

Este doble objeto deben llevar las memorias que, por orden del Exmo. Sr. Presidente, se han formado por los actuales Secretarios del Despacho; y no es de extrañarse, por lo mismo, que tengan una extension y entren en detalles que en otras circunstancias serian acaso inconducentes ó por lo ménos innecesarios; observándose esto principalmente en la memoria del ministerio de mi cargo, no solo porque los numerosos ramos que le están confiados, su importancia vital y los variados trabajos que se han emprendido, exigen explicaciones largas y algunas veces prolijas, sino porque en algunos casos ha de ser preciso, por el buen orden y la mayor claridad, hacer la historia de los sucesos desde que el Ministerio de Fomento se creó, para que se juzgue de la importancia de sus trabajos, ó aun desde ántes, para que se forme un juicio comparativo de épocas diversas; ó en fin, para que un negocio se conozca en todos sus pormenores.

Consumada en parte la revolucion de Ayutla, con la fuga de D. Antonio López de Santa-Anna, y nombrado por el consejo de representantes presidente interino de la República el Exmo. Sr. D. Juan Alvarez; en la época de su transitoria administracion la Secretaría de Fomento se halló completamente nulificada, entre otras causas, por la disposicion que en 10 de Octubre de 1856 se expidió por el Ministerio de Hacienda, para que los fondos especiales se refundiesen en la tesorería general, y á excepcion de dos decretos de que me ocuparé en su respectivo lugar, no hay actos importantes en ese período de que deba tener conocimiento el Soberano Congreso.

Llamado el Exmo. Sr. D. Ignacio Comonfort al poder supremo, el 11 de Diciembre de 1855, me cupo el innerecido honor de que me encargase de la cartera de Fomento; y aunque conocia mi pequeñez para ponerme al frente del ministerio de vida para el país ó impulsar los ramos importantes que le están encomendados, se me llamaba por el hombre que tantos sacrificios ha hecho por su patria, creyendo que podría ayudarle en la regeneracion de México, y yo debí sacrificarle, á excepcion del honor, todo lo que me pertenecia. He estado, pues, á su lado en el tiempo de la administracion dictatorial, y si no he acertado, he consagrado exclusivamente al servicio de la República todo lo que soy y todo lo que puedo: valgan mi recta intencion y mis desvelos, por los errores en que haya incurrido sin voluntad.

CREACION DEL MINISTERIO DE FOMENTO.

La creacion de un Ministerio que exclusivamente se dedicase á la promocion, fomento y ejecucion de obras que positivamente y de una manera muy directa conducir á la prosperidad, era una exigencia para la República Mexicana, reconocida por todos sus habitantes y por todos los gobiernos, cualesquiera que fuesen su sistema y su política.

Ajeno á ella, por decirlo así, ese Ministerio, todos sus trabajos se dirigirian á conseguir la realizacion de bienes que se palpan y hacen la felicidad de los pueblos que quieren adelantar, marchando con la civilizacion y aprovechando las conquistas de la ciencia y de la industria. Ese Ministerio fué por fin instituido por la ley de 22 de Abril de 1853, y le fueron encomendados los ramos siguientes:

Todas las obras públicas de utilidad y ornato que se hagan con fondos públicos, y muy principalmente los caminos, canales y desagüe de México.

La colonizacion y terrenos baldíos.

Las medidas conducentes al fomento de todos los ramos industriales, en todas líneas, considerándose como estímulo indirecto la expedicion de patentes y privilegios y las exposiciones públicas de la industria agrícola, minera y fabril.

La formacion de la estadística general.

Cualquiera de esos ramos era para ocupar la atencion de un hombre, y mas entre nosotros en que todo ó casi todo está por crearse; pero reunidos en un solo Ministerio, son para abismar á cualquiera, por atrevido y entusiasta que se le suponga por las mejoras materiales. Sin embargo, no puede negarse que desde su creacion, el Ministerio de Fomento ha hecho grandes servicios al país, animando con mas ó menos felicidad los objetos que se le confiaron, iniciando mejoras notoriamente útiles, y encaminando á México sin sentir por la vía del progreso intelectual y material.

Y esto era muy natural. Los ramos que hoy son de la atencion exclusiva del Ministerio de Fomento, ántes de 1853 correspondian á las Secretarías de Relaciones, de Justicia y de Hacienda, y era casi imposible que los encargados de su despacho, por mucho empeño que se les supusiera, no los considerasen como objetos secundarios, al lado de las grandes cuestiones políticas ó administrativas que absorbían su atencion. Un Ministerio que se ocupase solo de las mejoras materiales, habia venido á ser de primera necesidad, y lo será

por muchos años en la República, si los hombres de Estado abrigan la convicción de que todas las cuestiones políticas son secundarias; de que la época de transición por la que vamos pasando se prolongará indefinidamente; de que no gozaremos de orden y de tranquilidad en el interior y en el exterior; de que nada seremos, en fin, si no procuramos con fé y con decisión completa, y con cualquiera sacrificio, por costoso que se suponga, mejorar nuestras vías de comunicación y aclimatar entre nosotros esos inventos prodigiosos que hacen desaparecer las distancias: tener una población abundante y morigerada que venga á participar de las riquezas que la Providencia nos ha dado con mano pródiga; é impulsar nuestros diversos ramos de industria hasta ponerla á la altura que el siglo reclama.

La representación nacional ha conocido ya las partes naturales en que estará dividida esta Memoria, á las que no se debe buscar orden lógico y muchas veces ni coherencia alguna, porque los puntos que en ellas se tratarán no los tendrán aparentemente. Voy á ocuparme de cada uno de ellas.

OBRAS PUBLICAS.

CAMINOS CARRETEROS.

Algunos de nuestros caminos carreteros guardan hoy un estado bastante regular, y aun se puede decir que perfecto, si se compara con el en que se encontraban ántes de que se estableciera el Ministerio de Fomento; entónces en general todos estaban abandonados, pareciendo que este ramo tan importante, y que bien merece una muy preferente atención, por ser los medios adecuados é indispensables que toda nación tiene para proteger el comercio, agricultura, industria &c., en México se consideraba innecesario ó muy insignificante, pues que no se trataba de conservar las vías, y mucho ménos de la apertura ó mejora de ellas, resultando de aquí, que cada vez se encontrasen de peor condición, y que tal vez hubiera llegado el extremo caso de carecerse absolutamente de comunicaciones.

Esto es tan cierto, que si se registran las memorias del Ministerio de Relaciones, se encontrará que las que se ocuparon de los caminos, mas bien anunciaron lo malo de ellos que las obras que se hubiesen hecho para su remedio.

La presentada en el año de 1827, dijo: que á virtud del decreto de 9 de Octubre del año anterior, se habia expedido convocatoria para que se presentasen proposiciones para la apertura ó mejora de los caminos de la República, y que se habian dado algunas providencias á este fin; mas no indicó ningun resultado satisfactorio, el cual seguramente no se obtuvo si se atiende á lo que manifiesta la presentada en 1829, que refiriéndose á la promoción de empresas, dice: que no habia tenido efecto ninguna contrata para caminos. La del año de 1829, comienza diciendo en la parte de que se trata: "Nada se ha adelantado en la apertura de nuevos caminos;" y luego muy ligeramente indica, que el camino de Toluca se habia mejorado. La del año de 1831, dice: "En cuanto á obras públicas, tales como caminos, puentes &c., no se ha hecho adelanto alguno notable;" y luego añade: "El camino de esta capital á Veracruz por Jalapa, que bajo todos aspectos debe considerarse como el principal de la República, se halla en un estado de deterioro que en breve quedará inutilizado para carruajes, &c." La del año de 1832 da una idea de los proyectos para la reparación de algunos caminos; mas la de 1833 dice: "Los barcos de vapor proyectados por algunos comerciantes de Tampico, así como el camino que se propuso abrir el gobierno en Oaxaca, desde las costas del Sur hasta Veracruz, es probable hayan tenido pocos ó ningunos adelantos." La del año de 1838 indicó solamente la necesidad de procurar la seguridad y comodidad de los caminos; extendiéndose mas sobre esta materia la del año de 1844, que manifiesta algunas providencias tomadas para la apertura y mejora de las vías de comunicación; pero las de los años de 1847 y 1849 se limitaron á deplorar el mal estado de ellas, y la necesidad de ocurrir prontamente á su reposición.

La ligera reseña que se acaba de hacer, está demostrando la muy poca atención que habian recibido los caminos, los que por consiguiente se encontraban en el mas pésimo estado.

Tal era el aspecto que presentaba este ramo cuando se proveyó á su remedio encargándolo al Ministerio de Fomento; pues éste, apenas comenzaba á organizarse, á los veinte dias de su creación expidió el decreto de 10 de Mayo de 1853, que estableció una administración general de caminos y peajes, encomendándosele inmediatamente los caminos generales por el mismo decreto, y por el que luego se dió en 15 de Junio del propio año.

Las juntas que estaban encargadas de uno que otro camino, tenían tan mal administrados sus respectivos peajes y los cortos trabajos que se ejecutaban, que el camino siempre se encontraba difícil y desatendido; de aquí la necesidad de que se extinguieran dichas juntas, reconociéndose los créditos de los acreedores á peajes por la administración general de caminos. Hubo no obstante que exceptuar á las juntas que, establecidas una en San Luis Potosí y otra en Tampico, habian prestado útiles y gratuitos servicios á la consecución de la vía que debe comunicar, ahorrando distancia, los dos puntos indicados.