

CAP. IV.—De los caminos de fierro.....	28
CAP. V.—De los puertos.....	42

CAPITULO IV.

DE LOS CAMINOS DE FIERRO.

— —

La magnífica invencion del telégrafo hizo desaparecer las distancias y ha puesto á los hombres en comunicacion instantanea por lejanos que sean los países en que habitan. Realizado este portento, era lógico que se quisiera tambien que la comunicacion no fuera solo de palabras sino que las poblaciones se acercaran unas á otras y esto se ha verificado por medio de los caminos de fierro. Parece que la humanidad propende á estrechar sus lazos. Los instintos en el hombre lo impelen á realizar la santa ley de la creacion que hace al hombre hermano del hombre.

La construccion de los caminos de fierro une entre sí á poblaciones lejanas, haciendo tambien desaparecer las distancias que antes las separaban y que mas que á ellas separaban á sus moradores. Los caminos de fierro dando lugar al desarrollo de una inconcebible velocidad, hacen á los hombres partícipes de los frutos de todos los climas, de las civilizaciones de todos los países.

“Todas las vías públicas interesan sobremanera al estado como un medio de proveer á la defensa del territorio, de velar por el orden y la seguridad de los pueblos y de procurar la abundancia de las cosas necesarias á la vida y aun las útiles á nuestra comodidad y regalo. Mas si todas las vías de comunicacion facilitan el remedio de estas necesidades, no

satisfacen los deseos de la administracion en igual grado. Los caminos ordinarios son el primer paso del Gobierno para lograr los bienes de un sistema perfecto de comunicaciones: los ríos y los canales se aprecian por la mayor economía de los transportes, y así cuadran al comercio de los frutos de la tierra y de las primeras materias de las artes que representan poco valor en mucho volumen; y los caminos de hierro significan la velocidad del movimiento, por cuya razón aprovechan en extremo para la locomoción de las personas y el tráfico de los productos de la industria y de aquellas mercaderías que conviene llevar con brevedad á los mercados.

«Son los caminos de hierro un signo de la civilización moderna; y así asentamos como regla general que en los pueblos mas cultos abundan estos medios de comunicación, y en los menos cultos escasean ó faltan del todo. El vapor va con el siglo; y en donde quiera que el rumor de las locomotoras no despierte al hombre, bien puede asegurarse que duerme el sueño de la ignorancia y la pereza.

«Los caminos de hierro promueven la circulación rápida de todos los géneros y frutos. Los pueblos se abastecen de carnes vivas y frescas, de legumbres y toda clase de comestibles. Las mercaderías de fácil despacho y hasta los artículos de lujo llegan con regularidad y prontitud, y el comercio saca partido de la frecuente renovación de sus capitales sin agravio ni molestia de los consumidores.

Mueven ciertos escritores la controversia de si los caminos de hierro son causa ó efecto de la prosperidad pública, porque afirman los unos que fecundan con su poderosa actividad todos los ramos de industria, levantan ciudades y pueblan los campos; y otros los consideran como una riqueza que rebosa, y el medio eficaz de satisfacer las necesidades de

una circulacion superabundante y en continuo progreso. Por nuestra parte no vacilamos en sustentar la doctrina que los caminos de hierro son ya causa, ya efecto de la prosperidad de las naciones: causa, cuando el Gobierno se propone construirlos con miras de fomento; y efecto, cuando la agricultura, las artes ó el comercio los solicitan, porque las vías ordinarias de comunicacion no bastan á la multitud y celeridad de los cambios. En Francia, y sobre todo en los Estados Unidos, los caminos de hierro empezaron como causa de la prosperidad pública; en Inglaterra, mas dotada de la vida y movimiento, son el efecto de su grandeza.

«Cuando los caminos de hierro aparecen como causa, son al principio una mala especulacion, porque los medios de transporte exceden á las necesidades del comercio, y solo deben construirse abrigando legítimas esperanzas de que á su impulso se abrirán nuevas y copiosas fuentes de riqueza. Cuando proceden como efecto, hay beneficios de presente que convidan al empleo de capitales con la seguridad de una pronta y pingüe recompensa. En el primer caso se siembra para recoger mas tarde el fruto: en el segundo, acabada la obra, se levanta la cosecha.

«Pascal ha dicho: «los canales son caminos que andan»; y si hoy viviera, añadiria que los caminos de hierro son caminos que vuelan. En un siglo en que pasa por proverbio aquella máxima inglesa «el tiempo es dinero», acortar las distancias y abreviar los plazos representa una economia en la circulacion de todos los bienes de la industria que precipita el flujo y reflujo de la produccion y el consumo.

«Sosegada la Europa conmovida con las guerras de la revolucion francesa y del imperio en 1815, empezó á gustar los beneficios de la paz general. Entonces vinieron con otros frutos de las artes los caminos de hierro, primero en Ingla-

terra, despues en Francia aunque muy despacio, y mas tarde, pero tambien mas aprisa, en Bélgica, Prusia y Alemania.

«Mezclóse el espíritu de especulacion en estas empresas, y fué muy frecuente en Francia abandonarlas á la iniciativa particular sin auxilio del Gobierno, aunque no sin sacrificio, pues eran perpétuas las concesiones.

«Faltóles la confianza del público, y las acciones de los caminos de hierro cayeron en descrédito. La necesidad obligó á discurrir los medios conducentes á la realizacion de los justos deseos de la Francia, y se movió la cuestion, ó por mejor decir, la polémica ardiente acerca de si los caminos de hierro debian ser construidos por el Gobierno á costa del tesoro, ó si era preferible el sistema de encomendarlos al interes privado.

«Los defensores de esta segunda opinion alegaban el ejemplo de Inglaterra, sin considerar que allí el territorio es mucho menos extenso que en Francia, que la propiedad está menos dividida, que sobraban capitales y existian hábitos de asociacion.

«Mientras en Francia se discutia, en los principales estados de la Europa libres ó no libres, se trabajaba con ardor, y tendia cada uno su red de caminos de hierro. El Gobierno frances debia sacudir su pereza, é imaginó alentar con su proteccion la industria privada, luego ejecutar por sí mismo las principales líneas ó cederlas á compañías que las ejecutasesen con su concurso y bajo su direccion, y por último autorizar la construccion de las líneas secundarias con el concurso de las provincias y los pueblos inmediatamente interesados dentro del límite de sus recursos.»

La utilidad que otras naciones reciben de la construccion de caminos de fierro es de mayor entidad en la República mexicana, tanto por las considerables distancias á que se hallan

las unas poblaciones respecto de las otras, como por lo dificultoso que suele ser el tránsito por la escabroso del terreno; mas aunque esta utilidad fué bien pronto conocida, el estado de incesante revolucion en que se ha hallado el país habia hecho de todo punto impracticable la realizacion de obras que por su naturaleza demandan paz y tranquilidad pública.

«De dos maneras puede procederse á la construccion de un camino de hierro: directamente por el Estado, ó por medio de particulares y compañías. En ambos casos se requiere autorizacion legislativa, porque ni el Gobierno puede de su voluntad propia aplicar á los caminos de hierro los fondos del Estado, sino en virtud de una ley, ni tampoco tiene derecho para otorgar la concesion de una línea de servicio general ó particular, á menos de estar facultado por el poder legislativo.

Hasta ahora el Gobierno no ha podido construir una vía férrea por cuenta del Estado porque las rentas públicas jamas han bastado para emprenderlo, y por esta causa los caminos de hierro que existen y los que últimamente se han concedido fueron por vía de concesiones hechas á los empresarios, subvencionados por el tesoro público que en cambio de las subvenciones recibe acciones del camino de fierro.

Suelen concederse á las empresas de caminos de fierro no solo subvenciones pecuniarias sino diversas franquicias y ventajas de las cuales dice el Sr. Colmeiro con mucha verdad:

«Todos son favores en verdad bien merecidos, pues si muchos beneficios reportan los pueblos de la construccion de los caminos de hierro, muchos deben ser los medios de convidar y atraer los capitales hacia unas empresas tan grandes y costosas. Acuden los particulares en auxilio del Gobierno y toman á su riesgo y ventura el desempeño de un servicio público; y el secreto de la administracion consiste en concertar los intereses del Estado y de las empresas de tal modo, que mirando cada uno á su provecho, haya ganancia para todos.

“La administracion adquiere á leve costa un camino de hierro que tal vez no podria construir con sus propios recursos en tan breve plazo, aumenta los medios de ejercer su autoridad, mejora la condicion de los pueblos y abre un extenso horizonte á toda prosperidad. Los particulares hallan empleo fácil y lucrativo á sus capitales, promueven el desarrollo de la agricultura, artes y comercio, excitan el espíritu de asociacion y dan impulso al crédito, robusta palanca de la industria moderna.

«Mas como todas las leyes humanas llevan con su imperfeccion grabado el sello de nuestra flaca naturaleza, es llano que el sistema de las concesiones debe adolecer de vicios y defectos que moderan el deseo de extendernos en su alabanza.

«Verdaderamente mejor parece que el estado construya por su cuenta á lo menos las líneas de servicio general de primer orden, porque hay un interés político, militar ó comercial de tal importancia, que la administracion del camino no debe salir de las manos del Gobierno. Por otra parte, constituir un monopolio en favor de la empresa concesionaria es debilitar en extremo los beneficios del transporte con tarifas onerosas á la circulacion de la riqueza, porque las compañías necesitan aumentar sus ganancias hasta el punto de amortizar el capital, percibir los réditos, conservar la vía y satisfacer los gastos de administracion. El Gobierno da por bien invertidos los fondos, no piensa en recobrarlos, ni solicita intereses: sus ganancias se limitan á cubrir los gastos ordinarios de entretenimiento y explotacion; y de consiguiente son las tarifas mas suaves y perciben los pueblos todos los frutos del camino de hierro en la facilidad, la brevedad y la economía de los transportes.

“Si la explotacion de la línea queda reservada á la empre-
TOMO II 5

sa constructora por un número de años convenido, no puede el Gobierno moderar las tarifas cuando las necesidades de la industria ó del comercio lo reclaman; ni uniformar las nacionales con las extranjeras cuando son estas mas leves; ni tampoco mejorar el sistema de locomoción aplicando los inventos sucesivos, ni debe en suma esperarse nada que no participe de la viciosa naturaleza de un monopolio.

“A pesar de todo, cuando el Gobierno carece de recursos para construir una línea de primer orden, con razon acude á los particulares y los inclina á tomar de su cuenta y riesgo la ejecucion de un camino de hierro, ofreciéndoles en seguridad del rescate del capital y cobro de los intereses, el producto del peaje y transporte de la vía, cuya administracion retienen bajo la vigilancia del Gobierno que no permite el abuso de este derecho, sino que protege su ejercicio con arreglo á las claúsulas de la concesion.»

Pero debe advertirse que la prudencia y la prevision que deben caracterizar á todo gobierno verdaderamente digno de este nombre, exigen que no por satisfacer el justo afan de facilitar las comunicaciones y los trasportes ha de sacrificarse á la nacion con excesivas concesiones á las empresas de caminos de fierro, porque el exceso en tales concesiones y ventajas, si de pronto no son perjudiciales, tal vez á poco tiempo se conviertan en trabas para adquirir los mismos bienes que se anhelaban.

No hay hasta ahora una legislacion apropiada para los caminos de fierro y existiendo ya algunos en la República se hace indispensable la reglamentacion conveniente.

“Son los caminos de fierro una vía pública que solo por esto se hallan bajo la proteccion y vigilancia del Gobierno para proporcionar la seguridad y comodidad del peaje y tras-

porte; así tienen entera y cabal aplicación á ellos las leyes y reglamentos de policía de las carreteras generales.

“Pero ademas de las reglas comunes al uso legítimo de toda clase de vías de comunicacion, hay otras particulares que se derivan de la naturaleza particular de los caminos de hierro. La fuerza motriz en los caminos ordinarios es un ser viviente, dotado de instinto, sensible al peligro, que se para al encuentro de un obstáculo ó se aparta y lo evita. En los caminos de hierro es el motor una máquina poderosa, ciega, indomable, llena de ímpetu y de fuego, que destruye y aniquila cuanto halla á su paso, ó se estrella y hace pedazos si no logra vencer la resistencia, ó se inflama con rápidez increíble, y todo, personas y mercaderías, perece en la voracidad de un incendio.»

Los reglamentos administrativos que rigen en otras naciones dan idea clara de los puntos á que debe referirse la policía en los caminos de fierro. Hé aquí lo que previenen los reglamentos vigentes en España:

“Que antes de abrirse al público un camino de hierro en todo ó en parte, remita el Gobernador de la provincia al ministerio de Fomento el acta de reconocimiento con su informe, y no dé permiso para que empieze el servicio de la vía, mientras que de real órden no se le autorice al efecto.

Que los caminos de hierro estén cerrados en toda su extensión por ambos lados. Cuando crucen otros caminos á nivel, se fabrican barreras que se abren solamente para el tránsito de carroajes y ganados en los momentos oportunos.

Que en toda la extensión de la línea no se permita la entrada ni el apacentamiento del ganado en los cotos del camino.

Que no se construyan muros ó paredes de cerca en una

zona de tres metros á uno y otro lado del camino; pero bien pueden repararse, aunque no reedificarse las obras existentes.

Que no se construyan edificios cubiertos con materias combustibles dentro de dicha zona, cuando los caminos fueren explotados por locomotoras.

Que no se permitan acopios de materiales de cualquiera especie que puedan perjudicar el tránsito, á menor distancia de 5 metros de la vía si no fuesen inflamables, y siéndolo de 20.

Exceptuanse en este caso:

Los depósitos de materias incombustibles que no excedan de las alturas del camino cuando haya terraplen.

Los depósitos temporales de materias destinadas al abono y cultivo de las tierras y las cosechas durante la recolección; pero si ocurriese algun incendio por el paso de las locomotoras, los dueños no tienen derecho á reclamar daños y perjuicios.

Las empresas deben asegurar por todos los medios posibles:

La conservación en buen estado de la vía y todas sus dependencias.

La guarda y servicio de las barreras en los pasos á nivel.

La vigilancia y oportuna maniobra de las agujas en los cambios y cruzamientos de la vía y en las señales tanto de dia como de noche.

La iluminación de las estaciones y de los pasos á nivel desde la puesta del sol hasta que pase el último tren.

La de los túneles que debe ser constante, mientras la vía se halle practicable.

Las empresas son responsables:

De la sustracción y deterioro de los efectos que se les ha-

yan entregado, ya provenga el daño de sus mismos empleados, ó ya de personas extrañas que concurran á sus oficinas.

De la tardanza en el transporte de las mercaderías que dà derecho á indemnizacion de daños y perjuicios, salvo en los casos de fuerza mayor.

No se reputa fuerza mayor el robo, excepto si la empresa acredita que hizo todo lo posible para evitarlo, ni el incendio sino cuando demuestra que no fué ocasionado por imprudencia ó descuido de sus empleados, ni por la insuficiencia ó mala condicion de los medios de transporte.

La prueba en los casos de fuerza mayor corresponde á la empresa, y mientras no la verifique subsiste su responsabilidad.

Toda accion cuyo objeto sea puramente mercantil dirigida contra la empresa y relativa á los transportes, debe entablararse ante los tribunales de Comercio.

«Los delitos y faltas especiales contra la seguridad y conservacion de los caminos de hierro, son castigados segun el Código penal y los reglamentos de policía; la denuncia es una accion popular; la jurisdiccion competente la ordinaria, cualquiera que sea el fuero del reo, y la sustanciacion del juicio como determinan las leyes comunes.» Y parece con buen fundamento que debe ser competente el juez del lugar de la residencia de la Junta directiva de un camino de hierro, para que ante él se ventilen las demandas promovidas contra la misma Junta, á no ser que esta tenga acreditados en los lugares diversos de su residencia, personeros convenientemente autorizados.

“Corresponde á los Gobernadores de provincia:

Ejercer nna continua vigilancia para que se cumplan los reglamentos de policía.

Imponer á las empresas las multas á que se hicieren acre-

doras por sus faltas, en virtud de queja producida por las inspecciones.

“Los alcaldes del respectivo territorio admiten las denuncias que los particulares hicieren por escrito, oyen á los interesados, obligan al cumplimiento de la ley y el reglamento, e imponen las multas que proceden en justicia, y las hacen efectivas.”

“Todavía no está satisfecho el público de la vigilancia del Gobierno, ni de su resolución para corregir las faltas y desoidos de las empresas, así en lo tocante á los viajeros, como respecto á las mercaderías. Por desgracia los hombres políticos se han convertido en hombres de negocios, y los hombres de negocios en hombres políticos; de donde procede que las empresas concesionarias de caminos de hierro cuentan siempre con altos protectores cerca del Gobierno.

“Muchos preceptos reglamentarios carecen de sanción penal, y sin embargo el más leve descuido puede costar la vida á no pocas personas. Las indemnizaciones suelen ser insuficientes y acaso ilusorias; las denuncias se estrellan en el cansancio de los agraviados; y en fin el espíritu mercantil, no bastante enfrenado con el temor del castigo, comunica á este servicio aquella dureza de entrañas que resalta en todo monopolio.”

Para la construcción de tales caminos el poder legislativo cede los terrenos públicos que sean necesarios y en cuanto á los particulares queda á cargo de los empresarios su adquisición; pero está fuera de duda que tal adquisición es por causa de utilidad pública y que por tal motivo procede en caso necesario la expropiación, previos los requisitos constitucionales. Y sin embargo de lo expuesto es tan profundo el respeto que el derecho constitucional mexicano establece en favor del hombre y de la propiedad particular, que sería tal

vez materia de una decision judicial la oposicion que hiciera un propietario á la expropiacion forzosa, en el caso referido.

Los caminos de hierro son en la época actual una necesidad de todas las naciones y las necesidades públicas no pueden permanecer por mucho tiempo sin ser satisfechas: la naturaleza de las cosas lo exige así. Y esta consideracion es bastante para que en ningun caso haya precipitacion ni imprudencia para otorgar concesiones, porque es evidente que si no es una empresa será otra ú otra la que construya el camino; pero siempre será construido.

Los caminos de fierro no deben embarazar nunca las carreteras y vías generales de comunicacion sino dejar en ellas paso libre para todos los caminantes que por cualquier causa no quieran ó no puedan aprovechar las ventajas que proporcionan los ferrocarriles.

“Las empresas concesionarias, dice el Sr. Colmeiro refiriendose á la legislacion española, que está de acuerdo con lo que dictan la reserva y la justicia, no pueden impedir el establecimiento de otras cualesquiera de conduccion y transporte, pagando los precios de tarifa. Es la razon que toda empresa de esta clase ejerce ya un monopolio verdadero en cuanto goza del privilegio exclusivo de la explotacion del camino de hierro; y si fuese el derecho absoluto, alejaria toda concurrencia, dañando á las compañías interesadas en explotaciones equivalentes, perjudicando á los particulares á quienes favorecen, frustrando el efecto de las leyes que consagran la libertad de la industria, y aun seria contrario á la misma naturaleza del privilegio, que no debe aplicarse, sino restringirse segun las reglas de toda buena jurisprudencia.

Los ferrocarriles existentes en la actualidad en la República, segun la Memoria de la Secretaría de Hacienda y Crédito público, de 1873 á 1874, son los siguientes: la línea

de México á Veracruz por Orizava que por las grandes obras de arte que tiene es acaso la primera vía férrea del mundo. Fué proyectada en 1837, en 1852 se revivió el proyecto decretándose la construcción de un camino de fierro de Veracruz á S. Juan: en 1857 se concedió por el Gobierno privilegio exclusivo para la construcción del camino de Veracruz al Pacífico, y en 1º de Enero de 1873 se inauguró el camino de México á Veracruz.

Este camino ha costado al Erario hasta 30 de Junio de 1874, según la memoria antes citada \$ 12.573,695.92.

Línea de Veracruz á Medellín fué autorizada la concesión en 1860.

Línea de México á Tlalpam. Decretada en 1861. "Reasumiendo, dice el Sr. Ministro de Hacienda, todo lo expuesto y para terminar las demostraciones de que han sido objeto estos valores, obtendrémos las cifras siguientes.

Acciones rematadas.....	\$ 175,000 00
Idem entregadas en pago.....	28,400 00
Idem existentes en la Tesorería.....	88,450 00

Suma igual á la que desembolsó el Erario..... 291,850 00

Ferrocarril de México á Toluca y Cuautitlán. Decretado en 1870. Revalidado en 1872. Subvencionado con tres mil pesos por kilómetro y con el producto de una lotería cuyos frutos se estiman en la memoria antes referida en \$ 653,304. 00.

Antes de poner punto á este capítulo y dar fin á las consideraciones relativas á las vías de comunicación interiores, parece conveniente indicar la absoluta necesidad que hay de una legislación de caminos adecuada á los progresos y necesidades de la época y en que quedasen determinadas las dimensiones de todo camino nacional, la naturaleza de las obras que en ellos han de ejecutarse, las obligaciones de los propietarios

colindantes y las penas que hayan de imponerse á quienes destruyan ó embaracen los caminos ó impidan su uso libre y fácil. Disposiciones son estas cuya necesidad se comprende sin esfuerzo y mucho mas sabiendo que no son absolutamente raros los casos en que particulares sin autoridad alguna se han permitido desviar alguos tramos de camino por intereses ó conveniencias privadas.

Los Estados deben fijar con sumo esmero las dimensiones y demás circunstancias de los caminos particulares y muy especialmente de los vecinales que son de grande importancia para el desarrollo de los pueblos á cuya prosperidad contribuyen en mucho. Puede decirse con verdad que apenas se puede de creer en la civilizacion de un país que conserva todavía por vías de comunicacion y en su mayor número vecinales, esas veredas que en último resultado suelen ser líneas puramente imaginarias erizadas de precipicios y de peligros que hacen sumamente difícil toda comunicacion de pueblo á pueblo, ¡Cuán útil y conveniente seria que los gobiernos se convenieran de que sin facilidad y comodidad en las comunicaciones no es posible lograr la prosperidad del comercio, de las artes, de la industria, ni de la civilizacion!

CAPITULO V. DE LOS PUERTOS.

“Entre las obras públicas de carácter civil que por esta razon corren á cargo del ministerio de Fomento, ocupan un lugar muy alto en el ánimo del Gobierno los puertos cuya construccion y policía son objeto de prolijas ordenanzas.

“El mar antes acerca los continentes que los aleja; pues si en la infancia de la navegacion pudo el océano oponer al trato y frequentacion de las gentes la inmensidad de sus aguas, con los adelantamientos de la astronomía, la invencion de la brújula, el uso del vapor y demás maravillas logradas por la industria del hombre, se trocó en un camino llano y expedito abierto á todos los pueblos, sin que haya region tan apartada y escondida que no exploren los navegantes acostumbrados á domar el ímpetu de los vientos y la soberbia de las olas.

“El comercio no se contenta con las vías terrestres, ni satisface sus deseos con la navegacion fluvial, ni se acobarda al perder de vista las costas, ni le hartan las riquezas esparcidas por las playas de un mar interior. Surcan las naves el globo, salvan las distancias con celeridad increible, descubren tierras, pueblan desiertos, llevan la paz y la guerra á los confines del mundo, y cuando detienen sus quillas los itsmos, el génio de nuestro siglo pretende romperlos, allanando los diques que la naturaleza puso á la comunicacion de los mares.

“Los puertos son puntos de escala donde el comercio toma y deja sus riquezas, las puertas por donde salen los productos nacionales y entran los que nos ofrecen en cambio los extranjeros, el asilo de los navegantes necesitados de hospitalidad en caso de avería ó tormenta, y por último, el depósito de materiales de construcción naval, buques de guerra, municiones y demás aparejos de los armamentos marítimos.

“Siendo tan grande su importancia, la conservación, limpia y obras de los puertos constituyen un servicio administrativo que interesa á la seguridad del estado y á la riqueza y prosperidad de las naciones en cuanto favorecen la agricultura, la industria y el comercio.

“Clasificar los puertos es satisfacer una necesidad pública ordenando el servicio administrativo conveniente: cosas todas que por su naturaleza caen en el dominio de la administración. Y como las necesidades de tal linaje son móviles en sumo grado, conviene encomendar al prudente arbitrio del Gobierno la facultad de introducir las alteraciones análogas á las vicisitudes mismas del comercio.”

Conforme al art. 85 fraccion XIV de la Constitución federal es facultad del poder Ejecutivo habilitar toda clase de puertos, establecer aduanas marítimas y fronterizas y designar su ubicación; pero el Congreso de la Unión puede modificar el ejercicio de esta facultad, aunque indirectamente, por medio de la ley anual de presupuestos.

Los puertos de la República son: de altura, habilitados para el comercio exterior y de cabotaje para el comercio de puerto á puerto y en que no se admiten mercancías extranjeras.

Hay otro género de puertos que se llaman de depósito, cuya utilidad y conveniencia han sido asunto de serias y acaloradas discusiones entre las personas más competentes en esta clase de asuntos.

Son los puertos en todas las naciones y por medio de sus aduanas de un grande producto para el tesoro nacional y en la República las aduanas marítimas dan al erario la mayor parte de los recursos con que subviene la Federación á los gastos públicos.

Teniendo la República costas en el Atlántico y en el Pacífico puede recibir frutos de todos los países del mundo y exportar en cambio los que la República produce, siempre que la construcción, y conservación y seguridad de los caminos, mientras los de hierro se estienden por todo el territorio nacional, den á la importación y á la exportación todas las ventajas de baratura en los transportes y abundancia de mercados.

Pero es de advertirse que solamente las ventajas que se proporcionen al comercio podrán acabar, con mayor seguridad todavía que la severidad fiscal, con el contrabando que es muy frecuente en el país y tanto que no faltan quienes opinen que por lo menos se pierde el veinticinco por ciento de lo que debían producir los puertos.

A remediar este mal se ha acudido recientemente con el establecimiento de vapores guarda-costas que vigilando las con esmero hagan sino de todo punto imposible, por lo menos muy difícil cualquier desembarque clandestino.

Las aduanas marítimas que actualmente existen con las siguientes: Acapulco, Bahía de la Magdalena, Campeche, Coatzacoalcos, Guaymas, Isla del Carmen, La Paz, Matamoros, Manzanillo, Mazatlán, Puerto Ángel, Progreso, Socorro, Salina Cruz, San Blas, Tuzpam, Tampico, Tonalá, Tabasco y Veracruz que es sin duda alguna la de mayor importancia especialmente desde quedó establecido el camino de hierro que une á esa ciudad con la capital de la

República y que dá fácil salida á los frutos de los Estados vecinos.

Como antes se ha dicho, los puertos, sus muelles, sus faros y en general todas sus obras están á cargo y bajo la dirección del Ejecutivo federal por medio de la secretaría de Fomento, y á cargo de la Secretaría de Hacienda toda la administración de Aduanas y arreglos del comercio.

Cuida el Ministerio de la Guerra de tener por lo menos en los puertos principales, una guarnición que ofrezca absoluta seguridad de los caudales que en las aduanas se recaudan y que impida cualquier golpe de mano que por cierto no sería imposible y acaso ni aun difícil, si no se conservaran esas guarniciones, cuya utilidad se expone como uno de los fundamentos de la necesidad de mantener un ejército que parece ser mas numeroso del que en realidad pudiera necesitar la República.

La autoridad pública está ademas representada en los lugares referidos por un capitán de puerto, y la administración municipal y particular de la localidad está subordinada al Gobierno del Estado en que se halla cada uno de los puertos mexicanos.

De las ordenanzas y aranceles que rigen en las aduanas se tratará en lugar oportuno.
