

CAPITULO VIII.

Consideraciones generales sobre los proyectos de ferrocarriles.

El presidente de la República, en su discurso de clausura de 1^o de Abril de 1873, decia que autorizado por el ejecutivo para hacer un arreglo de reduccion favorable en las tarifas del ferrocarril de Veracruz, tendria la satisfaccion de presentar pronto ese arreglo ya concluido, útil á la exportacion de nuestros frutos agrícolas (1) y este no fué otro que el convenio llamado de las tarifas, causa de escándalo y rémora á la prosperidad del país (2). Así tambien el mismo presidente, en su discurso de 31 de Mayo, hablaba de un proyecto sobre una empresa de ferrocarril, presentado ya al congreso (3), y esto como se ha visto ya, no era mas que desechar de una manera abierta el de la compañía "Union Contract," que daba toda especie de seguridades, para aceptar aparentemente el de la compañía del ferrocarril de Tejas, y hacer que despues lo desechase el congreso, demostrándose que es cosa frecuente en el Sr. Lerdo desmentir con los hechos las mas halagadoras promesas. Ya hemos dado una idea de lo que era la compañía representada por Mr. Lee Plumb (4). Ya hemos examinado las nuevas proposiciones de Mr. Sulli-

- (1) Pág. 145.
(2) Pág. 189.
(3) Pág. 271.
(4) Pág. 277.

van, sucesor de Mr. Rosecranz (1), y las grandes ventajas que sobre aquellas tenian. Ahora vamos á decir unas cuantas palabras sobre el proyecto de la compañía limitada mexicana.

Este, redactado en la misma forma que los anteriores, diferia en los puntos siguientes:

No señalaba derrotero de México á un puerto del Pacífico, sino que debería seguir el mas corto, de acuerdo con el Ministerio de Fomento. Recuérdese de paso que ya el ministro habia trazado uno, tanto en las comunicaciones cambiadas con Rosecranz, como en el contrato celebrado con Lee Plumb. La compañía limitada obraba con prudencia; es decir, preveia el caso de que el señor ministro quisiese cambiar de parecer, respecto de la direccion de la línea.

La compañía radicaria su domicilio en México, á diferencia de los demas que solo radicaban una parte de la empresa. ¡Cuestion muy conveniente, cuando se tiene que sacar la mayor parte de los fondos en el extranjero, pues en el caso-actual habria que vender las acciones por medio de la correspondencia, mientras que en el contrario, los miembros de la compañía tratarian directamente con los que quisieran tomar acciones! ¡Este es un medio admirable de economizar tiempo!

La compañía, como la de Rosecranz, recibiria 8,000 pesos por kilómetro, en vez de 9,000 que solicitaba Plumb.

En sus tarifas, llevaba lo siguiente:

Por flete de cada tonelada de 20 quintales de 45,38 kilogramos cada uno, de mercancías:

Primera clase, 6 cs. por kilómetro.—1 centavo menos que las otras compañías.

- (5) Pág. 300.

Segunda id. 4 id.—1 menos.

Tercera id. 2 y medio id.—Igual á las otras.

Pasajeros:

Primera clase, 3 y medio centavos por kilómetro.—Medio centavo menos.

Segunda idem, 2 idem idem.—Medio centavo menos.

Mensajes telegráficos:

Diez palabras á cien kilómetros, 15 cs.—10 cs. menos.

La diferencia mas notable era que la compañía limitada llevaba en vez de un 50 por 100 de rebaja en los fletes de conduccion de tropas, trenes, equipos y demas efectos del servicio público, un 60 por 100.

Todo esto era muy del agrado de la comision de industria de la cámara, y daba á entender que el último proyecto era de su aprobacion, á pesar de decir que habia hecho un estudio comparativo entre los tres, omitiendo opinar cuál fuera mejor, *por no ser esto su deber, ni creerlo de oportunidad*, y por tanto, remitian al ejecutivo las proposiciones que copiamos en el capítulo anterior, para que este mismo opinara por D. Ramon Guzman y por D. Francisco Hernandez y Hernandez lo que creyera conveniente; ó lo que es lo mismo, tan dictámen era este dictámen, en que no se opinaba nada, como informes eran los que daban los ministerios de la guerra y de fomento sobre los fondos gastados, pues los señores ministros no sabian en qué se habian gastado los tales fondos.

Las proposiciones del dictámen á que nos referimos fueron aprobadas económicamente y sin discusion, el dia 11 de Noviembre. El ministro de fomento cumplió con lo prevenido por el congreso presentando á la cámara en 21 de Noviembre, su contrato celebrado el dia anterior, con la "Compañía limitada mexicana" llamada vulgarmente

de los 14. Estos accionistas que sirvieron y han servido de rémora hasta hoy, á la construccion de vías férreas en nuestro país, y á quienes decididamente ha protegido la administracion Lerdo, son: D. Antonio Mier y Celis, D. Pedro del Valle, D. Estéban Benecke, D. Angel Lanscurain, D. Guillermo Barron, D. Miguel Rul, D. Cayetano Rubio, D. Miguel Lizardi, D. Pio Bermejillo, D. David Fergusson, D. Sebastian Camacho. D. Carlos Félix, D. Manuel Mendoza Cortina y D. J. M. Landa, personas notables en México, no tanto por sus riquezas, cuanto porque es notorio que no pueden construir un ferrocarril, ni permiten que otra compañía le construya en nuestro país. Su impotencia es universalmente sabida tanto en México como en el extranjero, y su fiasco posterior, cuando la concesion se declaró caduca, fué acremente comentado por la prensa.

Dados estos antecedentes, vamos á hacer algunas reflexiones:

En la concesion de 10 de Diciembre hecha á la "Union Contract," se estipulaba que por subvencion recibiria la empresa 4,000 hectáreas de terrenos baldíos por cada kilómetro, con tal que estos no llegasen á la mitad de los que existen en los Estados por donde pasase el camino de fierro. El admitir lo anterior es disculpable en una compañía americana, que trataba por vez primera estos asuntos en México, y en quien existia la idea de que nuestro gobierno cuenta con abundantes y feraces terrenos, propios para la colonizacion. Una inmensa colonia á lo largo de un camino de fierro, poseyendo magníficas propiedades territoriales, es una idea que seduce y exalta la imaginacion, pues los que hay sin ningun valor, desiertos y baldíos, adquiridos por el solo costo del ferrocarril, serian mas tarde una riqueza fabulosa.

Mas la "Union Contract" no contaba con la hùspeda. El gobierno ignora cuales son los terrenos que le pertenecen, y para saberlo tendria necesidad de hacer un deslinde, mil veces mas costoso que el que se verifica al señalar los límites de las fronteras de dos naciones, porque allí se trata de una línea fija, que la ciencia sabe encontrar, mientras de que tratándose de terrenos baldíos habria que sostener una lucha constante, lucha que entablaria cada particular colindante; habria que revisar, en cada juicio de apeo, los límites confusamente señalados en títulos de mas de doscientos años de existencia, en los cuales se suelen poner como mojonera un árbol que ya no existe ó que el fraude ha cortado de raíz; títulos en que se señalan cinco sitios hasta la cumbre de tal monte, y que viniendo el tiempo aparece que estos cinco son diez ó doce. Habria que luchar con prescripciones inveteradas; habria que desalojar á colonos cuyas familias desde tiempo inmemorial, han ocupado los terrenos que aquellos poseen; terrenos que nadie les ha reclamado y en los cuales han tenido una posesion pacífica; habria necesidad de cometer el atentado de obligar á cada uno á exhibir sus títulos, y á sostener juicios innumerables, cuyo término seria muy dilatado, debido á nuestro pesado modo de enjuiciar, y el solo intento de hacer todo esto, traeria una revolucion terrible, mas terrible que la religiosa: una revolucion social con todas sus funestas consecuencias.

La compañía "Union Contract" juzgaba acaso que nuestra propiedad estaba organizada como en la nacion vecina. Allá á medida que los colonos avanzaban en direccion al "Far West," iban ocupando terrenos que á nadie pertenecian, y pedian título de lo que necesitaban y podian pagar; costumbre que se observa aun, cuando una

colonia llega á uno de los Estados céntricos, despoblados, de aquella nacion, ó cuando el gobierno adquiere un terreno nuevo, comprado á los indios. Aquello no ofrece dificultad; pero no así entre nosotros, donde la poblacion no fué avanzando poco á poco, á medida que se colonizaba, sino que se formó por medio de encomiendas y por medio de aquellas colonias lejanas, que se llamaron misiones y presidios, y donde siendo muy pocos los moradores y muy abundantes las tierras, no se cuidó de señalar límites exactos, no ya á los particulares; pero ni á las provincias. En nuestro país se concede un terreno baldío cuando un particular, por una casualidad rara, sabe que existe, y lo denuncia, y las mas veces á este denunciante sigue un juicio promovido por el que pretende ser poseedor ó propietario.

No es extraño que la "Union Contract" ignorara todo eso, como decimos; lo extraño es que el gobierno nuestro, que lo sabia bien, hubiese concedido tal cosa, pues en cualquier contrato, á no ser que haya malicia ó mala fé, no se ponen aquellas condiciones que lo hacen imposible de realizacion, porque no se juega cuando se hace un convenio, ni menos cuando este convenio tiene por objeto una vía férrea. ¿Se queria acaso que Rosecranz adquiriese los datos que al gobierno faltaban, para hallar los terrenos baldíos? ¿y en caso de adquirirlos, que los denunciase, para aprecer ante los ojos de los propietarios como un despojante, apoyado en la ley, á título de concesionario de un ferro-carril? Mas la estrañeza acaba, inmediatamente que se viene en conocimiento de que quien formó y autorizó ese contrato, fué nuestro célebre ministro de fomento, D. Blas Balcárcel.

Mr. Rosecranz, con su vista práctica americana, no tardó en comprender que era imposible adquirir esos terre-

nos baldíos, y pidió una subvencion, que en sus diversas negociaciones con el congreso y con el ministerio, bajó desde la cantidad de diez mil pesos, hasta la de seis mil; mas el ministro de fomento no pasó por ello, aferrándose en que se habian de dar terrenos baldíos, conviniera ó no conviniera. Esto da una muestra de su talento y energía.

Ya diversas veces hemos hablado de la ocurrencia del mismo ministro, de no recibir depósito en vez de fianza para no poner á prueba la honra nacional, por una parte, y porque no atinó como se hace un depósito, por otra. Hablemos de las dificultades sobre la anchura de la vía.

Presentaba el ministro de fomento la opuesta por el reglamento de ferro-carriles, que determinaba que la vía fuese ancha; pero á esto se le respondia que bajo la firma del ministro y con su autorizacion, el congreso habia aprobado la línea de México á Toluca, de vía angosta; objecion que jamas pudo contestar el ministro, insistiendo sin embargo en el reglamento, que en realidad no era ni reglamento, ni menos ley, puesto que el Ejecutivo está autorizado para celebrar contratos de esta naturaleza, y presentarlos para su aprobacion al congreso. Se le objetaba que la concesion de Diciembre no determinaba anchura del camino y se le pedia que concediese la angosta, con la subvencion dicha ó que si se queria absolutamente la vía ancha, concediese una subvencion mayor. El ministro, cuan se encontraba envuelto en las últimas objeciones, respondia que no era posible dar subvencion alguna, por no estar establecido así en la concesion de 10 de Diciembre, y apegado á la ley como se manifestaba al tratarse del proyecto Rosecranz, celebraba contratos con Plumb, que presentaba un proyecto mas irrealizable y por lo mismo mas desventajoso, lo que daba á entender que no se trataba

precisamente de una ley, sino de un contrato sujeto á la aprobacion del legislativo, y cuando se le hacia presente esto contestaba sin dar la razon que al país no le convenia en ninguna manera la vía angosta. Todas estas eran evasivas y mas adelante podremos probar que lo que se intentaba, era no tratar con la compañía "Union Contract," la única que con toda seguridad podria realizar el pensamiento de establecer el ferrocarril interoceánico.

La cuestion en realidad no era en aquel momento la anchura de la vía, era establecerla, fuera como fuera.

No serémos los que pretendan hacer un paralelo entre ambas vías en lo relativo á su construccion, duracion, facilidad, seguridad etc., etc. porque no nos consideramos bastante científicos ni experimentados para tal empresa; pero si nos parece que podemos hacer un análisis, aunque lógico, bajo el punto de vista económico.

Que ambas líneas son útiles á los pueblos, no cabe duda; que ambas impulsan hasta lo sumo el movimiento industrial, comercial y agrícola, es otra verdad que nos abstenemos de probar; que la angosta ó la ancha atravesando nuestro país, hubieran destruido una gran parte del pauperismo, una gran parte de la empleo-manía, y hubieran hecho inútiles las revoluciones por el aumento de capitales y el empleo de brazos, son otras tantas verdades palmarias, y en fin, que hubiera habido una salida para nuestros abundantes y variados frutos, con lo que se hubiera logrado centuplicarlos, es otra verdad que está al alcance de todos, como no lo es menos el resumen que hacemos de lo anterior, y es que la prosperidad, la riqueza y la felicidad del país dependian y dependen de ese conjunto de arterias que dan la vitalidad al progreso material y moral, y que se llaman ferrocarriles, y sobre todo los

que atraviesan nuestro territorio. Lo que necesitábamos era uno de vía ancha ó de vía angosta, la cuestion como decia Rosecranz al ministro, es de si se ha de establecer ó no el ferrocarril.

Ahora bien, entre las tres empresas, la una aprontaba el capital, la otra prometia tenerlo á cierto tiempo, y fué de juzgar que pudo hacerlo por creerse que estuviera en connivencia con los directores del ferrocarril de Texas; la tercera no tiene, no ha tenido nunca el capital suficiente para una empresa de tal magnitud, y si se trataba de buena fé; si no habia en el poder intereses bastardos, opuestos á la prosperidad del país, debió admitirse sin vacilacion la vía angosta.

Todo era vencer la primera dificultad, todo era establecer el ferrocarril, para que ya ayudados de este los demas que se establecieran continuaran, y algunos años despues, si se pudiera demostrar por la experiencia que la vía angosta no da los resultados apetecibles, las diversas redes de vía ancha habrian construido otro ferrocarril interoceánico, ó una línea paralela á la angosta, que atravesase el continente y que seria ocupado con ventaja por el público, gozando acaso de los beneficios de la competencia, contra la opinion del señor ministro de fomento, que á cada paso da muestras de que entiende tanto de su ramo, como de economía política; contra la opinion del señor ministro, decimos, que en su discurso á la cámara, de 20 de Mayo decia "que no era conveniente á la Nacion, que se construyesen dos líneas paralelas." Esto no es extraño: el señor ministro tiene opiniones absolutas, y la que hemos acabado de apuntar, se parece á aquella otra del mismo y es la de que á la nacion no le conviene una vía férrea angosta interoceánica.

Si el señor ministro científica ó económicamente hubiera demostrado su opinion, hubiera estado bien, pero el público quedaba poco conforme con ese tono de infalibilidad, y mas cuando veia que en América y en Europa, contra la respetable opinion del señor ministro, se construian líneas de vía angosta. El señor ministro debió haber leído el "Manual americano de ferro-carriles" que se publicó en esa época, y habria visto los estados siguientes del número de millas de vía angosta, en explotacion en el Canadá y en Estados-Unidos hasta Setiembre de 1873:

	Piés.	Pulgadas.	Millas.
Estado de North Carolina.....	3		11
Idem de South Carolina.....	3		12
Idem de Georgia.....	2	3	80
Idem de Mississippi.....	3	6	23
Idem de idem.....	3		25
Idem de Arkansas.....	3	6	48
Idem de Tennessee.....	3	6	3
Idem de Ohio.....	3		11
Idem de Illinois.....	3		30
Idem de Kansas.....	3		56
Territorio del Colorado.....	3		156
Idem de Utah.....	3		108
Dominio de Canadá.....	3	6	174
			737

Habria visto, además, otro estado sobre el

Número de millas de ferrocarril construidas en los Estados-Unidos en los años siguientes:

En 1863.....	1,050 millas.
En 1864.....	738 „

En 1865.....	1,177 millas.
En 1866.....	1,742 „
En 1867.....	2,449 „
En 1868.....	2,979 „
En 1869.....	5,118 „
En 1870.....	5,525 „
En 1871.....	7,779 „
En 1872.....	6,427 „
En 1873 hasta el 20 de Se- tiembre.....	2,455 „

En el estado anterior, se ve que la vía angosta iba constantemente en aumento, exceptuados los dos últimos años, acaso por circunstancias particulares que no conocemos; pero que no pueden referirse á que la vía se desechara como perjudicial ó como inferior á la ancha, porque era comun opinion en Europa y en América, que esta vía llenaba su objeto, de lo cual daba testimonio el señor ministro de fomento de la Gran Bretaña, que tambien tenia la torpeza de discordar en opinion con el de nuestro país, pues en 8 de Marzo de 1873, en pleno parlamento decia en una discusion *que consideraria como una desgracia que se llegase á saber en el extranjero que la politica de construir ferrocarriles con el sistema de vía angosta, habia sido abandonada y desprestigiada.*

El ministro aquel, probablemente en vez de sesos, debió tener una piedra en la cabeza.

Pero dejando en paz á nuestro ilustre ministro de fomento, continuaremos en nuestras consideraciones sobre una y otra vía.

Podrá ser la ancha mas duradera, y presentar menos peligros sobre un descarrilamiento, cosa que los partida

rios de la angosta niegan; pero suponiéndolo así, no es menos cierto que la angosta es mucho mas económica, no siendo ni menos cómoda, ni menos rápida. El costo de la angosta, como está demostrado por los conocedores, es un 40 por ciento menos que el de la ancha, y sus productos varian, puesto que la primera da un 7 y medio por ciento, cuando la ancha en igualdad de casos produce un 5. Estas circunstancias traen, por lo mismo, una rebaja en la subvencion, en los pasages y en los fletes, cuando se trata de la vía angosta.

No nos aventuramos, como antes lo hemos indicado, á creer que la vía angosta sea la del *porvenir*, ni á asegurar que la vía ancha sea la *modelo*, porque ni nuestra historia es un tratado de caminos de fierro, ni nos creemos con la suficiencia necesaria para resolver una cuestion semejante; los que deseen adquirir mejores datos pueden ocurrir á lo mucho que se ha escrito sobre el particular. Bástanos asentar, que llenando la vía angosta su objeto, y siendo mas barata, es la que emplean las compañías que no pueden erogar cuantiosos gastos, ó que intentan hacer economías; es la propia de las naciones que no pueden ó no quieren dar una subvencion crecida; mas sin que esto sea un motivo para que sea desechada, como no lo es el que un vapor de 200 toneladas se deseche, porque haya otros de 1,000, ó de 1,500, ó de mas. Cada uno cuenta con sus propios recursos, y escoje lo que puede entre aquello que se le presenta, y como en la época á que nos referimos no habia realmente hacedera, mas que la vía angosta, debió ésta ser la elegida por el ministerio de hacienda.

La suerte de México no lo quiso, gracias á sus actuales mandatarios.