

egipcias, que la insaciable curiosidad científica de nuestros tiempos ha ido á sacar de sus tumbas multi-seculares. Rotas las ligaduras, ampliáronse las arterias por donde antes circulaba apenas un poco de sangre descolorida y pobre, y con ello, la vida ha comenzado á hacerse sentir. Al grito estridente de la locomotora, que cruza por muchas partes su territorio, la nación ha despertado de su largo sueño, se ha hecho posible la explotación de riquezas de toda especie, antes fuera del alcance del trabajo humano; éste ha fecundado verdaderos desiertos, y, en suma, se han difundido por todos los ámbitos del país el movimiento, la actividad y el calor característicos de los organismos sanos. No en balde decimos, pues, los hijos de esta tierra, que con los ferrocarriles hemos nacido á la vida de las naciones civilizadas.

Desde el punto de vista político, la transformación no ha sido menos completa. Hasta hace unos cuantos lustros, el gobierno nacional, cualquiera que fuese su forma, casi no pasaba de ser un rey de burlas, cuya autoridad podían escarnecer impunemente los militares sin ninguna conciencia, pero con algún prestigio, y los hombres políticos á quienes placía convertirse, ya solos ó en liga con otros, en caciques ó reyezuelos de alguna comarca, cubriéndose á las veces con el manto de cualquiera investidura oficial, y lanzándose otras abiertamente en armas, con el apoyo de los elementos anárquicos que desgraciadamente abundaban en una sociedad sin cultura, ni disciplina, ni cohesión. Y cuando el Gobierno tenía noticia de la resistencia ó de la rebelión y se apercebía á dominarla, era ya tarde; el fuego había cundido y era imposible extinguir el incendio, por falta de energía en los medios de acción, que, por lentos, resultaban completamente ineficaces. Hoy han cambiado las cosas radicalmente: para dictar una ley de interés nacional que quepa dentro de sus facultades, ya los Poderes de la Federación no necesitan contar previamente con la venia de los generales prestigiosos, ni con la de los gobernadores de los Estados, hállese éstos cerca ó lejos del centro, y sean ó no relativamente poblados y ricos, porque el gobierno de la República puede, merced á los ferrocarriles, hacer sentir su autoridad y su fuerza hasta los más lejanos confines del territorio mexicano, y reprimir cualquier asomo de perturbación ó de revuelta en menos días que meses eran antes necesarios para alcanzar el mismo fin.

Tan claramente perceptible es este fenómeno y tan beneficiosa ha sido la consolidación de la paz pública, su inmediato resultado, que muchos de nuestros pensadores celebran sin restricciones y proclaman como digna de convertirse en régimen permanente, cierta centralización política y administrativa que los hechos han traído consigo, al pasar la nación del estado de anarquía crónica en que había vivido por tantos años, al de una tranquilidad dentro de la que empezamos á realizar el orden. Otros, empero, sin dejar de celebrar el robustecimiento del Gobierno nacional, como elemento indispensable para que éste realice los altos fines de dirección superior y uniforme que le están encomendados, ni de comprender que el orden es condición indispensable del progreso, no aceptan sino como transitoria la atrofia de los organismos políticos locales, que, conforme á los buenos principios y á nuestras instituciones de 1857, deben constituir los Estados dentro de la Federación.

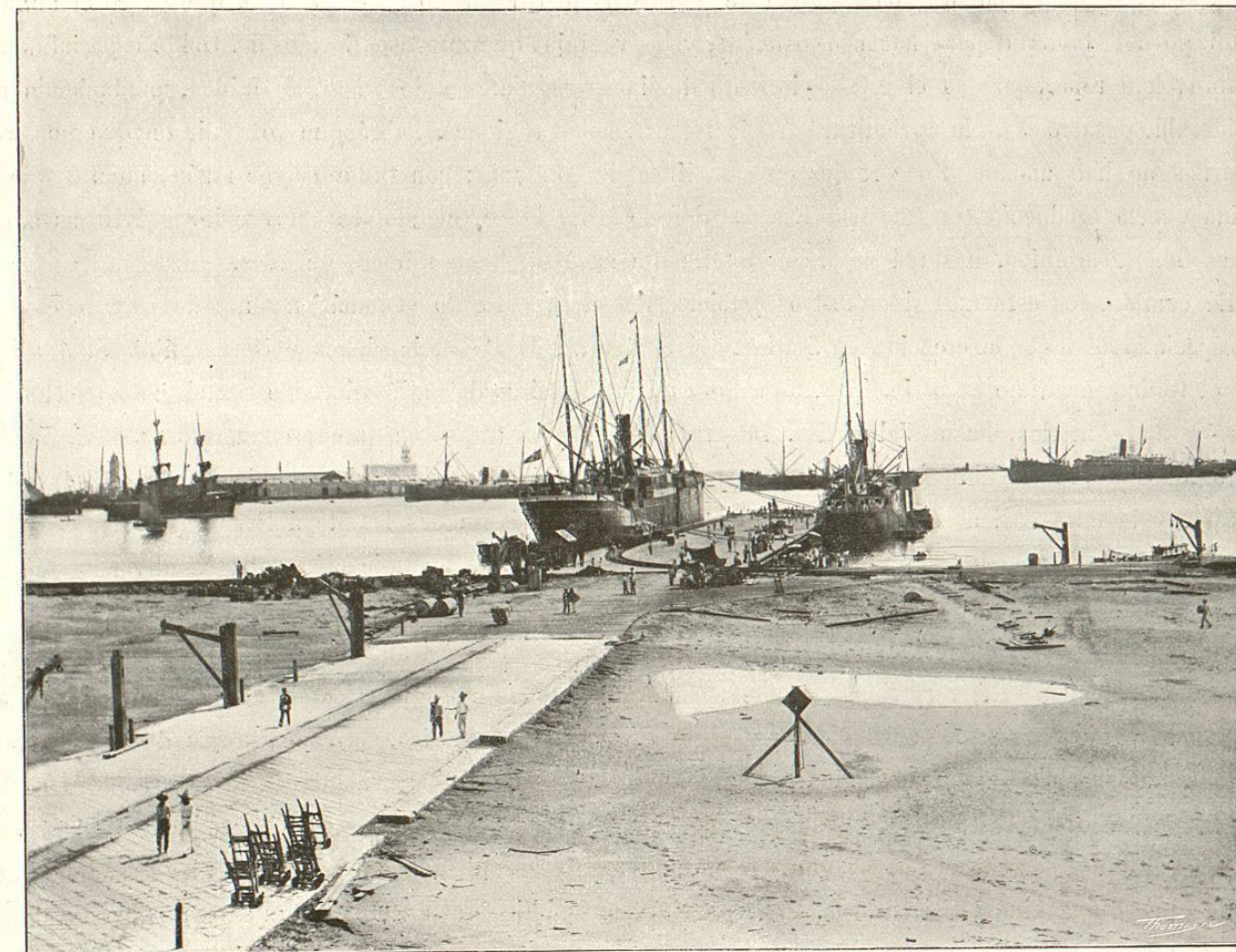
Cuestión es ésta cuyo examen no se compecede con nuestro humilde papel de simples cronistas: queden, pues, las cosas aquí, y medítelas ó resuélvalas, serena y tranquilamente, el lector que en ello ó para ello tuviere interés ú holgar bastante.

### CAPITULO III

COMUNICACIONES MARÍTIMAS. FAROS É ILUMINACIÓN DE LAS COSTAS. OBRAS EN LOS PUERTOS

Ya dejamos expuesto, al hablar del comercio durante la época colonial, cómo nos comunicábamos entonces con Europa y Asia, exclusivamente por medio de buques españoles y por los puertos de Veracruz y Acapulco, únicos habilitados para el tráfico marítimo exterior. Consumada la Independencia y declarado que la nación abría sus puertos al comercio universal, una compañía prusiana de Eberfeld, que

se tituló *de las Indias occidentales*, fué la primera que comenzó á despachar buques de vela periódicamente de Inglaterra á Veracruz; uno de ellos, la fragata *Rawlings*, adquirió cierta celebridad por haber conducido al emperador Iturbide cuando salió desterrado del país. Poco más tarde, el gobierno inglés dispuso que mensualmente saliera de Falmouth un buque de la marina real con destino á Veracruz y Tampico, para transportar con seguridad la moneda mexicana destinada á pagar nuestras compras en Inglaterra. En 1841, apenas tres años después de que el primer barco de vapor cruzara el Atlántico, empezaron á correr los de la *Mala Real Inglesa* entre Southampton, Veracruz y Tampico, con escala en las Antillas; y aunque no conducían sino pasajeros, la correspondencia y artículos valiosos, hicieron un buen servicio al tráfico y contribuyeron en gran parte á que por muchos años predominaran en México las mercaderías



El puerto de Veracruz. (De fotografía de Briquet)

inglesas. Así fueron estableciéndose otras líneas de vapores, que, como la *de las Indias occidentales y México*, la *de la India occidental y el Pacífico*, la *de López y Compañía* y la *Compañía General Trasatlántica* francesa, han mantenido una comunicación bastante frecuente y regular entre nuestras costas y Europa, siendo de notar que ninguna de ellas ha recibido subvención pecuniaria de nuestros gobiernos, aunque algunas han transportado gratuitamente la correspondencia, á cambio de ciertas franquicias, y cuando más, de la exención ó rebaja de los derechos de puerto.

De esta suerte, el tráfico ha ido aumentando gradualmente; pero como tal aumento no ha bastado para determinar la creación de una marina mercante nacional, en el año de 1882 se decidió por el gobierno auxiliar poderosamente la creación de una línea de vapores, que con bandera mexicana hiciera el servicio regular entre Veracruz y algunos puertos europeos. Para llevar á cabo este propósito, se formó entre capitalistas residentes en la República una *Compañía Trasatlántica Mexicana*, á la que se otorgaron una subvención de \$ 20.000 por viaje redondo y franquicias en gran número, la menor de las cuales no fué ciertamente la de una rebaja de 2 por 100 en los derechos de importación de las mercancías que en esa línea se transportaran. Sea por la inexperiencia de nuestros capitalistas en este género de empresas, por la poca exactitud con que la subvención era pagada, por la competencia que á la nueva línea hicieron



las ya establecidas, ó por todas estas causas reunidas, lo cierto es que poco duró aquel ensayo, y los hermosos vapores que formaban la flota de la novísima Compañía fueron rematados en Inglaterra para pagar las hipotecas que sobre ellos pesaban, declarándose luego la quiebra de la Compañía. Heredó en parte las concesiones de que ésta disfrutaba la *Trasatlántica Española*, aunque con una subvención menor, que á los pocos años, y al expirar el contrato relativo, dejó de satisfacerse, volviendo nuestro Gobierno á la sana política que hasta entonces había observado, de no sacrificar los pocos recursos del Tesoro en subvenir empresas que por su solo interés hacían el tráfico europeo. Esa política no ha sido la misma con relación á las líneas que, ya por el Pacífico ó ya por el Golfo de México, nos han comunicado con los Estados Unidos, y á primera vista el fenómeno es inexplicable, dada nuestra proximidad á esa poderosa nación. Sin embargo, si se tienen en cuenta la exigüidad de nuestro tráfico marítimo en el Pacífico, que exige el auxilio pecuniario del Gobierno para hacerlo costeable, y las ventajas que nuestros Estados del Golfo, especialmente Yucatán, han reportado con el establecimiento de líneas regulares á los Estados Unidos, produciendo un considerable desarrollo de la agricultura tropical en aquellas regiones, habrá que convenir en que nuestros gobiernos no han andado desacertados en esta línea de conducta; con tanta mayor razón, cuanto que á medida que la producción de nuestros Estados del Golfo ha ido creciendo, las subvenciones á líneas americanas han disminuído, hasta desaparecer totalmente hace un buen número de años.

En cambio, los esfuerzos de nuestros gobiernos se han aplicado sistemáticamente desde entonces, y con especialidad desde la creación en 1891 de la Secretaría de Comunicaciones y Obras públicas, á favorecer el tráfico marítimo en el Pacífico, no sólo con San Francisco de California, sino con algunos puertos de Centro y Sud-América, hasta Valparaíso. Desgraciadamente, el atraso en que se encuentran todavía aquellas regiones de la República, en mucha parte, sin duda, á causa de su incomunicación con el interior del país, y la falta casi absoluta de relaciones con nuestras hermanas las Repúblicas de origen español, resultado lamentable de la celosa política colonial, que prohibía la comunicación entre las diversas dependencias de la Corona, dan muy poco aliento á las empresas de navegación que en el Pacífico se han establecido, y nos tienen casi exclusivamente en manos de la empresa americana denominada *Mala del Pacífico*, que, en conexión con el ferrocarril de Panamá, corre entre ese istmo colombiano y San Francisco, tocando mensualmente nuestros principales puertos y algunos de Centro-América. Otras empresas de navegación, casi todas mexicanas, comunican periódicamente nuestros puertos del Continente entre sí y con los de la península de la Baja California, y van creando laboriosamente un tráfico cuyo porvenir dependerá del éxito que alcancen las líneas férreas que por diversos puntos se dirigen á nuestro litoral del Pacífico, especialmente á Manzanillo y Salina-Cruz. Por hoy, el Tesoro público gasta \$ 152.230 al año en subvenciones á líneas de navegación (1).

La carta general de la República, que nuestros lectores hallarán entre las páginas de este libro, indica la mayor parte de las líneas de vapores que comunican regular y periódicamente nuestras costas de ambos Océanos; además, ya en la parte relativa al comercio mexicano, insertamos algunos guarismos que dan á conocer el número de embarcaciones que durante los últimos años han entrado en nuestros puertos y salido de ellos, con expresión de los pasajeros y de la carga que han transportado; y esto nos dispensa de entrar aquí en mayores detalles, que constituirían repeticiones inútiles.

\*\*\*

Los esfuerzos hechos por nuestros gobiernos para desarrollar las comunicaciones marítimas de la República no se han limitado á conceder á las empresas de navegación, auxilios pecuniarios directos, sino

(1) Una línea de vapores anglo-chilena, que recibiendo una subvención pecuniaria nos comunicaba con varios puertos de Sud-América hasta Valparaíso, acaba de suspender su servicio. En cambio, una línea china está en negociaciones con el Gobierno para hacer viajes regulares entre nuestros puertos y Hong-Kong, lo que restablecerá nuestro comercio directo con el extremo Oriente, absolutamente interrumpido desde que, hecha la independencia de la antigua Nueva-España, dejó ésta de ser el conducto por el cual la metrópoli se comunicaba con sus colonias del archipiélago filipino.

TOMO SEGUNDO

Comunicaciones y Obras públicas

**Gral. D. Francisco Z. Mena**

MINISTRO DE LOS MISMOS RAMOS