

## CAPITULO II.

Clausura de sesiones.—Discurso del Presidente.—Ferrocarril de Veracruz.—  
Cuestion de Tepic.

El 15 de Diciembre de 1872, el sexto congreso constitucional clausuraba su tercer período de sesiones ordinarias. Existía entonces el mas perfecto acuerdo entre el Presidente y la cámara y los discursos pronunciados indicaban que este acuerdo no tenia por que romperse para lo sucesivo. El presidente Lerdo hablaba de las próximas legaciones de España, Alemania y Guatemala; de la creacion de comisiones que examinasen las reclamaciones hechas en la Frontera; de las empresas férreas, prometiendo que juzgaria de todos los proyectos que se presentasen, pesando las ventajas y dificultades. El discurso del Presidente de la cámara no fué menos satisfactorio. Hasta aquí las cosas iban bien, pero llegó el mes de Enero de 1873 en que se inauguró el ferrocarril mexicano y en que se hicieron célebres y de eterna memoria, las famosas *convivialidades* al Presidente y sus ministros. Jamás el telégrafo habia despachado tantos partes; jamás se habia notado mayor frivolidad. Bastaba dar noticia sencillamente del viaje; pero los que hacian el paseo de inauguracion, se

esplayaban refiriendo minuciosamente los convites, el número de platillos, el nombre de estos, los trages de los convidados, etc., etc., y la prensa ministerial se manifestaba cortesana y adulatora hasta la bajeza. Jamás rey alguno habia recibido tantos obsequios, ni se habia visto ensalzado de tal manera. En los Estados, en donde no tiene tanto lugar la adulacion, se buscaban en los diarios noticias de interés, y solo se encontraban partes telegráficos con motivo de la inauguracion, y se admiraba el lector, no sabiendo quien haria peor papel, si los aduladores ó los que eran adulados. Estas historias duraron nada menos que quince dias, es decir, desde el 1<sup>o</sup> hasta el 15 de Enero, en que el Presidente llegó á México en la noche, siendo recibido con salvas de artillería, no obstante el estar prohibido hacerlas despues del toque de retreta.

Todo esto pudo pasar con las risas y murmuraciones del público, pues no podia haber mejor castigo á tamaña frivolidad; pero en medio de todas estas diversiones habia un hecho grave que llamó la atencion general, y fué que el ferrocarril aun no estaba concluido; la inauguracion habia sido prematura, era una especie de fraude cometido á la nacion por los concesionarios, y sobre el cual los altos funcionarios del país permanecieron mudos á pesar de las reclamaciones de la prensa.

El hecho indicaba nada menos que una proteccion decidida, por parte de la nueva administracion, á la empresa del ferrocarril de Veracruz; se hicieron comentarios desfavorables, se temió por la suerte futura de los nuevos solicitantes á concesiones de esta naturaleza; temores que despues se han realizado, pues no ha habido proyecto sin fracasar, merced á que todos se han estrellado ante la diputacion ministerial.

¿Qué fué por ejemplo del proyecto Rosecranz?

¿Qué fué del proyecto Lee Plumb?

Todos desvanecidos como el humo; perdida la esperanza de que resulten nuevas empresas, y en cambio, de las intenciones del ministerio no resultó otra cosa que el ridículo aborto de los 14. El público al ver que los proyectos mas ventajosos eran rechazados; al paso que se admitia el mas irrealizable, el mas inconveniente, creyó que se trataba de ganar tiempo, de continuar una empresa con un monopolio semi-legal, y que en estas miras estaban innotados el ejecutivo y la mayoría ministerial de la cámara; se creyó en fin, que el primero tenia parte en esa empresa particular, y que sacrificaba los intereses nacionales á los propios.

Nadie ignora la constancia con que Plumb y Rosecranz insistieron en pedir sus privilegios haciendo concesiones, á medida que perdian la esperanza. Difícil hubiera sido decretar ambos proyectos por no poder acaso soportar el gobierno dos subvenciones; pero uno solo de aquellos habria sido no solo fácil sino conveniente. Nadie ignora tampoco que la nacion es la que paga tales subvenciones; pero á esta se le ha visto siempre en disposicion de soportar esa especie de contribuciones, porque de un sacrificio de su parte depende su bienestar físico y moral.

Ademas, nuestros capitales son pocos y cortos, y se hace preciso para una empresa de ferrocarril, buscar los extranjeros, que no siempre se encuentran, y no habia mejor oportunidad que aprovecharse de las solicitudes de los capitalistas de la república vecina. ¿Por qué no se hizo esto? Ya hemos dicho como lo explicaba el público.

En aquella época de discusiones acaloradas sobre ambos proyectos, habia division en general sobre aceptar uno ú

otro; pero la opinion estaba de acuerdo en que uno de los dos se aceptase; existia un entusiasmo general, se creia que nuestros hombres públicos facilitarían los medios necesarios para que las vías férreas formasen una red en nuestro país y atravesasen el territorio, desde el Golfo hasta el Pacífico, y que este ferrocarril rivalizase con el interoceánico de Estados Unidos; pero las descepciones no tardaron en llegar, y cuando fracasaron todos los proyectos presentados, se vió que habia algo acordado de antemano en el partido ministerial, para detener los progresos materiales en el país, y esto no podria tener origen sino en el interés individual de ciertos personajes, colocados en la mas alta escala política, interés á que nos rehusamos llamarle con su verdadero nombre.

“La necesidad de que se establezcan y desarrollen las vías férreas en nuestro país, dice el dictámen de la comision de industria de la diputacion permanente de 1872, para suprimir las distancias y disminuir los fletes y el pasaje, se siente en todas las clases y en todas las industrias de nuestra sociedad. La agricultura se encuentra arruinada por los grandes depósitos de semillas, que por falta de consumidores necesitan urgentemente los mercados extranjeros. Solo el desagüe de la Vega de Metztilan, en el Estado de Hidalgo, que se está concluyendo, y que puede producir al año 2.000,000 de fanegas de maíz, vendrá naturalmente á aumentar en el Valle de México y en los Estados vecinos, esa apoplejía de granos que está matando nuestras empresas agrícolas. Las fincas de pulques que importan mas de 10.000,000 de pesos, se encuentran tambien en una ruina total por la falta de consumo de sus productos, y por esto, en los últimos cinco años, hemos visto á sus dueños obligados por sus acreedores, á enagenarlas por menos de la mitad ó la tercera parte de su valor.

“Los productos tropicales de las tierras calientes, cuya asombrosa feracidad es tan notoria, y que por el cultivo del algodón, de la caña de azúcar, del tabaco, del añil, del cacao, de la zarza, de la gutaperca, de la pimienta, de la vainilla, del chile, del cascalote, de la higuera, de la purga de Jalapa y del arbusto de la cera vegetal, de la jarcia y del henequen, el de la quina y el del ramee, que comienzan á introducirse; podrán hacer de México, con el auxilio de las vías férreas, uno de los países agrícolas mas ricos del globo.

“Ademas, las maderas finas de tinte y de construccion, como el cedro, la caoba, la caobilla, el zapote, el naranjo, el rosadillo, la alzaprina, la haya, el chijol que con la humedad se convierte en piedra, el encino, el roble, el frijolillo, la chaca, el palo del Moral, el palo Morgado, el anon, el tamalcahuite, el ébano, el palo del Brasil, el vano, el tapincerán, la cola de iguana, el cacahuananche, que produce una gran cantidad de aceite, y los criaderos de petróleo y de carbon de piedra que se hallan en las costas del Golfo y del Pacífico; serán tambien otras fuentes nuevas para la riqueza del país, porque si hoy se exportan estas maderas al extranjero, es de creerse que estableciéndose las vías férreas, esa exportacion tendrá un incremento incalculable.

“Se explotarán tambien el kaulin, el cinabrio, el cobre, el plomo, la sosa, el alumbre y el salitre, que va á tomar una inmensa importancia en la agricultura; porque segun el último descubrimiento de Mr. de Ville, la combinacion del salitre con la cal, la potasa y el fosfato, forma el abono mas barato y de mas sorprendentes resultados para toda clase de terrenos. Es claro que un sistema de vía férrea en el interior del país, facilitaria la introduccion

de los abonos químicos y el uso del yeso que conserva y aumenta el aprovechamiento de las majadas, así como el de las máquinas que se usan en la agricultura en Europa y los Estados-Unidos, y que aquí apenas comienzan á introducirse.

“Las fundiciones de fierro que hoy se encuentran arruinadas en nuestro país, á causa del precio subido de los fletes, vendrán á ser con un sistema de vía férrea otro de los ramos mas importantes, no solo para la industria agrícola y fabril, sino para toda especie de construcciones.

“Otros ricos y abundantes criaderos de fierro abandonados hoy, que se hallan diseminados en todo el país, algunos de ellos cerca de los de carbon de piedra, y muchos otros cerca de caidas de agua y de extensos bosques, vendrán á ser, con el auxilio de la vía férrea y de máquinas de alta potencia, inmensas fábricas de rieles, no solo para el consumo interior, sino para la exportacion á las otras Repúblicas de América, á las colonias de las Antillas y de la Australia, y tal vez para las naciones del Asia.....

“Respecto de la industria minera, cuyos productos han asombrado á los estadistas, y que debemos reputar como la primera del país, es indudable que un sistema de ferrocarriles la conduciria á su perfecto desarrollo.

“1.º Porque las haciendas de beneficio que hoy ejercen una especie de monopolio, tendrán la competencia de los metales que se exporten al extranjero; pues en el condado de Cornwells, en Inglaterra, y en otros puntos de Alemania, cuesta 54 centavos el beneficio de una carga de metal, que en Pachuca y otros minerales cuesta 4 pesos; sin contar con que la exportacion de los metales no demanda crédito para trabajar las minas, puesto que les será posible á sus dueños vender por la noche los metales

que hayan extraído de ellas en el día, á los contratistas que los exporten al extranjero, y que en Europa se aprovechan en la fundición otros varios metales, que aquí se desechan por la falta de carbon de piedra y por la imperfección de su beneficio.

“2.º Porque puesta la vía férrea, se establecerán nuevas haciendas de beneficio al pié de las sierras donde haya combustible y caídas de agua.

“3.º Porque la vía férrea proporcionará á los minerales la sal, el azogue, los combustibles, las máquinas del extranjero necesarias para extraer los frutos y el agua, y moler los metales á bajo precio; y principalmente el carbon de piedra que facilitará su beneficio y el uso de las máquinas de vapor, impidiendo así la tala de los bosques, que tanto perjuicio va á causar á la agricultura por la escasez de lluvias.

“4.º Porque se establecerán tambien las máquinas de concentracion que reducen los metales á un pequeño volumen, y que facilitarán su conducción ya á los puertos donde deban exportarse, ó las haciendas donde deban beneficiarse. Solo el uso de estas máquinas hará una gran revolución en la minería, porque se disminuirá considerablemente el costo del beneficio actual.

“Pero la ventaja mas importante es sin duda la de que contando con el ferrocarril de Veraacruz, y construida esta vía hasta el Pacífico, quedará atravesado el territorio de uno al otro mar y servirá tambien para el tráfico de la Europa y de algunos pueblos de América, con la California, la Australia, la China, el Japon y demas Islas del Pacífico y naciones del extremo Oriente; y que para entrar en competencia con las vías de Panamá, Tehuantepec, Darien, Nicaragua y otras repúblicas de Centro América y

con el gran ferrocarril del Oeste de la Union americana, será preciso que la baratura de los fletes y las comodidades del pasaje lleguen á su último límite, á fin de que la competencia quede asegurada desde luego, y puedan establecerse en la república grandes depósitos de mercancías que difícilmente podrán tener lugar en muchas de las otras vías por la humedad y calor de su clima, y que harán á nuestro país uno de los mas comerciales del universo. Así México, colocado entre dos continentes y estrechado por el Golfo y el Pacífico, será el punto de reunion donde las civilizaciones mas adelantadas del Asia y de la Europa vendrán á unificarse, y cumplirá con los altos destinos á que lo llama su posicion geográfica.”

Las ideas contenidas en los párrafos que acabamos de reproducir no pueden ser mas claras ni mas obvias; ellas estaban entonces, como lo están ahora, en la conciencia de la nacion. El porvenir del país consiste en que siga ese movimiento material progresivo que ha penetrado hasta en la China, en el Japon y en Marruecos; que no sea para el resto del mundo lo que para una ciudad es un desierto, y que por medio de las vías férreas logre que su comercio, su industria y su agricultura, no se hallen en una condicion inferior á la que se encuentran las naciones del globo. Verdades de esta naturaleza por nadie pueden ser combatidas, si no es que quien las combata sea uno de aquellos fanáticos, opuestos á todo adelanto material. De otra manera nadie puede oponerse al progreso físico si no es algun empresario á quien se le rebajen sus ganancias, siempre que se le ponga en frente otra persona que tenga un giro ó una industria semejante. Ahora bien ¿cómo se explica que el presidente Lerdo, por medio de la mayoría de la cámara, ganada con el favor de su gobierno, haya

desbaratado todas las esperanzas del país? ¿Qué significa esa política tortuosa é incomprensible? ¿Será, tal vez, la que en un caso dado siguiera un empresario?

No hay que vacilar en decirlo. Desde que el público vió lo que acabamos de referir, el presidente ha desmerecido de su confianza. La proteccion del actual gobierno á la empresa del ferrocarril de Veracruz es notoria. ¿Por qué? Hay hechos que no se pueden referir, ni menos probar, pues que su carácter principal consiste en que sean cometidos en la sombra; pero que sus resultados se palpan, á cierto tiempo, como los de una persona del bello sexo que ha cometido un desliz.

El público no se engaña. Ha visto fracasar uno á uno los proyectos de ferrocarril que se han presentado, y sin ser muy explícito en dar á comprender el hecho, sabe que los demas que en lo sucesivo se presenten, habrán de fracasar. Cuando en la cámara se notan ciertas intrigas ministeriales para ganar la votacion en estos asuntos, y para echar á rodar el proyecto que un emprendedor presenta; cuando la constancia yankee se estrella ante los obstáculos que la administracion le opondrá; cuando no hay empresas ya que se atreven á hacer una solicitud franca, como lo han hecho hasta ahora, significa que el presidente no se halla de acuerdo con los solicitantes; significa que piadosamente juzgando, hasta hoy solo los Sres. Camacho y Mendi-zabal, despues de los empresarios del ferrocarril de Méxi-co á Veracruz, han proyectado una cosa buena; aunque á decir verdad ambas empresas se parecen en todo por delante y por detras, que cualquiera apostaria que son gemelas. En fin, en todas partes la competencia de dos ó mas empresas produce beneficios para el público. Mientras mas

se extienden las vías de comunicacion; mientras mas en ellas se interesa á dos ó mas compañías, mas ventajas puede sacar el gobierno, porque como acaece en los remates, el mejor postor es el que se lleva la palma. El ejecutivo con esa gran facilidad que tiene de iniciar toda especie de mejoras, aunque en seguida no aparezca como iniciador, pudo, debió, como lo prometió en el discurso que publicamos despues de este capítulo, haber visto con mas detenimiento todo lo concerniente al desarrollo de los intereses agrícolas, comerciales é industriales del país, promoviendo y protegiendo las empresas de caminos de fierro; pudo, cuando menos, sacar un gran partido de la competencia que entre Plum y Rosecranz se entablaba; pudo haber despertado un gran movimiento industrial en el país, por que la sola introduccion en él de capitales, á causa de las compañías ferrocarrileras, hubiera dado á una parte de nuestro pueblo un trabajo nuevo y abundante; pero D. Sebastian no lo quiso hacer. ¿Por qué?

Desde esta época el país no espera que en él se verifique ninguna mejora material, al menos mientras de que exista el actual presidente en el poder, y le considera como una rémora para la prosperidad de la república. Si tiene ó no un interés directo y personal, en que nada de esto se verifique, es lo que no queremos decidir; pero sí haremos notar algunas coincidencias que son muy conocidas del público.

Uno de los primeros accionistas del ferrocarril de Veracruz está altamente interesado en conservar la situacion anormal que guarda Tepic..... pero para esto es necesario dar una idea de lo que es aquella situacion, aunque á grandes rasgos, pues en lo que menos pensamos es en referir la historia de aquella localidad.