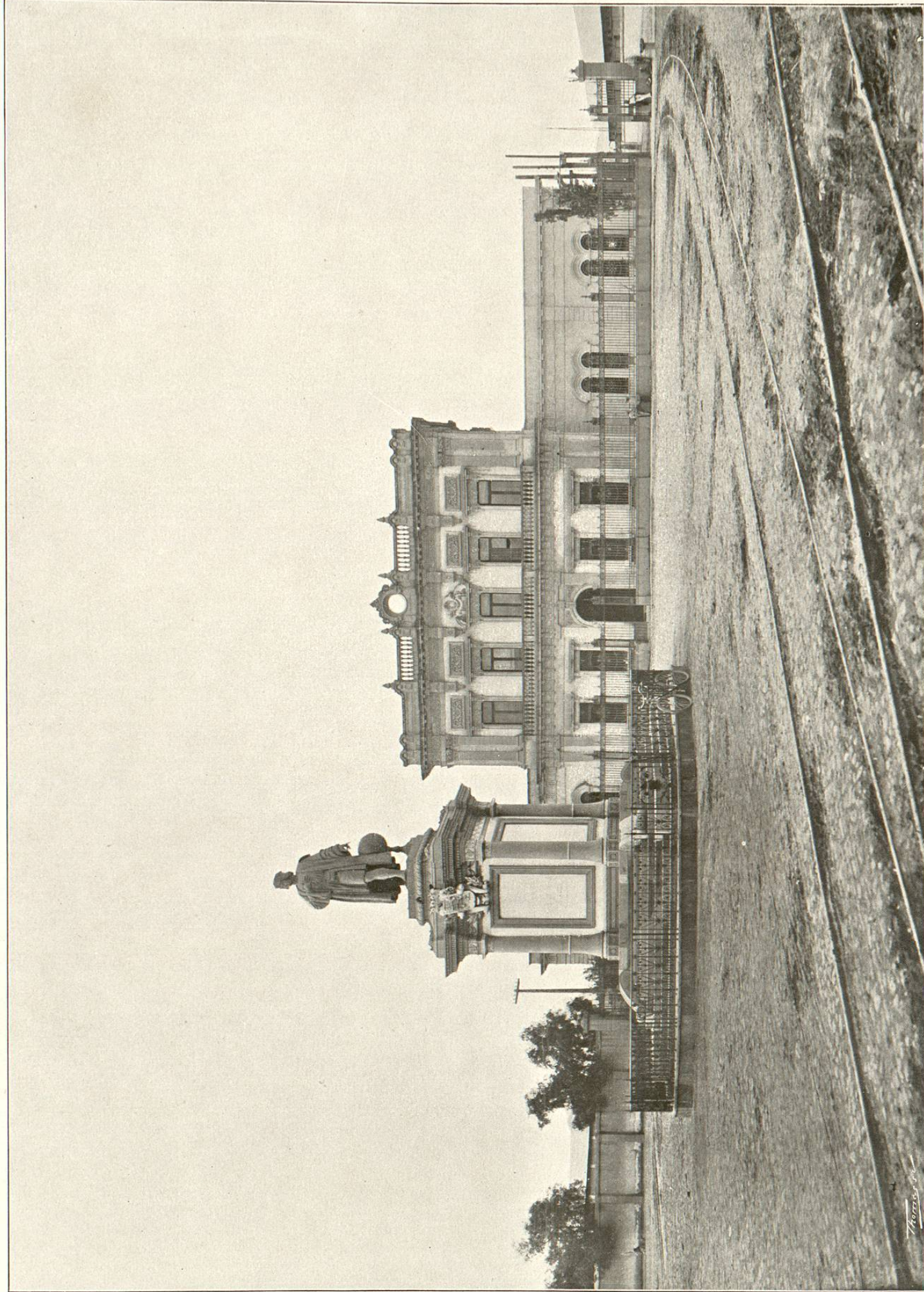


del Ferrocarril Mexicano, de México y Veracruz
México. — Escultura principal de la estación

Comunicaciones

COMO SEGUNDO



como en sus relaciones con nuestra política internacional. ¿Convenía que nuestros ferrocarriles fuesen de vía ancha ó angosta? ¿Debíamos consentir que capitales norte-americanos fuesen los que se empleasen en construir nuestras vías férreas, ligándolas, como en caso afirmativo resultaría indeclinable, con las de nuestros poderosos vecinos? Tales fueron los problemas que, ante los poderes públicos y la opinión, se plantearon con motivo de las concesiones que solicitaron dos ciudadanos de los Estados Unidos, pretendiendo ser autorizados para construir líneas férreas de la ciudad de México á la frontera septentrional de la República.

Aunque á la cuestión de anchura de la vía se dió, en las Cámaras y aun fuera de ellas, una grande importancia, sin llegar á resolverla en ningún sentido exclusivo, la verdad es que la relativa á si debíamos ligar nuestras vías con las de nuestros vecinos era la más grave y trascendental. A nadie, y mucho menos á hombres de Estado de la talla del señor Lerdo de Tejada, se ha ocultado nunca en México el peligro que corremos con la proximidad del coloso norte-americano, junto al cual, y por triste que sea decirlo, hay que confesar que no representamos, y más por aquel entonces, sino el papel de un niño ó de un pigmeo. Por otra parte, el doloroso recuerdo de la inicua guerra de 1847, que nos costó la mitad de nuestro territorio, es causa más que bastante para suscitar inquietudes y temores que nada tienen de ilegítimo ni de infundado. Por consiguiente, el claro objetivo de nuestra política internacional ha debido ser siempre, en primer lugar, crecer, desarrollarnos, fortalecer nuestro organismo nacional, y luego, buscar del otro lado del Atlántico un apoyo que sólo puede ser eficaz creando, aclimatando y robusteciendo aquí intereses y elementos europeos. Por desgracia, la injustificable intervención francesa, obligándonos á sostener á todo trance una guerra sin tregua para conservar nuestra nacionalidad, había interrumpido nuestra evolución orgánica, y no sólo nos había debilitado físicamente, con los sacrificios materiales que nos impuso, y moralmente, con dividirnos más de lo que ya lo estábamos, sino que entre Europa y México se había creado un abismo con la sangre de Maximiliano, que si fué tristemente indeclinable verter para consolidar la paz interior, nos enajenó las simpatías de las naciones que entonces ejercían influencia preponderante en la política europea.

Aquello pasaría, ciertamente; los años habrían de cicatrizar nuestras heridas, y, devolviendo á los ánimos la serenidad, harían que se comprendiese que, si la justicia nacional había inmolado al iluso príncipe austriaco, no habíamla movido instintos de salvaje y estéril venganza, sino ineludibles necesidades de consolidar la paz, decapitando en el infeliz archiduque, de una vez y para siempre, las aspiraciones de los malos mexicanos que, para adueñarse del poder político y ahogar las aspiraciones y anhelos de libertad en este país, no vacilaron en sacrificar á extraños la dignidad y la honra de su patria; pero, entretanto, estábamos sufriendo todavía las consecuencias de la guerra y del aislamiento, y los Estados Unidos llamaban á nuestras puertas ofreciéndonos sus capitales para construir ferrocarriles, que habían de ser, política y comercialmente, la base y fundamento de nuestro desarrollo. ¿Qué hacer ante el formidable problema?

Refiérese que el señor Lerdo de Tejada concretó su manera de ver en una frase que todo lo dice: «Entre la fuerza y la debilidad conservemos el desierto.» No hemos podido comprobar la exactitud del hecho ni la autenticidad de las palabras; pero lo indudable es que el famoso estadista no otorgó á ninguno de los pretendientes norte-americanos las concesiones que solicitaban, sino que se decidió por una compañía mexicana, formada de algunos de nuestros más emprendedores capitalistas, á cuyo frente estaban D. Antonio Escandón y D. Ramón G. Guzmán; compañía que fué autorizada para construir un ferrocarril de México á León, y á la que se prometieron numerosas franquicias y amplios subsidios pecuniarios, entre los cuales se contaban los productos de una lotería nacional, que debería tener el carácter de única en el país.

Otro hecho tuvo lugar durante ese período en materia de ferrocarriles: la concesión otorgada al señor don Mariano Riva Palacio, entendemos que en su calidad de gobernador del Estado de México, para construir una línea de la capital de la República á Toluca y Cuautitlán. Esta concesión, que pasó á manos de capitalistas mexicanos y que también tenía la franquicia de aprovechar los productos de una lotería especial, dió origen á la construcción de un ferrocarril de vía angosta, que en 1876 tenía una extensión de pocos kilómetros.

* * *