

LIBRO III.

LA ADMINISTRACION JUZGADA COMO AMANTE DEL PROGRESO.

CAPITULO I.

Origen del ferrocarril llamado Rosecranz.—Intento de arreglo con el ministerio de fomento.—Comunicaciones cambiadas.—Dictámen de la comision de hacienda del Congreso.

En 17 de Noviembre de 1870 el Presidente de la República, C. Benito Juárez, publicaba una ley del congreso relativa al ferro-carril, llamado despues de Rosecranz. Por ella se concedia permiso, sin que este importara un privilegio, á los Sres. Antonio B. Richards, Santiago Smith y José Brennan, para construir un camino de fierro interoceanico, desde un punto del Golfo mexicano en el Estado de Tamaulipas, hasta uno de nuestros puertos del Pacifico. Con la vía deberia establecerse un telégrafo, y aunque se dejaba á los concesionarios libertad para establecer la línea por los puntos que gustaran, se les ponía la condicion de comprender en ella la ciudad de México, ya fuese por la vía principal, ya por medio de ramales. La vía princi.

pal, conforme al artículo 3.^o de la concesion, deberia dividirse en dos secciones: la una del Golfo á la ciudad de México, y la otra de México al Pacífico. La empresa tenia derecho á construir ramales para Pachuca y Querétaro, dependientes del primer tramo y para Morelia y Guadalajara, dependientes del segundo, á su eleccion, á los tres años los primeros, ó á los nueve los segundos. Los planos y perfiles principales deberian estar levantados y sometidos á la aprobacion del ministerio de fomento en un plazo de dos años. A los seis deberia estar concluida una seccion de la vía, á los doce la otra y en cada año un ramal de cincuenta kilómetros cuando menos. Estos deberian en su totalidad estar en explotacion tres años, cuando menos, despues de concluida cada seccion.

En cambio de este camino, se daba derecho á la empresa de importar, por veinte años, libres de derechos, todos los útiles y materias precisas para la construccion, tales como alambre y aparatos telegráficos, carbon de piedra, carruajes, clavos, durmientes, locomotoras, plataformas, rieles etc., etc. Los capitales, ademas, empleados en la construccion de la vía, quedaban exentos de derechos por el mismo término de veinte años. La empresa recibiria gratuitamente los terrenos de propiedad nacional que fuesen necesarios, para la vía principal y sus anexas, así como los materiales de construccion que en ellos se encontrasen. Recibiria tambien en propiedad, los terrenos de particulares, mediante la declaratoria de expropiacion por causa de utilidad pública, y el pago de ellos.

En cuanto á lo que deberia prestar el gobierno se estipulaba lo siguiente: la empresa recibiria 4,000 hectáras de terrenos baldíos, por cada kilómetro de ferrocarril, con tal de que estos no llegasen á la mitad de los que existen en los Estados que atravesase el camino de fierro, tomán-

dose de preferencia los que hubiese al lado del ferrocarril en una faja de cuarenta kilómetros, no pudiendo entrar la compañía á la posesion de los terrenos sino cuando estuviese explotado el tramo que á ellos correspondiese. Los criaderos metálicos, de carbon, sal, mármoles y demas que se encontrasen en la línea, pertenecerian á la empresa, siempre que los denunciase y explotase conforme á la ley, mas sin perjuicio de tercero.

Se espresaban en seguida los casos en que la empresa deberia cobrar derechos de almacenaje, conduccion de pasajeros etc.; el transporte de tropas, el de correspondencia y de efectos nacionales, no debiendo el gobierno cobrar derechos en algunos de estos casos, durante cincuenta años. Los precios no podrian exceder para los pasajeros de los siguientes: cuatro centavos por kilómetro á los de 1.^a clase, treinta centavos por tonelada en cuatro kilómetros, en 2.^a veinte, y en 3.^a diez. Respecto de los telegramas diez palabras en cien kilómetros por veinticinco centavos, y uno mas por cada ocho kilómetros de exceso.

Las obligaciones de la empresa serian las siguientes:

La empresa seria mexicana, y sus empleados considerados con el mismo carácter, sin que pudiesen alegar títulos de extrangería.

No podria enagenar ni hipotecar el camino á ningun gobierno ni Estado extrangero, so pena de perder todo derecho; pero sí á empresas particulares, á quienes podria vender acciones, bonos y demas obligaciones,

Los plazos de que antes hemos hablado quedarian suspensos en todo caso fortuito, que impidiese la realizacion del contrato; lo que no era mas que la prevision del daño que á la continuacion de los trabajos pudieran ocasionar nuestras revueltas intestinas.

Seguian otras obligaciones que son comunes á esta clase de empresas, siendo ademas de los concesionarios la de dar una fianza de doscientos mil pesos, en garantía del cumplimiento de los trabajos, á satisfaccion del Ejecutivo, cuya suma deberian perder si en los plazos señalados no presentaban los planos, ó no ejecutaban las obras

Las causas de caducidad serian las de no presentar los planos, ni ejecutar las obras en los plazos mencionados, así como la de enagenar ó traspasar la concesion á un gobierno ó Estado extranjero.

Esta fué la concesion sancionada, como hemos dicho, en 17 de Diciembre de 1870; pero este asunto, en poder ya del Gral. Rosecranz, pasó á nuestro ministro de fomento, y allí, gracias á que, como vulgarmente se dice, se trató de ganar tiempo; tuvo un resultado inesperado; ó lo que es lo mismo, de las negociaciones sobre fianza y demas, no resultó absolutamente nada. Hubo una multitud de comunicaciones cambiadas entre el concesionario y el ministro. Este último opuso cuantas dificultades estuvieron á su alcance sobre la fianza, sobre la anchura de la vía, notándose en todo, el deseo que el primero tenia de poner en obra la negociacion y en el segundo de entorpecerla, si nó de aniquilarla. Causado de dos años de demoras Mr. Rosecranz hizo las proposiciones siguientes:

1.^o El propietario actual de la concesion del Camino Interoceánico, conforme á la ley de 10 de Diciembre de 1870, para evitar dilaciones referentes al expediente de fianza de personas con bienes raíces, depositará en donde lo determine el Supremo Gobierno una suma de \$200,000 en efectivo, cuyo depósito retirará al presentar fianza con hipoteca sobre propiedad raíz considerable de ferrocarril construido en la República.

2.^o El referido propietario podrá construir vía angosta, como la del ferrocarril de Toluca, bajo la precisa condicion de que la Empresa *se obliga* á satisfacer todas las necesidades del tráfico barato y cómodo de mercancías, y del pasage cómodo, seguro y tambien barato de las personas.

3.^o En lugar de la subvencion en terrenos baldíos de que habla el artículo 3.^o de la referida ley, el Supremo Gobierno dará una subvencion de \$7,000 por kilómetro, sobre los dos mil que se construirán, ó sea la suma de catorce millones de pesos por dos mil kilómetros, pagándose con derechos de importacion; los cuales satisfará el causante en papel que se creará *ad hoc*, al ser concluidos y aprobados los tramos. Si el gobierno no tuviere efectivo por el momento para completar la subvencion, en cada caso de pago, podrá dar certificados (y este será el papel creado *ad hoc*,) con un seis por ciento de interés anual, hasta su amortizacion, con el quince por ciento que, de las aduanas, toca á las mejoras materiales. Y el referido propietario actual de la concesion de 10 de Diciembre de 1870, podrá proceder á la construccion del camino, invirtiendo el órden de sus dos divisiones, esto es, pudiendo construir primero la de esta capital al Pacífico, y despues la de esta capital al Golfo.

A esto contestó el ministro: que el gobierno no podia conceder el permiso, por haber una ley que reglamentaba la construccion de ferrocarriles, señalando una anchura determinada, no cabiendo en las facultades del gobierno conceder un permiso que equivaldria sustancialmente á una infraccion de la ley, y ademas, porque sobre la anchura que debería adoptarse ya tenia formada su opinion.

Que tampoco podia conceder el que la Compañía entregase doscientos mil pesos en efectivo con calidad de depó-

sito en vez de la fianza, por haber muchas razones para no admitir tal propuesta, entre las que figuraba principalmente la de que la ley de concesion exigia una fianza, y era obligacion del gobierno cumplir terminantemente este precepto.

A nadie en verdad podrian convencer estas últimas razones para no admitir el depósito, en vez de la fianza, pues cualquiera que no sea ministro de fomento, sabe perfectamente que la fianza es un crédito que puede tener mas ó menos probabilidades de ser cobrado, mientras que el dinero no necesita de seguridad para ser recibido, ni menos cuando está depositado á disposicion del acreedor. Por otra parte, cualquiera que no hubiera recibido la borla doctoral, comprenderia que las leyes no se interpretan al estilo del Sr. ministro de fomento, y quien podia recibir una fianza, podia por mayores razones recibir el valor en efectivo. En cuanto al ancho de la vía, harémos despues algunas reflexiones.

Rosecranz que estaba empeñado en conseguir su objeto, solicitó nuevos arreglos, hizo nuevas proposiciones, de las cuales podemos formarnos una idea por la respuesta del ministro de fomento que tenemos á la vista.

Pedia este algunas esplicaciones, que mas bien son una evasiva, que otra cosa. Si un ministro debia sujetarse estrictamente á lo concedido, debió haber contestado á Rosecranz, sencillamente con aquel proverbio, aleman de origen: "Un hombre no tiene mas que una palabra." Pero en vez de esto, el ministro, como si fuera un traficante vulgar, preguntaba por medio de una comunicacion, si la resolucion definitiva de Rosecranz era la de establecer la vía angosta, si no aceptaba el llevar su camino por los Estados y poblaciones de mayor importancia; que si se comprometia la empresa á construir la vía interoceánica en

un tiempo menor ó á lo menos igual al que se necesitaba para el camino *internacional* (1) haciendo observar por último, que la subvencion que Rosecranz pedia de \$10,000 por cada kilómetro, el ejecutivo la consideraba de una grande importancia, para dar por de pronto su opinion, y concluia su nota en la forma siguiente.

"Cuando esta secretaría conozca las ideas de vd. sobre los puntos enumerados, resolverá acerca de los demás arreglos que deban hacerse para llevar á buen término este negocio."

A esto el general Rosecranz contestó tratando de demostrar, con diversos argumentos, que era preferible, por su economía, por su rápido desarrollo, y por su menor flete, la vía angosta. En cuanto á los \$10,000 que pedia de subvencion, por cada kilómetro, los rebajaba á \$7,000, reasumiendo la cuestion en estos términos: "¿Qué será mas conveniente al país, construir un ferrocarril interoceánico, mediante una subvencion de \$7,000 por kilómetro, ó no construir ninguno por falta de subvencion?"

El ministro de fomento, contestó que era preciso para el beneficio público, que una línea tan importante como la interoceánica, fuese construida por la vía llamada modelo; que era mas desventajoso á la nacion el subvencionar con \$7,000, que el dar terrenos baldíos, conforme á la concesion de 10 de Diciembre. Sin embargo, el gobierno se reservaba para mas delante el resolver sobre la subvencion en efectivo.

Tratóse de nuevo de la fianza, ya que el ministro de fomento desechaba el depósito del valor de ella. Propuso el general Rosecranz varios fiadores idóneos, que fueron desechados; en otros puso el ministro dificultades de

(1) Se trataba en esta vez de que la vía tocara un punto de la frontera.

trámite puramente, y, por fin, admitió á los Sres. Viuda de Solórzano é hijos, á D. Juan de Dios Pradel, mas pidiendo que se llenaran algunos requisitos, respecto de los bienes de los dos primeros, y respecto de la personalidad del tercero, requisitos que fueron llenados; pero no admitidos por el ministerio. Tratóse como veremos mas tarde de unos veintitantos mil pesos de diferencia.

En cuanto al trayecto de la vía, lo señaló el ministro y lo aceptó el concesionario, que debia ser como sigue: "la troncal y sus ramales deberian pasar por las ciudades de México, Querétaro, Morelia, Guanajuato, Guadalajara, Aguascalientes, Zacatecas, Durango y San Luis Potosí; para unir el ferrocarril interoceánico con los Estados Unidos, deberia atravesar los Estados de Coahuila y Nuevo-Leon, terminándose en algun punto no desierto, de las dos fronteras limítrofes, y no solo esto, sino que el concesionario agregaba: que la importancia del ramal que proponia de Paso del Norte, era que en aquella ciudad se uniria con el Texas &c, Pacific—ferrocarril trascontinental—y con el Denver y Rio Grande—línea que viene del Norte y que cruza varias otras del Este y del Oeste.

"Por medio de esas dos arterias, decia, quedará abierto todo el interior de las dos porciones del trans-Mississippi y central de los Estados Unidos, como mercados para los productos tropicales de México, facilitando su ventajosa salida á precios que no tienen que sufrir competencia.

"Sin embargo, la prolongacion del ramal hasta San Luis y de allí por los Estados de Coahuila y Nuevo-Leon hasta la frontera, será benéfica á aquellas regiones y mutuamente conveniente á los dos países.

"En virtud de esto, y deferente con las miras del gobierno, á nombre de la Compañía que represento acepto las propuestas indicadas en la comunicacion de vd., por

lo que respecta á este ramal así como al de Durango, y le ruego lo participe así al señor Presidente."

No podia haber mejor voluntad de parte de Rosecranz, puesto que admitió cuantas modificaciones se le quisieron hacer y aun cedia en algunas de sus pretensiones. Solamente no cedió en la de que la vía fuera ancha, pues de esta manera no podria cumplir con el tiempo ofrecido, ni acomodarse á la subvencion pedida, ni menos conseguir con igual facilidad la mayor suma de capitales que se requerian. El ministro por su parte no cedió, y en tal estado terminó el 16 de Abril el voluminoso asunto de las negociaciones.

A consecuencia de esto el general Rosecranz, se dirigió al congreso, y el 2 de Mayo se presentó á la cámara el siguiente dictámen, tan claro y bien escrito, que su contenido acaba de fijar en el ánimo la cuestion, de tal suerte que creemos indispensable reproducirlo. Hélo aquí, y no creemos presentar al lector, amante del progreso de su país ningun documento desagradable, en la inteligencia de que el hacer un extracto de él seria desvirtuarlo:

DICTAMEN que la comision primera de industria presenta al Congreso de la Union sobre la reciente solicitud del cesionario de la concesion otorgada en 10 de Diciembre de 1870, para el establecimiento de un ferrocarril interoceánico.

I.

PREAMBULO.

I. Ha ocurrido nuevamente al Congreso el cesionario de las franquicias que otorgó la ley de 10 de Diciembre de 1870, para el establecimiento de una vía férrea intero-

ceánica, pidiendo que á dicha ley se hagan algunas aclaraciones y modificaciones que faciliten la realizacion de esta empresa.

2. Cuatro son los puntos á que se refiere el concesionario, á saber:

1º La determinacion de la anchura de la vía.

2º La sustitucion del auxilio en tierras, por otro en efectivo.

3º La reduccion de los plazos fijados para la construccion.

4º La sustitucion de la fianza por hipoteca ó depósito suficiente.

II.

EL ANCHO DE LA VÍA.

3. La determinacion del ancho de la vía tiende en realidad á llenar una laguna de la ley relativa, que de esto hizo punto omiso, no dando á la cuestion la importancia que posteriormente ha derivado de los adelantos modernos, cuyas demostraciones se hallan en contraposicion á los intereses creados.

4. La experiencia y el juicio de hombres competentes están conformes en que una prudente reduccion en la anchura de las rutas de hierro, proporciona muy importantes economías en su establecimiento y explotacion, sin disminuir por esto, ni la seguridad para las vidas y propiedades, ni la rapidez que demanda su tráfico económico, ni la idoneidad para los trasportes y servicios usuales.

5. En opinion de los que suscriben, no es dudoso que la reduccion en el ancho de las rutas herradas se extenderá mas y mas, á medida que los intereses nuevos se aproximen á la importante cifra de los intereses creados.

6. La nacion está interesada en que las vías de comunicacion la procuren rápida, segura, regular y sobre todo barata; y satisfechas estas condiciones, poco deben importarle los que realmente son detalles del asunto capital; detalles en que por mucha que pueda ser la pericia de los encargados del poder público, nunca igualará en el acierto á los intereses privados que, por su propia naturaleza, son mas solícitos y mas escudriñadores en todo aquello que pueda aumentar su lucro y acercarlos á sus fines.

7. Sobre este particular se ha dicho y se ha escrito demasiado, así por los hombres imparciales y amigos solo de la verdad y del progreso, como por los que sirven ó defienden determinados intereses, y probablemente el Congreso conoce ya lo bastante para fijar su opinion.

8. Pero los mas avanzados sofistas no han conseguido poner en duda el hecho bien averiguado de que el costo de la vía decrece con su anchura; y por lo mismo quedará siempre en pie la incomparable ventaja de conseguir el mismo objeto con un capital menor, cuyos intereses debiendo salir del producto bruto de la especulacion, permitirán que se deje en beneficio del público el exceso que sobre ellos exigiria el capital, si este fuese el que hasta hoy se ha invertido en las construcciones de esta especie.

9. Tampoco ha podido demostrarse que los vehículos propios de la vía angosta—*La vía del porvenir*—como la llaman tambien algunos, no sean mas ligeros que los de la *vía modelo*, como la llaman sus adeptos.

Por lo mismo quedará resultando la ventaja que proporciona la economía en los gastos permanentes de traccion.

10. La demostracion de la lijereza de los carruajes, así como de la economía en la construccion, dependen de consideraciones técnicas que acaso estarian fuera de lugar en