oír de boca del distinguido ingeniero Sr. Fernández Leal, que desempeña con acierto esa cartera, una descripción sumamente halagüeña del estado de creciente prosperidad en

que se hallan hoy los diversos ramos que comprende su ministerio.

“Hace dos años, me ha dicho, el Congreso dictó una ley de minería sobre bases muy liberales, y los efectos benéficos de esa medida se dejaron sentir en el acto, como lo demuestra el hecho de que en estos dos últimos años se han abierto á la explotación unas dos mil seiscientas minas, siendo así que antes de regir dicha ley apenas si pasaban de dos mil las propiedades mineras que había en toda la República. En estos dos años, pues, se ha más que redoblando el número de minas en el país, y con dificultad pueden estas oficinas despachar el número creciente de denuncias que se hacen todos los días. De las nuevas minas, algunas están dando resultados casi fabulosos, y aunque la mayor parte son de plata, se han descubierto y se laborean unas cuantas minas de oro en la sierra más cercana al Pacífico.

“Hace poco tiempo el Sr. Presidente de la República y varios Ministros asistimos á

la inauguración de una mina en las inmediaciones de Catorce, donde se ha puesto una instalación eléctrica verdaderamente notable, con dinamos y maquinaria de lo más reciente que ha producido el genio inventivo de la mecánica, lo cual demuestra la tendencia que hay por parte de nuestros dueños de minas, sociedades mineras é ingenieros, á adoptar métodos nuevos y científicos para el laboreo de las minas, y esto, naturalmente, ha de producir grandes economías y más pingües beneficios.

“El estado de la agricultura es floreciente en todo el país, y lo fuera mucho más si pudieran disponer de agua los que trabajan los campos. Los plantíos de café van creciendo en extensión, así en las laderas de Levante como en las de Poniente, y de aquí á pocos años constituirán uno de los principales veneros de riqueza, no sólo por el alto precio á que se vende ese producto aun dentro del país, sino porque al exportarse al extranjero se dobla el beneficio por el cambio de la moneda.

“México es un país privilegiado por su variedad de climas, puesto que puede producir frutos diversos, desde los tropicales hasta los de zonas templadas y frías, y á medida que vaya extendiéndose la red de ferrocarriles y facilite mover los productos desde el interior á las costas, irá creciendo la exportación, porque México, por razón de la baratura de los jornales, puede competir ventajosamente en los mercados extranjeros con los productos de otras naciones.

“Lo mismo que con los productos agrícolas sucede con las manufacturas, y es sumamente satisfactorio ver que la industria no se queda rezagada en el movimiento progresivo que se nota en todas las fuerzas productoras. Se han dado últimamente concesiones á algunas empresas para aprovechar varias caídas de agua como fuerza motriz, y se instalarán poderosos dinamos para distribuir potencia eléctrica á varias fábricas y talleres. Acaba de organizarse una compañía con un fuerte capital para el estable-

cimiento de una cervecería y alambique, cerca de esta metrópoli, en vista del buen éxito que han alcanzado las cervecerías de Monterrey, Toluca y otras, que hoy surten casi exclusivamente al país, de muy buena cerveza, y la circunstancia de ser norteamericanos los que acometen esa empresa, aportando á ella un millón de pesos, demuestran las ventajas que hoy ofrece este país para la inversión de capitales extranjeros.”

Respecto de inmigración, que es otro de los negociados del Ministerio de Fomento, me ha manifestado el Sr. Fernández Leal que es asunto que tiene en estudio, para proponer, en su debido tiempo, medidas oportunas y leyes juiciosas que propendan á atraer al país braceros que puedan contribuir al desarrollo de la agricultura y la industria.

