

CAPITULO IV.

DE LOS CAMINOS DE FIERRO.

La magnífica invención 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 portentoso, 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 órden 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 rios 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 volúmen; y los caminos de fierro significan la velocidad del movimiento, por cuya razon aprovechan en extremo para la locomocion 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 fierro un signo de la civilizacion moderna; y así asentamos como regla general que en los pueblos mas cultos abundan estos medios de comunicacion, y en los menos cultos escasean ó faltan del todo. El vapor vá 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 fierro promueven la circulacion 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 renovacion de sus capitales sin agravo ni molestia de los consumidores.

«Mueyen ciertos escritores la controversia de si los caminos de fierro 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, añadiría 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 economía 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 sobran 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 tendía 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 ejecutasen 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 escabrosidad del terreno; mas aunque esta utilidad fué bien pronto conocida, el estado de incesante revolución en que se ha hallado el país había hecho de todo punto impracticable la realización de obras que por su naturaleza demandan paz y tranquilidad pública.

«De dos maneras puede procederse á la construcción de un camino de hierro: directamente por el Estado, ó por medio de particulares y compañías. En ambos casos se requiere autorización 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 concesión 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 jamás 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 construcción de los caminos de hierro, muchos deben ser los medios de convidar y atraer los capitales hácia 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 administración 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 administración adquiere á leve costa un camino de hierro que tal vez no podría construir con sus propios recursos en tan breve plazo, aumenta los medios de ejercer su autoridad, mejora la condición 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 asociación y dan impulso al crédito, robusta palanca de la industria moderna.

«Mas como todas las leyes humanas llevan con su imperfección 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 administración 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 circulación 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 administración. 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 explotación; 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 explotación de la línea queda reservada á la empre-

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 locomocion 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 órden, 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 cláusulas 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 aplicacion á ellos las leyes y reglamentos de policia 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 fierro. 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 fierro 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 rapidez 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 policia en los caminos de fierro. Hé aquí lo que previenen los reglamentos vigentes en España:

“Que antes de abrirse al público un camino de fierro 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 fierro estén cerrados en toda su extension por ambos lados. Cuando crucen otros caminos á nivel, se fabrican barreras que se abren solamente para el tránsito de carruajes y ganados en los momentos oportunos.

Que en toda la extension 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.

Exceptuarse 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 algún 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 día 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 dá derecho á indemnización 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 condición 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 acción cuyo objeto sea puramente mercantil dirigida contra la empresa y relativa á los transportes, debe entablar-se ante los tribunales de Comercio.

«Los delitos y faltas especiales contra la seguridad y conservación de los caminos de hierro, son castigados segun el Código penal y los reglamentos de policía; la denuncia es una acción popular; la jurisdicción competente la ordinaria, cualquiera que sea el fuero del reo, y la sustanciación 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 una 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, è imponen las multas que proceden en justicia, y las hacen efectivas.»

“Todavía no esta satisfecho el público de la vigilancia del Gobierno, ni de su resolucion para corregir las faltas y descuidos 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 sancion penal, y sin embargo el mas 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 construccion 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 adquisicion; pero está fuera de duda que tal adquisicion es por causa de utilidad pública y que por tal motivo procede en caso necesario la expropiacion, prévios 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 seria 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 trasporte, 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 construcción en 1860.

Línea de México á Tlalpam. Decretada en 1861. "Resumiendo, dice el Sr. Ministro de Hacienda, todo lo expuesto y para terminar las demostraciones de que han sido objeto estos valores, obtendremos 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 Cuautitlan. 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 algunos tramos de camino por intereses ó conveniencias privadas.

Los Estados deben fijar con sumo esmero las dimensiones y demas 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 creer en la civilización de un país que conserva todavía por vías de comunicación 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 comunicación de pueblo á pueblo. ¡Cuán útil y conveniente seria que los gobiernos se convencieseran 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 civilización!