

»Pero ese período en que debió aceptarse con amplitud y, por decirlo así, sin discernimiento, el curso de todas las fuerzas y de todas las buenas voluntades, para no desalentar la iniciativa individual, cualquiera que fuese, ha concluido para nosotros, y es ya tiempo de que lo substituya el del estudio reposado, la previsión y la juiciosa economía. La experiencia de veinte años, y la circunstancia de haberse ya dado cima á las obras que la nación reclamaba con más urgencia, permiten al Gobierno, y no sólo se lo permiten, sino que le imponen la obligación de armonizar los resultados adquiridos, ligando unas obras con otras y formando un conjunto de medios de comunicación que responda mejor á las necesidades del país, á la vez que exija para lo futuro el menor sacrificio posible de parte del Tesoro federal.

»Algo se ha hecho, sin embargo, por las Secretarías de Comunicaciones y de Hacienda en los últimos tiempos, para abandonar la política casuística y empírica que se ha seguido en estos asuntos, y la mayor parte de los contratos y concesiones recientes han sido objeto de serio estudio, hecho de acuerdo por ambas Secretarías, é inspirado, no sólo en las circunstancias del caso, sino también en las consideraciones generales á que se presta un problema tan trascendental como el que se acaba de enunciar.

»Es ya tiempo, por otra parte, de que cesen esos conflictos que continuamente se suscitan entre los interesados en diversas líneas, con motivo del otorgamiento de concesiones, del trazo de la vía ó de los auxilios que el Gobierno preste á las empresas; de que cesen también las instancias y las gestiones de todo género que se hacen valer en cada caso en que se trata de conseguir una subvención, una prórroga de plazos, ó una modificación cualquiera de la concesión; y de que desaparezcan, en una palabra, todos los inconvenientes de un procedimiento que no obedece á un plan general, previa y minuciosamente estudiado, y del cual no se aparte el Gobierno, en un ápice, ni por consideraciones personales ni de localidad.

»A establecer los lineamientos generales de la política del Gobierno en materia de ferrocarriles y de obras en los puertos, tienden las siguientes ideas y proposiciones, que son el fruto de una larga observación y del empeño que abrigo para que se resuelva definitivamente, y en provecho público, una de las cuestiones palpitantes y de mayor trascendencia entre las que afectan al Tesoro federal y á las condiciones económicas del país.»

Continúa la exposición haciéndonos saber que, en 1.º de Julio de 1898, las concesiones vigentes comprendían una extensión aproximada de 5.930 kilómetros de ferrocarril por construir en casi todos los Estados de la República, y que la nación tenía contraído el compromiso de subvencionarlos con las sumas y en las especies siguientes:

En bonos de 5 por 100 de la Deuda interior amortizable.	\$ 33.602.750
En bonos especiales de 5 por 100.	» 796.000
» » » » 6 por 100.	» 13.803.652
» dinero efectivo.	» 2.016.800
Para el ferrocarril de Tehuantepec, según contrato con los señores S. Pearson & Sohn, \$ 5.000.000 en efectivo, ó sean, en bonos del 5 por 100 de la Deuda interior amortizable.	» 6.500.000
Total en cifras redondas.	\$ 56.700.000

Cuanto á la política futura del gobierno, en punto á subvenciones, la exposición dice:

«Reducir y seguir reduciendo, todavía por mucho tiempo, el importe de las obligaciones de que se viene hablando, es ciertamente la regla capital que debe observar el Gobierno en su política; mas, por otra parte, es inconcuso que aplicar ese criterio en todos los casos, declarando sistemáticamente la caducidad de las concesiones subvencionadas, ó rescindiendo los contratos respectivos en cuanta oportunidad se presente, sería excederse del objeto y causar al país serios perjuicios, retardando, sin motivo imperioso, el desarrollo de sus ramos de producción.

»Debe tenerse en cuenta: que no todas las obras contratadas, ni las concesiones otorgadas para la construcción de ferrocarriles, son de igual interés para la Federación; que tampoco reclama el país con igual urgencia todos los trabajos pendientes de ejecución ó que se piensa emprender; que existe diferencia,

y muy grande, entre las consideraciones que merecen las empresas, porque mientras algunas han llenado todas sus obligaciones, otras sólo las han cumplido en parte, y otras, acaso, han puesto de manifiesto su completa impotencia; que influyen á veces en la suerte de algunas sociedades, debilitando ó nulificando sus recursos y sus medios de acción, sin culpa alguna de sus directores, vicisitudes de cierta índole que no constituyen, en la acepción legal de la palabra, casos fortuitos ni de fuerza mayor, y que, sin embargo, merecen ser consideradas por el Gobierno; que el conocimiento más exacto del país, así como la variación continua de las condiciones económicas de las localidades, obligan frecuentemente á modificar la dirección ó la proporción de las obras proyectadas; en una palabra, que multitud de circunstancias y consideraciones análogas á las anteriores, no permiten adoptar una norma invariable de conducta en el punto



Ferrocarril Mexicano. Nueva vista de la barranca de Metlac

(De fotografía de Briquet)

de que se trata, sino que obligan á establecer distinciones para aplicar la regla, en unos casos con todo rigor, suavizarla en otros, y prescindir de ella en algunos.

»Para proceder con método en esta materia, es indispensable, antes de todo, la formación de un plan general de medios de comunicación, en el que se clasifiquen las vías por su importancia, tomando en cuenta principalmente el interés federal y la urgencia de la ejecución.

»Dicho estudio deberá hacerse con la mira de completar de la manera más satisfactoria, á la vez que económica, nuestra red actual ferrocarrilera de interés general, designándose también los puertos que, como puntos terminales de líneas férreas de primera importancia, sean los que deban mejorarse de toda preferencia.

»En cuanto á las concesiones existentes de líneas en construcción, ó todavía no comenzadas, ya sean de las subvencionadas ó de las que no disfrutaban ese auxilio, la selección deberá hacerse con idéntico criterio para calificar cuáles sean las que deban considerarse como de primera importancia.

»Una vez formado el plan general de las líneas y obras que con preferencia á cualesquiera otras deban ejecutarse en el país, tanto porque llenen fines propiamente federales cuanto porque satisfagan las nece-

sidades más apremiantes de la República en materia de tráfico, la norma de conducta del Gobierno será, por fuerza, lógica, sencilla, equitativa y económica: lógica, porque responderá á una idea de conjunto, bien estudiada y formulada; sencilla, porque ahorrará las dificultades y las vacilaciones que se han producido y siguen produciéndose con motivo de las gestiones de los interesados, para obtener, modificar ó prorrogar las concesiones; equitativa, porque al atender á los intereses más trascendentales del país, descartando los personales ó de localidad, se dejan más ampliamente satisfechos los de la comunidad; y, por último, económica, porque es la única que, á la luz de los sanos principios de la ciencia, puede dar buenos resultados con el menor sacrificio posible.

»Habrà, pues, que procurar y favorecer la construcción, de las líneas que formen parte de esa red de urgente necesidad, de aplazar las que, si bien sean de importancia general, no impliquen necesidad apremiante, y de cancelar por todos los medios legales, é inexorablemente, todos los contratos ó concesiones subvencionadas que tengan por objeto la ejecución de obras que no estén comprendidas en el programa general que se adopte. Entre estas últimas se encuentran, evidentemente, algunas concesiones vigentes, cuyo fin principal es el desarrollo de los intereses de una región poco extensa, ó de una localidad, ó de ciertas negociaciones industriales, mineras y agrícolas; y otro tanto podría decirse de algunas líneas cuyo costo para el Erario está fuera de toda proporción con el exiguo tráfico que sean susceptibles de provocar, ya por las condiciones especiales de la región que atraviesan, ó bien porque tengan que competir desventajosamente con tráfico fluvial ó marítimo.

»En este orden de ideas, y sólo para dar una forma precisa á las conclusiones á que he llegado después de años de estudio y de reflexión, me permito sugerir, sin prejuzgar, se entienda, el resultado de los trabajos que más bien son de la competencia de la Secretaría de Comunicaciones, que las líneas de primera importancia cuya conclusión reclama urgentemente el desarrollo del país, respondan á los siguientes fines:

»Unir el centro del país con una línea á Guaymas ó Topolobampo, con otra á Mazatlán, con una tercera á Manzanillo, y con la última á Acapulco ó Zihuatanejo, para que nuestras comunicaciones directas con el mar Pacífico nada dejen que desear.

»Continuar nuestra red rumbo al Sur, conectando el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec con el resto del país, y prolongando, con dirección á Guatemala, la línea que un día ha de ser continental, y unirá nuestra frontera del Norte con la del Sur, atravesando el territorio nacional en toda su longitud.

»Establecer, por último, una comunicación más directa entre México y Tampico, cosa que, si bien no es indispensable, dadas las comunicaciones actuales con aquel puerto, puede servir, sin embargo, para unir por el camino más corto posible el puerto de Acapulco con la capital de la República y la frontera del Norte.

»Precisando algo más las ideas anteriores, creo que sólo deberían considerarse como líneas de primera importancia, entre las concesiones vigentes:

»La línea que debe ligar directamente la parte Centro ó Sur del Estado de Chihuahua con Guaymas ó Topolobampo.

»La que se está construyendo con dirección á Acapulco.

»La que ponga en conexión el Ferrocarril Mexicano, en su sección de Orizaba á Veracruz, con el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec.

»La que ligue directamente la ciudad de México con el puerto de Tampico.

»Y además, las que á continuación se expresan, para cuya construcción no hay concesión vigente:

»De Guadalajara á Tepic y Mazatlán.

»De Guadalajara ú otro punto del Ferrocarril Central, á Colima; y

»De San Jerónimo, en el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, á la frontera de Guatemala.

»Motivo de vacilación ha sido para mí el incluir, dentro del cuadro de las líneas de primera importancia, una que ligara el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec con la red actualmente construída en la península yucateca, atravesando el Estado de Tabasco y la parte necesaria del de Campeche; mas la cir-

TOMO SEGUNDO

Comunicaciones y Obras públicas

FERROCARRIL MEXICANO

**Tipo de locomotora para las grandes pendientes
de ascenso á la Mesa Central**

(DE FOTOGRAFÍA DE WAIT)