

anarquía política que formaban el estado permanente del país, no habrá por qué maravillarse de que ni se abrieran nuevos caminos ni se conservaran los pocos que existían, llegando á ser proverbiales, tanto por su frecuencia como por su esterilidad, las quejas del pueblo y del gobierno sobre esta importantísima materia.

Otra causa influyó en producir estos resultados; y queriendo dejar entera la honrosa responsabilidad de su exposición á su respetabilísimo autor, séanos permitido citar las siguientes palabras del señor Mora (1):

«Después de la Independencia, la clase de gobierno adoptado y las relaciones que por diversos puertos se han establecido, con entera independencia de la capital, entre los mexicanos y extranjeros, han contribuido mucho á la mejora y adelantos de los medios de comunicación, y éstos habrían adquirido mayor perfección si las revoluciones políticas, que viven de asiento en el país, no lo hubiesen embarazado. Varias propuestas de capitalistas extranjeros y nacionales se han hecho para la construcción y mejora de los caminos generales y de travesía; pero el espíritu de partido y las mezquinas ideas que todavía forman en gran parte el fondo del carácter mexicano, han hecho que quedasen sin efecto. De lo primero es prueba el empeño que los diputados de Puebla tomaron en frustrar una empresa extranjera, que tenía por objeto la construcción de un camino más recto de México á Veracruz, y que debía salir directamente á Perote, siguiendo en mucha parte la línea del antiguo; se intrigó de mil maneras hasta frustrar este proyecto, sin otro motivo que el de que la línea no estaba tirada por Puebla, y sucedió lo que ha sido muy frecuente en la República: que la nación fué sacrificada al interés de una sola ciudad. De lo segundo hay innumerables pruebas: los peajes se han querido convertir en renta pública, y no en medio de sostener los caminos; se ha pretendido imponer condiciones muy onerosas á los empresarios, que, sin conducir á nada el objeto principal, los han retraído, por la ninguna libertad que se les dejaba para obrar y lucrar. El espíritu entrometido del gobierno español, que se hace sentir todavía en las autoridades de los Estados y de la Federación, es lo peor de la política del país, y retardará en él por muchos años los progresos en todos los ramos de la prosperidad pública.»

Es también gráfico el siguiente cuadro que de nuestras desdichas en este punto trazó el señor Robles Pezuela, ministro de Fomento del Imperio, en su memoria de 1865, y á ese título permítanos el lector que lo pongamos ante sus ojos (2):

«Los gobiernos de México, conforme se han ido sucediendo, han encontrado el edificio social cada día más derruido y las mejoras materiales en verdadera decadencia.

«Corto fué el legado que nos dejaron los virreyes españoles respecto de caminos carreteros: los de Veracruz á México y el de México á Toluca, hechos por los antiguos Consulados con capitales que aun pesan sobre el crédito pasivo de la Nación, y los imperfectos que la necesidad, á la vez que el interés individual, abrieron por donde la naturaleza indicaba ser más fácil.

«Esfuerzos aislados de un municipio ó de algunos individuos acomodados, trazaron varias de esas tortuosas é incómodas sendas que después el abandono ha hecho desaparecer en parte.

«Nada halagüeño era el aspecto que en este sentido presentaba el territorio de la antigua colonia hispanoamericana; pero, preciso es confesarlo, nosotros al conquistar nuestra gloriosa independencia, embriagados con tanta dicha y tal vez mal aconsejados por encubiertos enemigos, nos extraviámos en un intrincado laberinto de ideas políticas y olvidamos que los verdaderos instrumentos de la civilización son la pala y la barreta, el zapapico y el martillo.

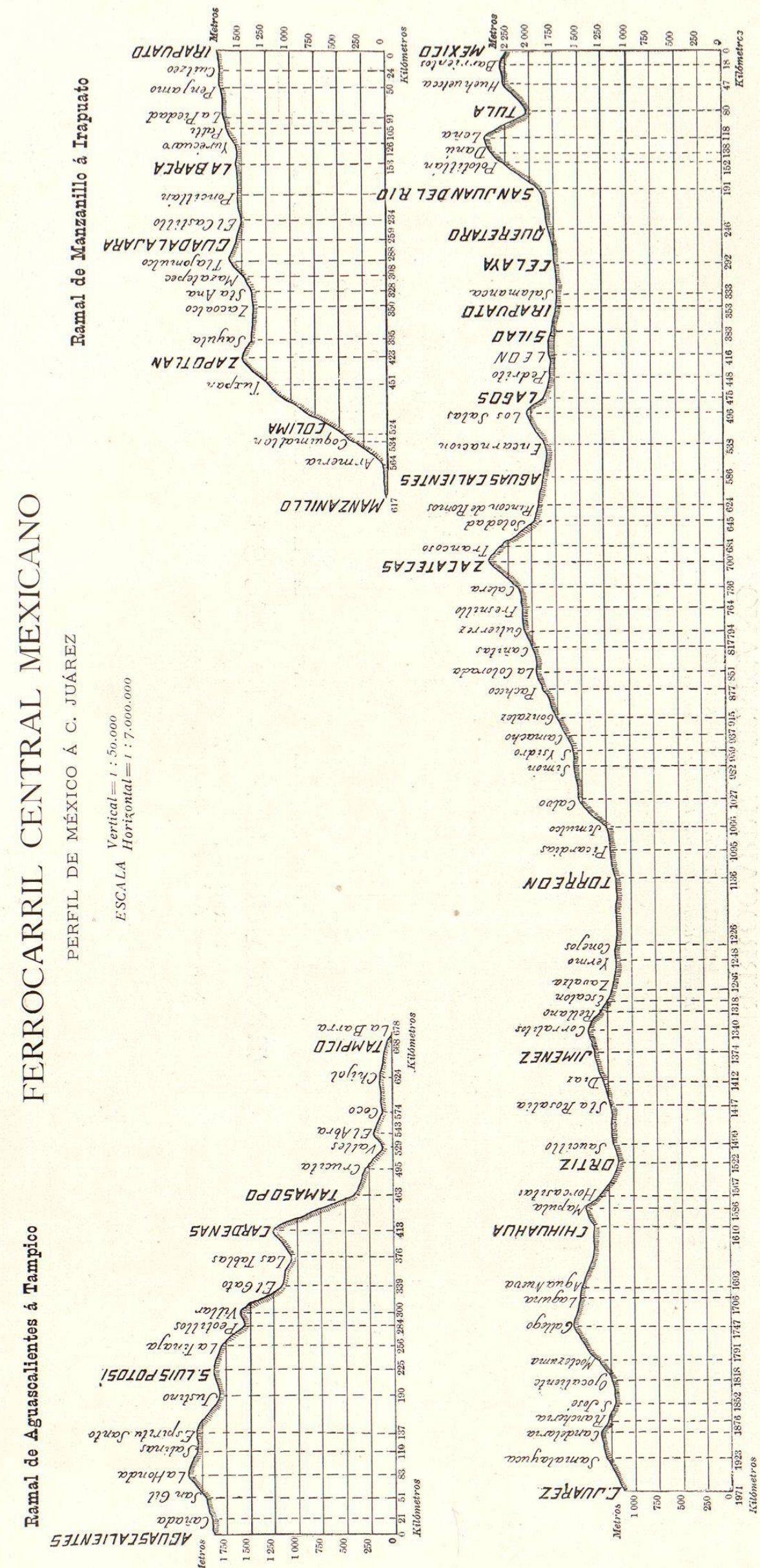
«¿Quién, qué gobierno de los que se levantaban hoy para caer mañana, se ocupó de mejoras materiales? Importuno y hasta absurdo hubiera parecido presentar entonces un proyecto que tendiera á sistematizar la reposición y construcción de carreteras, cuando toda la atención y todo el tesoro eran pocos para armarse y combatir á los revolucionarios.

«Así vemos que, en el período de 1821 á 1852, apenas se advierte que se haya expedido una que otra ley, una que otra providencia relativa á caminos, como anunciando el momento en que el legislador, fijando

(1) México y sus revoluciones, tomo I, pág. 54.

(2) Memoria del Ministerio de Fomento de 1865, página 121.

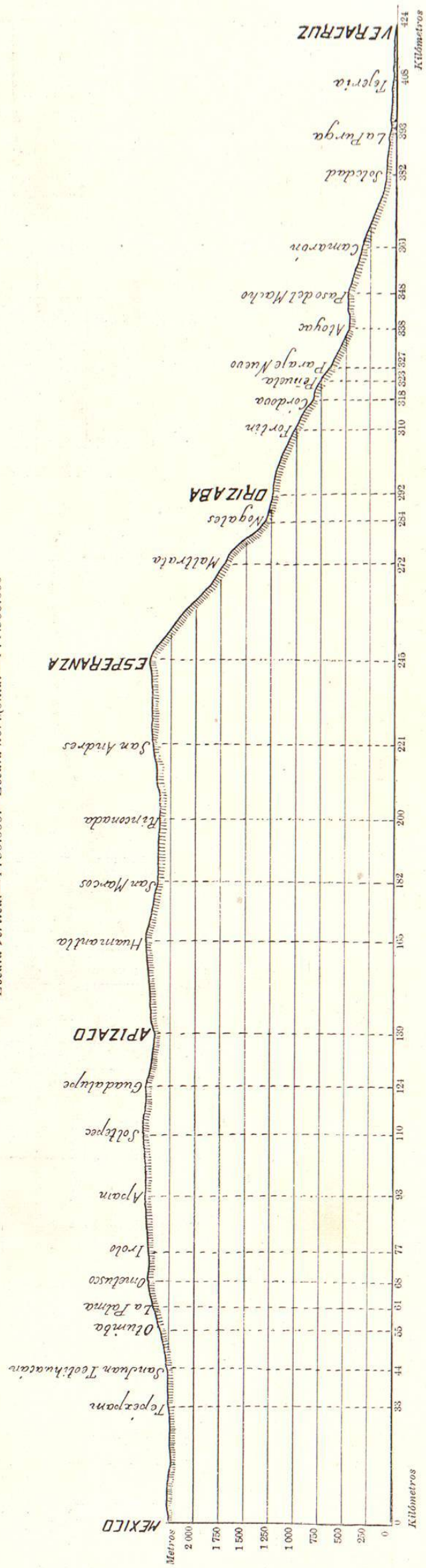
## APÉNDICE AL CAPÍTULO I DE COMUNICACIONES



**FERROCARRIL MEXICANO**

PERFIL DE MÉXICO Á VERACRUZ

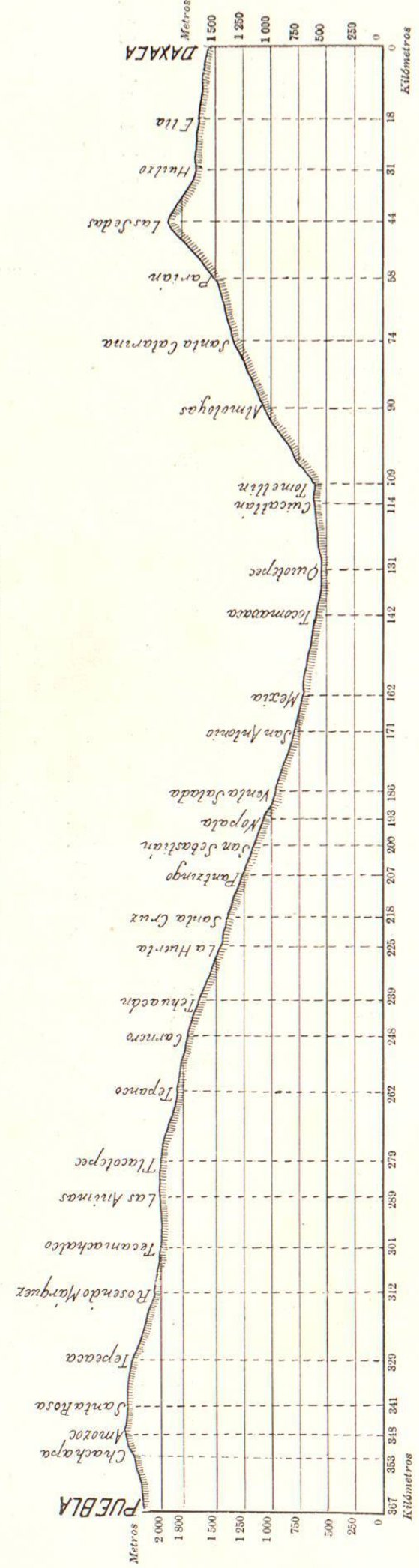
Escala vertical = 1 : 50,000. — Escala horizontal = 1 : 1,500,000



**FERROCARRIL MEXICANO DEL SUR**

PERFIL DE PUEBLA Á OAXACA

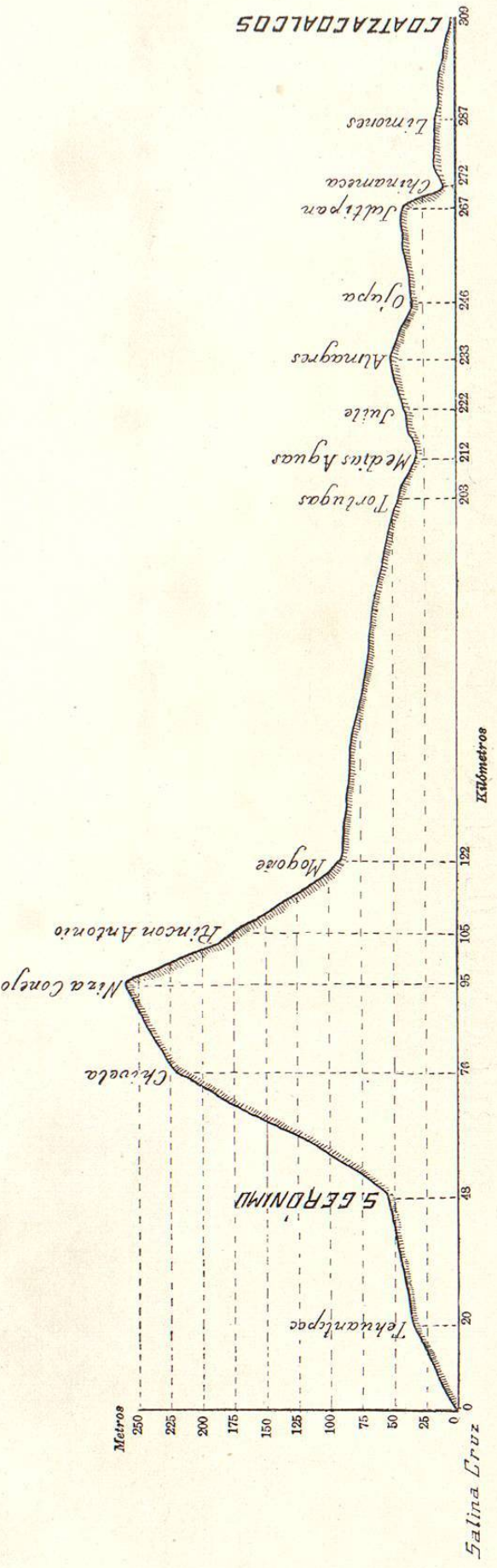
Escala vertical = 1 : 50,000. — Escala horizontal = 1 : 1,500,000



**FERROCARRIL NACIONAL DE TEHUANTEPEC**

PERFIL DE COATZACOALCOS Á SALINA CRUZ

Escala vertical = 1 : 5,000. — Escala horizontal = 1 : 1,500,000



**FERROCARRIL DE MÉXICO, CUERNAVACA Y PACÍFICO**

PERFIL DE MÉXICO Á RÍO DE LAS BALSAS

Escala vertical = 1 : 50,000. — Escala horizontal = 1 : 1,000,000

