

exacciones agoten la riqueza mercantil en su origen y la entorpezcan en su curso. Si algunos privilegios se conservan, deberán durar más tiempo los del inventor que cualesquiera otros. Las empresas que no sean exclusivamente administrativas, serán propias de los Ayuntamientos, de las asociaciones privadas y de la explotación de los particulares. Todo capital, por el hecho de existir en México, debe considerarse como mexicano. Tal es mi *syllabus*; y como se ve, no contiene ningún dogma: sus proposiciones son el desarrollo de nuestros principios constitucionales. Los libre-cambistas confiamos en los ciudadanos; los proteccionistas en los Gobiernos: la lucha durará todavía, porque no abundan los hombres independientes.

Noviembre 5 de 1875.

---



---

## FERROCARRILES

---

### ARTÍCULO I.

ENTRE los conocimientos científicos, que para ser vulgarizados se recomiendan altamente por su utilidad, elegimos hoy algunas cuestiones sobre ferrocarriles, que no han sido examinadas con detención en nuestra patria, porque el interés público se ha fijado en las ventajas é inconvenientes que presentan las especulaciones actuales tan ampliamente protegidas por el Gobierno: conviene á la prosperidad nacional que todo el mundo sepa en qué manos deben buscarse los capitales para tan altas empresas; cuántas clases de vías férreas pueden probarse en nuestros terrenos, y cuáles son las relaciones naturales entre la autoridad y los empresarios.

Es indisputable que el Gobierno general está llamado á invertir grandes cantidades para el establecimiento de ferrocarriles que acerquen los principales puertos á la capital de la República; puede y debe emprender otras obras de esa clase para cubrir las exigencias militares; y por último, siguiendo el ejemplo y la experiencia de naciones poderosas, para fomentar las obras que no le pertenezcan, pero cuya utilidad le conste, debe proclamar como un principio que es de su in-

cumbencia, la formacion de túneles, de puentes costosos y la subvencion de todos aquellos trabajos que son superiores en el gasto á los recursos de los particulares, y que en el provecho forman como un patrimonio comun para la agricultura, la industria y el comercio: el Gobierno es el primero de los accionistas para suministrar los fondos, y el último para percibir directamente el interes de los capitales invertidos; sus ganancias tienen por medida la riqueza de los particulares. Tal es la historia de los trabajos públicos en las naciones que nos sirven de modelo; es decir, que estas reglas se aplican lo mismo á la formacion de puentes que á la apertura de canales; á la ereccion de acueductos, que á la construccion de toda clase de caminos.

Pero nosotros hemos corrompido estas bases reconociendo en el Gobierno general una especie de monopolio para tan vastas empresas; nuestro error no se justifica por el ejemplo de algunas naciones donde los privilegios del Gobierno central, á pesar de los recursos de éste, caminan en pugna con los derechos de todos los ciudadanos, y tienen que ceder á cada paso á las exigencias sociales para contar con la cooperacion de los intereses privados: ni una ilusoria unidad de direccion es necesaria donde las vias independientes, al organizarse y al funcionar, buscan naturalmente como centro las principales poblaciones mercantiles é industriales: ese monopolio está en contradiccion con la independencia de los Estados; ese monopolio sacrifica la soberanía municipal y sus mejores recursos; y acaba ese monopolio por alejar la concurrencia poderosa del interes espantadizo de los particulares.

Por lo mismo, á nuestro juicio, corresponde como un derecho natural la construccion de ferrocarriles á los particulares, en sociedad ó aislados, á los ayuntamientos, á los gobiernos de los Estados, y por último, á las autoridades federales; sólo así podrá cubrirse con una red de hierro la extraordinaria extension de nuestro territorio.

La Mesa Central de la República descende á las costas del Pacífico, por una línea que, desde Soconusco hasta Sonora,

abrazaba algunas centenas de leguas; no es menor su extension al deprimirse para formar lo mejor del Golfo de México: esas bajadas de la Sierra contienen tantos depósitos mineros como barrancas y arroyos; de cada mina á las haciendas de beneficio, y de éstas á los puertos, deben partir vias fáciles de comunicacion, que si algunas de ellas serán costeadas por los fondos de los Estados, y otras pueden descansar en la munificencia de los ayuntamientos, es seguro que la mayor parte de ellas no existirá sino cuando los particulares, dueños de una mina en bonanza, puedan con libertad convertir los senderos de la Sierra en cómodos caminos. Lo mismo sucede entre muchas poblaciones que llamamos centrales, pero que sin el recurso indicado conservarán indefinidamente su antiguo aislamiento. Los municipios no sólo deben ser libres para construir caminos, sino muchas veces obligados por el pacto social para emprenderlos. Ningun Gobierno, y ménos el mexicano, dispone de fondos bastantes para cubrir los gastos que demanda un sistema de comunicacion que hace tres siglos permanece en bosquejo.

En la República hemos adoptado el sistema más costoso y ménos productivo de ferrocarriles: los planteados, con una excepcion pequeña y desacreditada; los proyectados por empresas aun no reconocidas; los protegidos por el Gobierno y los que cada día se incuban por la imaginacion de los particulares, no han proclamado como realizable sino un modelo: el ferrocarril iniciado entre Veracruz y México.

Un camino que debe ser recorrido por el vapor, no puede prescindir de una calzada sólidamente construida; exige dilatados terraplenes para salvar las depresiones del terreno, y profundas excavaciones para encontrar el nivel; sus puentes son numerosos, y algunos de ellos monumentales: si pide un túnel, los gastos se multiplican desproporcionadamente; no se sujeta á curvas de corto radio; sus carriles saldrán de las mejores fábricas; debe tener en varios parajes ciertas vias suplementarias, y todo esto suponiendo que la obra conste de una sola línea para ida y vuelta: tales son nuestros ferrocarriles.

Para formarlos de doble vía no necesitaríamos un doble gasto, porque lo principal se encontraría construido; porque el valor del terreno y anchura de la obra sería insignificante, y porque la operación acaso se reduciría á duplicar el importe de los rieles y á agregar una fracción á otras partidas del presupuesto: en cuanto á las ventajas de la doble vía, son tan grandes como notorias. Es risible notar la facilidad con que se conceden ocho ó diez millones más de los necesarios y se perdonan algunos de oscura liquidación, y no se piensa en sacrificar seis ó siete millones para que nuestra empresa nacional, ya que nos es tan gravosa, no resulte incompleta.— Esos caminos férreos de una sola vía deben abandonarse á los ramales y á los modestos empresarios.

Sea de esto lo que fuere: los Estados, las Municipalidades y los particulares, si llegan á desestancarse los trabajos de utilidad general, deben fijar su atención en que para mejorar nuestros caminos existen muchos y menos costosos sistemas.

Comencemos por observar que en los caminos comunes, la autoridad, sea el Municipio ó sea el Gobierno el empresario, sólo se ocupa en construir y conservar la vía; los particulares la explotan como pueden, según ciertas condiciones. Lo mismo podría aplicarse á algunos caminos, si llega á vulgarizarse, entre otras invenciones, la de mover las máquinas de vapor por un plano libre. Pero ateniéndonos al sistema actual, que concentra en unas mismas manos el camino y los instrumentos del transporte, y sin examinar por ahora los sistemas de máquinas fijas, ni los de tracción atmosférica; ¿cómo no recomendar á los constructores de ramales y de pequeños y aislados tramos, el servicio de las mulas y caballos en lugar del vapor; el uso en algunos lugares de rieles de madera; sobre todo, el empleo de esos wagones que llevan en su seno la locomotiva y los pasajeros? Estos métodos podrán causar alguna dilación, pero pueden plantearse con grandes economías; el público debe conocerlos cuanto antes para que los deseche ó los favorezca: no dudamos que nuestros ingenieros nos en-

riquecerán con sus luces, para que todos podamos discutir esos sistemas y esas tentativas que á todos nos interesan; ya el acreditado Méndez ha tomado tan honrosa iniciativa.

La Inglaterra, inventora de los ferrocarriles muchos años antes de que el vapor se presentase á auxiliar los trabajos del hombre, ya nos ha dado el ejemplo de que los particulares pueden establecer esas vías para una explotación privada: la misma Inglaterra constantemente nos ha demostrado que los caminos de todas clases son esencialmente una empresa municipal: en la América del Norte vemos los prodigios que pueden realizar los Estados; y en todas las naciones civilizadas se descubre á cuánto alcanza la mano poderosa del Gobierno general para conseguir estas grandes mejoras materiales: pero existe otro elemento que no se presenta aislado, sino como auxiliar de todas las autoridades empresarias; este elemento poderoso se encuentra en las corporaciones especuladoras.

En todos los siglos y naciones se han conocido sociedades y compañías particulares para conseguir una utilidad determinada; pero tales asociaciones se fundan sobre los intereses individuales, y se encuentran exclusivamente bajo la protección del Código Civil. Pertenece al espíritu democrático de las naciones modernas ese sistema de asociación en que desaparece el individuo para quedar el accionario, y en que el accionista no tiene más representación que la que corresponde al capital de que hablan sus títulos. Una sociedad así organizada, cambia continuamente de miembros; los tiene en su nación y en el extranjero; no tiene existencia legal sino por sus fondos; es un Municipio invisible; se parece á las corporaciones de manos muertas, pero no amortiza, sino vivifica; puede existir por sus propios elementos, pero se agrada en sacrificar parte de su independencia y de sus ganancias, por obtener los fondos y la protección de las autoridades; se nacionaliza donde está su capital y su dirección, y tiene su dirección y su capital donde se encuentra la autoridad que la protege. Ya se comprenderá que hablamos de esas socieda-

des que se conocen con varios nombres, como *anónimas, limitadas, incorporadas*.

Deducimos de lo expuesto, que una sociedad de esta clase tiene un carácter público desde el momento que entra en consorcio con una autoridad; que por lo mismo debe tener sus fondos y direccion en un lugar adonde alcance la jurisdiccion de la autoridad protectora; y, por último, que es ilegal, absurdo, todo contrato con una sociedad que no existe, ó lo que es lo mismo, que todavía no tiene en caja una parte respetable y convenida de sus fondos. Sin la existencia de ambas partes contratantes, toda disposicion, toda ley, todo convenio, podrá ser una promesa, muchas veces aventurada, pero jamas un contrato.

#### ARTÍCULO II.

En los párrafos que sirven de introduccion á estos estudios, establecemos la base de que las obras públicas no son realizables sino por el interes particular combinado en asociaciones, ó bien por los Ayuntamientos que son unas compañías permanentes: la accion del Gobierno general en una República, sólo tiene un carácter, el de protectora. Para corroborar estos pensamientos, apelarémos á la legislacion y práctica de varias naciones; y por hoy, nos ocuparémos de la Inglaterra, limitándonos á la época anterior al actual sistema en que el vapor domina en las vias férreas; los ejemplos hacen las teorías claras y posibles.

Lo que se llama ley comun en Inglaterra, comprende la costumbre general del país, las costumbres particulares de los Departamentos y la práctica de los tribunales; la costumbre recibe su autoridad del uso inmemorial. *The goodness of a custom receives its weight and authority from its having been used time out of min.* Esta ley inmemorial; *common law*, obliga á cada parroquia á conservar en buen estado los caminos que pasan por su territorio, sea por medio de una contribucion en materiales, en trabajo, en dinero, si los caminos le están en-

teramente encomendados, ó bien disponiendo de los productos de esas contribuciones, y además de los que se obtienen de un peaje concedido temporalmente por el Gobierno, cuando éste juzga de alguna importancia esos caminos. El cumplimiento de todas estas disposiciones, por regla general está encomendado en la parte administrativa, á los vecinos, bajo cierta organizacion municipal, y en cuanto á la coaccion y vigilancia, á los jueces menores y de procedencia popular: este sistema es inmemorial y esencialmente republicano.

Los vecinos, además de las contribuciones comunes consagradas á los caminos, deben consagrar seis dias del año, designados por el inspector, para contribuir á la reparacion de la obra pública, en los términos siguientes: los propietarios proporcionando carros, hombres y bestias, y los habitantes que no tienen sus bienes en el lugar, suministran una cantidad proporcionada á sus fincas. Los de escasos recursos contribuyen moderadamente; todo esto no admite sino excepciones obvias y necesarias.

“Desde 1668—dice Mr. de Montveran—los Estatutos del Parlamento han reconocido para la administracion provincial estos dos principios: 1º, es un derecho de los vecinos discutir sus intereses comunes, determinar la utilidad y necesidad de los trabajos públicos, y votar los gastos necesarios; y 2º, como consecuencia de lo anterior, corresponde á la autoridad judicial la censura de los actos de los vecinos y la legalizacion de sus negocios.” Estas garantías no hacen posible ningun abuso del Ejecutivo ni aun de los mismos Cuerpos legisladores; lo que se llama interes público, ántes que todo es interes privado en los negocios municipales y en otros, y cuando así sucede, sólo una autoridad puede intervenir en ellos, los jueces!

El Parlamento respeta los reglamentos locales; pero como en muchos caminos tiene parte por la concesion de peajes, ha tenido que intervenir en esos reglamentos, no para modificarlos esencialmente, sino para escoger los principios que les son comunes, uniformarlos y aceptarlos como bases para

los caminos que podemos llamar nacionales; el año de 1773 fijó su legislación sobre la materia. Los inspectores de esa clase de caminos son propuestos por los vecinos, y escogidos por los jueces de paz; duran un año, y perciben sueldo. Cierta clase de delitos contra la economía ó policía de los caminos, gozan de una prescripción de pocos días.

Los caminos de la Inglaterra, merced á su origen y á su administración, en su mayor parte no son lujosos, pero son extraordinariamente buenos, y se mejoran y multiplican á la medida de las exigencias de la ilustración, de la libertad y del comercio.

Antes que el vapor aplicado á los wagones causase la revolución que presenciarnos sobre los caminos de fierro, éstos eran conocidos y se explotaban en muchos puntos de la Inglaterra, y merecian serios estudios á los ingenieros de las naciones extrañas. Tales caminos eran obra de los particulares; servian en las minas, en las fundiciones y en todos los grandes establecimientos; los empresarios acaudalados los llevaban como ramales á los caminos de importancia, y tambien se les multiplicaba como ramificación á lo largo de los canales. En 1818, una milla de via férrea costaba mil libras esterlinas. M. Cane asegura que el camino doble establecido en Wandsworth, importaba una guinea por yarda.

Los canales, con muy pocas excepciones, establecidas por el servicio público, se construyen en Inglaterra por compañías particulares, que obtienen del Parlamento su concesión con el carácter de perpetua: así se obtuvieron en los primeros cuarenta años novecientas leguas de canales: la necesidad y la libertad hacen esos prodigios. En estas concesiones entraban, como suplementarias de la colonización, las vias férreas para salvar algunos pasos, y otras de igual clase, como ramificaciones, que se extendian hasta 25,000 metros de distancia; sin embargo, en estos caminos, como no habia el auxilio del peaje, obraba el interes particular, segun su conveniencia.

En resúmen, las construcciones administrativas en la In-

glaterra son una excepcion; en las construcciones privadas y locales, el Gobierno interviene como protector, suministrando abundantes recursos; y aun en las mismas obras que protege, lejos de absorber la dirección de ellas, depone sus facultades ante la soberanía del pueblo representada por los intereses del individuo.

Las cargas recaen sobre todos los ingleses; pero al mismo tiempo todos ellos son accionistas, todos fiscalizan la empresa comun, y todos se aprovechan de las ventajas directas é indirectas. Esta clase de trabajos les ha inspirado el espíritu de asociación y se lo ha hecho amar, descubriéndoles los beneficios de un monopolio aconsejado por la naturaleza, reclamado por el patriotismo y que la misma economía política respeta, porque léjos de oponerse á la libertad, la fortifica.

Cualquiera otro Gobierno veria con desconfianza semejante sistema; pero la autoridad inglesa, lejos de disminuir las atribuciones municipales, confia en ellas obras que los especuladores no quieren ver sino en manos de ministerios fácilmente corrompidos: la legislación de los puertos mercantes es enteramente municipal. Nosotros la hemos confiado al centro, y en vez de ciudades con muelles, almacenes, palacios y otros edificios magníficos, tenemos insalubres y asquerosas guaridas de empleados y de contrabandistas.

El auxilio de los capitales extranjeros no es posible en ninguna nacion sino cuando en todas las empresas se encuentran ya comprometidos y complicados todos los capitales propios, que sirven de garantía á los primeros; así sucede, y esto es una fortuna, cuando parece que se adopta la regla de no contar con los capitales mexicanos porque se creen seguros los que jamas hemos visto, y se nos negarán mientras más arruinados estemos. ¡Capitales extranjeros! supongo que ellos vienesen; supongo que, como en Inglaterra, no pudiésemos obligar á nuestros ricos á pertenecer á esas asociaciones municipales y empresarias; ¿cuál seria el resultado?

En efecto—dice Dutens—si se fija la atención en que no existe un solo inglés que no sea miembro de una administra-