



Las Comunicaciones meollo del Progreso

● La quinta década del siglo XIX inauguró en México una dichosa temporada durante la cual la imaginación quiso llevar al país al gran estrado de la civilización, sin sospechar que a poco, las nuevas ilusiones serían apagadas por las balas extranjeras y con esto la sustracción de la mitad del territorio nacional.

Debióse tal temporada a don Antonio López de Santa Anna, quien proyectó dar auge a las comunicaciones, materia que ligeramente rozaron los presidenciados anteriores al 1841.

¹⁶⁴⁰ Melchor Ocampo, "Sobre un error", en *El Ateneo*, cit., pp. 70, 71

¹⁶⁴¹ Obispo de Puebla a L. Alamán, Pue., 5 marzo, 1839, Ms. Leg. 420, Exp. 11. Arch. Gral. Nación

El proyecto para abrir un canal interoceánico en el istmo de Tehuantepec fue acompañado por otros también de comunicaciones; pues en medio de una euforia patriótica se creyó que todos los ríos de México podían quedar expeditos para la navegación, sin medirse sus fuentes, ni sus caudales de agua, ni sus altibajas durante los estiajes, ni sus desembocaduras. Todo fue considerado en fantasía. Nada podía oponerse al desarrollo del país ni a las grandes empresas de la inventiva ¹⁶⁴².

Las grandes iniciativas de esos días fueron apoyadas en las llamadas *Bases de Tacubaya*; y como estas mandaban la apertura y mejoramiento de los caminos del país, Santa Anna quiso dar vuelos a lo acordado, no obstante que estaban lejos las condiciones económicas de la república.

Así y todo, el 30 de diciembre del 1841, el Presidente anunció sin especificaciones, un plan para la conservación y mejoramiento de los caminos, prohibiendo a continuación el tránsito de carros con "llantas" mayores de ocho pulgadas. Además dispuso que los carros transitasen por los caminos sin llevar más de doscientas arrobas de peso, y finalmente dejó en vigor la tarifa de peajes de 1840 ¹⁶⁴³.

Partiendo de la ciudad de México, las principales carreteras serían las de Acapulco y Veracruz, debiendo tener estas una anchura de diez varas, pero a las "entradas de las grandes poblaciones" y extendiéndose una o dos leguas de distancia, podrían tener hasta veinte o veinticinco varas de ancho ¹⁶⁴⁴.

Para llevar a cabo la empresa que se proponía, el Gobierno instauró una dirección general de caminos con un cuerpo de ingenieros que deberían especializarse en puentes y canales ¹⁶⁴⁵.

¹⁶⁴² Ignacio Zúñiga, *Memoria . . . para la navegación de los ríos Fuerte e Yaqui*, Méx., 1840

¹⁶⁴³ A. L. de Santa Anna, *Decreto*, Méx., 15 enero, 1842

¹⁶⁴⁴ Ministerio de Relaciones Exteriores, *Decreto*, Méx., 23 sept. 1842

¹⁶⁴⁵ A. L. de Santa Anna, *Decreto*, Méx., 24 sept. 1842

El programa oficial sirvió de estímulo para los empresarios, puesto que enseguida el general Francisco Garay pidió y obtuvo una concesión por veinticinco años para navegar y remolcar buques de vapor en el río Bravo. Para ello, de ser necesario, el río y sus afluentes serían dragados ¹⁶⁴⁶.

El primer peaje quedó establecido en el camino de Puebla a Perote, cobrándose tres reales por "cada rueda de carruaje de transporte" y medio real por "toda bestia caballar o mular que no fuesen de las que conducen semillas o carbón" ¹⁶⁴⁷.

Ampliando los proyectos camineros, el Gobierno se propuso construir los de San Luis Potosí a Tampico; de Guadalajara a México, pasando por Zamora, Pátzcuaro y Morelia ¹⁶⁴⁸.

Sin embargo, el más atrevido proyecto que rivalizaba con la empresa del canal interoceánico fue el relacionado con la construcción del camino de Sonora a la Alta California. Al objeto, fue hecho un trazo conforme al cual sería vencido el Golfo de California, puesto que partiendo de la bahía de San Luis Gonzaga se seguiría a la isla del Angel de la Guardia, de ésta a la isla Tiburón y de aquí a la costa de Sonora. Pequeños transbordadores servirían para el tránsito entre las islas mencionadas ¹⁶⁴⁹.

Uno de los caminos que más preocupó al Gobierno fue el de Durango a Mazatlán. Por allí saldrían los productos mineros. Por allí serían distribuidas las mercaderías desembarcadas en Mazatlán; y como para la construcción de este camino no se disponía de dinero, Santa Anna dispuso que además del uno por ciento de las recaudaciones aduanales, se destinaran para tal empresa el derecho de avería y tone-

¹⁶⁴⁶ (F. Garay) *La concesión en el río Grande llamado Bravo*, Méx., 1842

¹⁶⁴⁷ *Aviso a la Garita de Amozoc*, Puebla, 1842

¹⁶⁴⁸ A. López de Santa Anna, *Decreto*, Méx., 26 oct., 1842; *Decreto*, Méx., 25 oct., 1842

¹⁶⁴⁹ A. López de Santa Anna *Decreto*, Méx., 26 oct. 1842

laje y el de un real por "cada tercio o barril" que fuese importado por el puerto ¹⁶⁵⁰.

Quiso Santa Anna que México gozara del privilegio que el progreso concedía a los pueblos; y al objeto expidió el primer decreto sobre construcción de caminos de hierro. La república, pues, entraba de un solo golpe a la alta civilización.

La junta de fomento de Veracruz quedó autorizada para llevar a cabo la construcción del primer ferrocarril que uniría al puerto con el río de San Juan, para lo cual se autorizó a este último punto a que realizara una feria anual, mientras que la junta de fomento, tendría una parte de las recaudaciones aduanales ¹⁶⁵¹.

Continuaría el camino de hierro de San Juan a Perote, poniéndose la construcción en manos de una comisión de acreedores que tendría otro porcentaje de los derechos aduanales ¹⁶⁵².

También los gobernadores concurren a la competencia para abrir caminos. El de Sinaloa proyectó el de Rosario al Fuerte; pero la fuente de ingresos de los sinaloenses era tan pobre que se dispuso que la construcción quedase a cargo de reos sacados de las cárceles y de vagos, así como de mujeres de "conducta viciada" que se dedicarían a hacer de comer a los forzados ¹⁶⁵³.

No todas las construcciones proyectadas quedaron realizadas. Sin embargo, grande fue el empeño del Estado que en ocasiones trataba de adquirir el cuerpo que hacía los días revisados sólo tenía las características de un boceto.

¹⁶⁵⁰ A. López de Santa Anna, *Decreto*, Méx., 13 mayo, 1843; *Decreto*, Méx., 17 mayo, 1843

¹⁶⁵¹ A. López de Santa Anna, *Decreto*, Méx., 13 jul., 1843

¹⁶⁵² *Ibidem*.

¹⁶⁵³ R. de la Vega, *Decreto*, Culiacán, fbro. 21, 1848