

su mirada en asunto de tanta importancia, iba á remediar los males; mas estas disposiciones eran sólo papel escrito, porque la guerra siempre frustraba las más saludables intenciones.

»La época de 1858 á principios de 1863 es luctuosa para México: pocos días hay que no estén señalados con un combate ó con una desgracia; exacerbadas las pasiones, ensañados más que nunca los odios, se operaba una verdadera revolución política y se agotaban cuantos recursos, buenos y malos, se podían hallar é inventar para aniquilarse los partidos beligerantes. ¿Qué extraño es, pues, que no sólo se abandonasen los caminos, sino que de intento se destruyesen, como medida de defensa y para perjudicar á los contrarios? Los operarios, convertidos en zapadores, empleaban sus instrumentos en cortar las carreteras, derribar los puentes y, en suma, en obstruir las comunicaciones. ¿Qué quedaría de ellas?»

Así continuaron, más ó menos, las cosas durante los pocos años que tardó en caer el efímero imperio de Maximiliano, que, sin embargo, justo es consignar que atendió bastante el camino de Veracruz; y sólo puede decirse que terminó la fiebre de constitución y desarrollo orgánicos que el país tuvo que sufrir, para curarse de muchos de los males tradicionales que desde 1821 venían aquejándole y paralizando su progreso, cuando la República se restableció definitivamente en 1867.

Los *peajes*, que ya un decreto del señor Juárez había mandado abolir inútilmente en 1861, porque el estado de perturbación de los negocios públicos hizo indispensable restablecerlos pocos meses después, quedaron definitivamente extinguidos en 19 de Noviembre de 1867, considerando, dice el decreto relativo, las detenciones y molestias que causaba ese impuesto y que pesaban particularmente sobre la clase más pobre de la población, así como la necesidad de ir preparando el establecimiento de la libertad mercantil. Quiso también entonces, como en 1861, substituir el *peaje* con otros impuestos cuyos productos se afectarían á la apertura y conservación de los caminos; pero el Congreso de la Unión, al expedir la ley de ingresos para el año siguiente de 1868-1869, derogó con buen acuerdo esos impuestos é inscribió en el presupuesto de egresos sumas importantes (más de \$ 1.200.000) para las atenciones de este ramo.

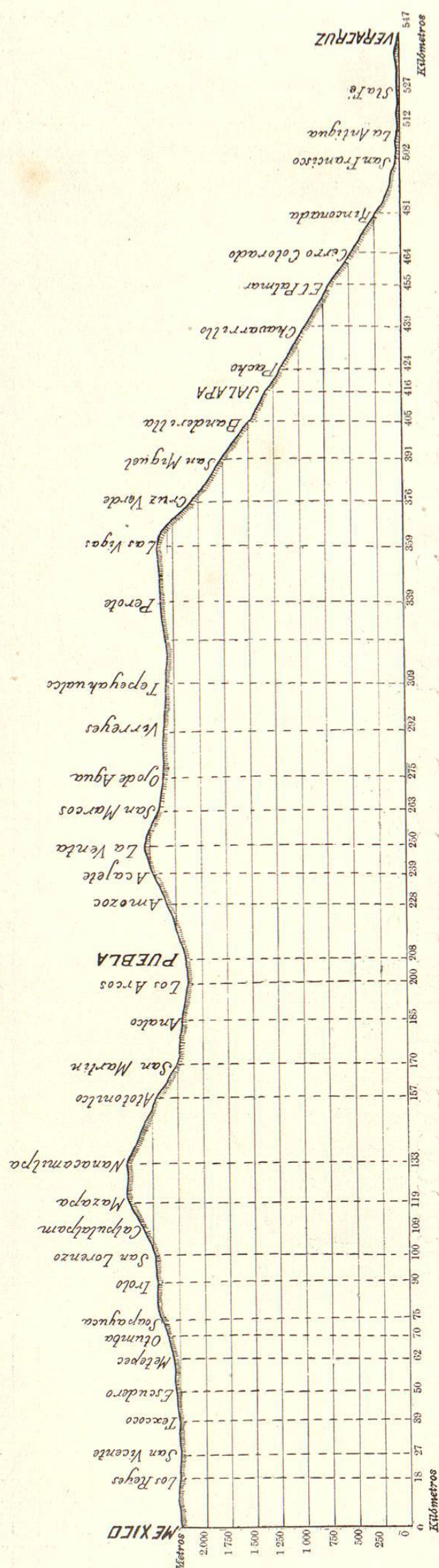
El mismo sistema se siguió en los años posteriores, durante las administraciones del benemérito señor Juárez y del señor licenciado D. Sebastián Lerdo de Tejada y la primera del señor general D. Porfirio Díaz; y si bien los créditos acordados por las Cámaras legisladoras eran siempre mucho mayores que las sumas que en realidad se invertían en los caminos, porque las escaseces del erario no permitían otra cosa, la verdad es que en ésta, como en todas las otras dependencias del servicio público, se introdujeron mejoras de importancia y se trató de crear una organización que hasta entonces no había existido.

Sin embargo, el problema de nuestras comunicaciones terrestres, á pesar de su importancia mercantil, política y hasta militar, distaba mucho de estar resuelto; y en realidad no podía resolverse sino con la introducción y desarrollo de los ferrocarriles, á cuyo estudio consagraremos especialmente el capítulo que sigue, limitándonos por ahora á decir que el presupuesto federal siguió consignando sumas no despreciables al cuidado de las carreteras y caminos comunes, no sólo durante la época en que estuvieron en construcción nuestras grandes líneas férreas, sino aun algunos años después de que éstas fueran abiertas al tráfico. Con todo, debido es, aunque penoso, hacer constar que esas sumas fueron disminuyendo gradualmente, siempre á causa del mal estado de nuestra hacienda, y que, á pesar de haberse creado en 1891 el Ministerio especial de Comunicaciones y Obras públicas, segregando estos importantes ramos de la Secretaría de Fomento, nuestros antiguos caminos fueron cayendo poco á poco en un abandono cada día mayor y apenas si algo, aunque muy poco, se hizo para que no se destruyeran totalmente aquellos que comunicaban puntos hasta los cuales la locomotora no había conseguido penetrar. Por lo demás, las calzadas cercanas á la capital, y entre ellas la de la Reforma, que es el mejor y más amplio de nuestros paseos urbanos y comunica á México con los históricos y hermosos parque y castillo de Chapultepec, muy mejorados y ampliados últimamente, han merecido siempre á nuestros gobiernos una atención cada vez más esmerada.

Esta política de la Federación, que llegó á su punto culminante con la ley de 12 de Junio de 1895, conforme á la cual se dejó á cargo de los Estados la conservación de los antiguos caminos en cuyo trayecto se hubiese ya construído ó en lo futuro se construyese alguna línea férrea, tiene una explicación

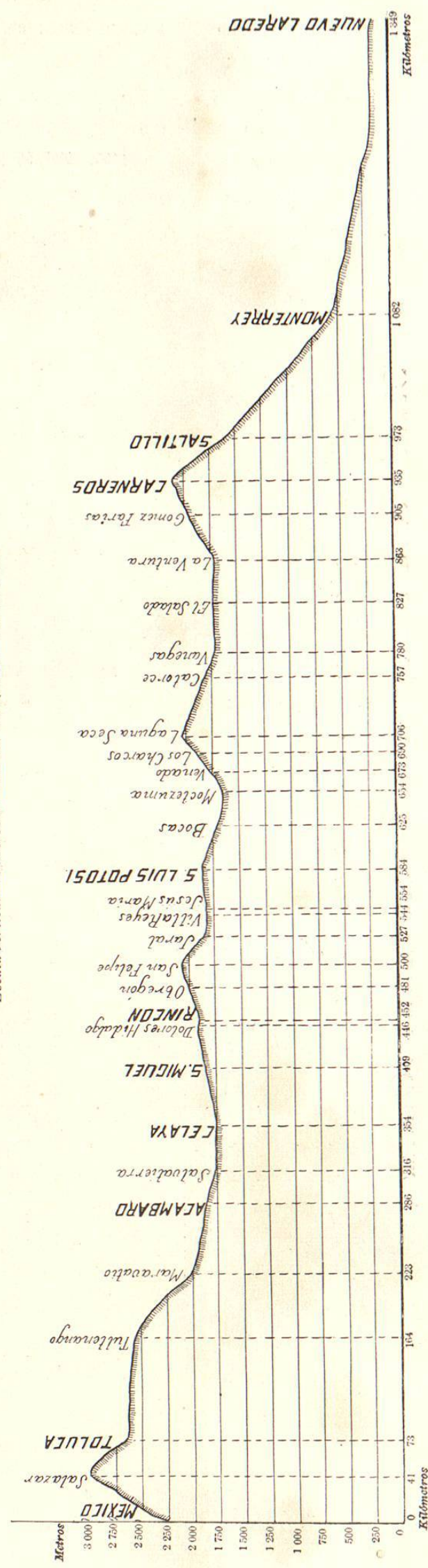
FERROCARRIL INTEROCEÁNICO

PERFIL DE MÉXICO Á VERACRUZ
Escala vertical = 1 : 50,000. — Escala horizontal = 1 : 2,000,000



FERROCARRIL NACIONAL MEXICANO

PERFIL DE MÉXICO Á NUEVO LAREDO
Escala vertical = 1 : 50,000. — Escala horizontal = 1 : 5,000,000



bastante fundada en el enorme sacrificio que el tesoro federal se ha impuesto, solo y sin auxilio de los Estados, para dotar á la nación de todo un sistema de ferrocarriles, sacrificio que, como adelante veremos, llega ya á muchos millones de pesos. Desgraciadamente, nuestros gobiernos locales, dejándose llevar por ciertas propensiones vanidosas de que el carácter nacional no se ha desprendido todavía, no han aprovechado el incremento habido en sus rentas para promover y desarrollar tantos y tantos ramos, que, como la instrucción popular y los caminos, son los más propios para fomentar la prosperidad pública y el bienestar general, sino que más bien han aplicado sus esfuerzos (y á veces con sacrificios dolorosísimos y hasta enormes) á obras urbanas en sus respectivas capitales, que, como los mercados suntuosos y los grandes teatros, aspiran á competir con las de la capital de la República y aun á superarlas, sin considerar que esta clase de mejoras sólo se justifica cuando las primordiales y verdaderas necesidades sociales están satisfechas, ya que no amplia, por lo menos medianamente.

Este mal, que apuntamos aquí sin espíritu de crítica estrecha y sólo obligados por las exigencias que la verdad tiene para con el escritor que aspira á cumplir honradamente con su deber de cronista fiel, irá remediándose poco á poco, á medida que los mexicanos vayamos persuadiéndonos de que un pueblo que pretende ocupar un lugar digno entre los que se llaman civilizados, cuenta entre sus más altos deberes el de atender preferentemente á la satisfacción de las necesidades fundamentales del organismo social, como son las de circulación, conexas de modo íntimo con otras muchas, de las cuales no son las últimas las de la defensa nacional. Por otra parte, con el equilibrio de nuestros presupuestos federales y el orden que, merced á él, ha sido dable establecer en todos los ramos administrativos, bienes que debemos esperar representarán una conquista definitiva para el porvenir, va haciéndose sentir, y cada día de modo más vivo, la precisión de resolver ciertos problemas, que, como el de la colonización de nuestro inmenso territorio, el de su irrigación, el de un mejor y más racional aprovechamiento del suelo, y otros muchos, estimularán la acción nacional para dotar al país de caminos, que, al mismo tiempo que arterias de riqueza y de prosperidad, sean auxiliares poderosos, y aun substitutos eventuales de nuestras vías férreas, no sólo en tiempos de paz, sino en el desgraciado caso de guerras y trastornos interiores ó exteriores, de que ningún pueblo puede juzgarse por siempre y para siempre exento.

CAPÍTULO II

LOS FERROCARRILES

Lo dicho en el capítulo precedente explica la imperfección y atraso en que nuestras comunicaciones interiores se conservaron, no sólo durante la época colonial, sino todavía durante muchos años de nuestra vida independiente; y á juzgar por informaciones adquiridas, á falta de mejores fuentes, en el testimonio de autorizadas y discretas personas que aun viven y alcanzaron aquellos calamitosos tiempos, sólo nacieron entre nosotros las empresas de transportes regulares de viajeros y mercancías hacia fines de la mitad del siglo XIX, después de la invasión norte-americana. A dar entero crédito á esas mismas informaciones, del ejército invasor aprendieron los mexicanos á servirse de los grandes carros de transporte y de las diligencias ó carruajes de nueve á doce asientos, que exigen el empleo de un tiro numeroso de animales; pero, en todo caso, lo que sí entendemos estar fuera de duda es que la primera línea de diligencias fué establecida hacia 1849 ó 1850 por D. Manuel Escandón, hombre de excepcional energía y de ánimo resuelto, cuyo nombre está ligado con numerosas empresas, y especialmente con la del ferrocarril de Veracruz, que en aquel entonces, y no sin razón, reputábase como la más importante y gigantesca que pudiera abordarse. Cuéntase de él, y referimos este rasgo en honra á su memoria, que llegado al pináculo de la riqueza y de una elevada posición social, complaciase en recordar que á falta de conductores expertos, él había guiado personalmente las primeras diligencias que corrieron entre México y Puebla; dili-

gencias que, por cierto, según la tradición que hasta nosotros ha llegado, eran apedreadas con frecuencia por los poblanos, que consideraban lastimados con ellas los intereses de los tratantes, conductores y dueños de los malísimos carruajes y caballerías que empleaban las pocas personas que no podían evitarse los riesgos considerables y las infinitas molestias de un viaje.

Sucedió al señor Escandón, en esa empresa, un español cuyo nombre es todavía conocidísimo y popular entre nosotros, D. Anselmo de Zurutuza, que extendió las diligencias á todos los centros poblados de la República, creando una verdadera organización, que con indomable energía, con actividad infatigable y con inteligencia muy poco común dirigía personalmente, y que facilitó mucho el transporte de viajeros y el de la correspondencia pública, á precios relativamente poco elevados, teniendo que crearlo todo, póstas, paraderos, lugares de descanso y hoteles, que, buenos ó malos, coadyuvaban á hacer más rápidas y menos incómodas las comunicaciones existentes, en un país sin caminos y plagado casi siempre de fuerzas militares y de partidas numerosas de revolucionarios y de forajidos, que buscaban en una bandera política amparo á sus fechorías, desmanes y atropellos.

Al mismo tiempo se generalizaba el uso de grandes carros, que en trenes de doce ó más, abarataron el flete de las mercaderías é hicieron posible la importación de ciertos efectos, que, como la maquinaria, exceden, y frecuentemente con mucho, la carga de un solo animal. Aun llegaron á establecerse líneas que se llamaron *aceleradas*, porque no empleaban sino ocho ó diez días para recorrer la distancia de Veracruz y México, cobrando un peso y un peso y medio por arroba, es decir, de ocho á doce centavos por kilogramo.

Tan exiguos y pobres medios de transporte no podían dar satisfacción, ni siquiera mediana, á las crecientes necesidades del tráfico mercantil, que, aun en los mejores tiempos, resultaba irregular, lento y excesivamente caro. Por eso nuestros gobiernos pensaron desde muy temprano en el establecimiento de vías férreas, y entre ellas, como nuestros hábitos inveterados lo imponían, juzgóse como la más importante la que comunicase México con Veracruz, y después de ésta, la que ligara á la capital con el mar Pacífico, y especialmente con Acapulco (1). Y así fué cómo, en 22 de Agosto de 1837, se hizo á D. Fran-

(1) Aunque puede decirse que todos nuestros gobiernos favorecieron la construcción del ferrocarril á Veracruz, no por esto parece menos cierto que el funesto general D. Antonio López de Santa Anna se oponía personalmente á ella, dando por razón el perjuicio que sentirían los criadores de mulas y los dueños de carros, así como los arrieros y conductores que hacían nuestro carísimo y miserable tráfico.



D. Manuel Escandón