

sobre subsidios á las empresas. Del cambio frecuente de ideas entre las Secretarías de Comunicaciones y de Hacienda, con motivo de las recientes concesiones otorgadas, ó de las modificaciones hechas á las antiguas, ha nacido, como fruto de la experiencia y del estudio de ambos departamentos de Estado, una buena parte de las reflexiones que en seguida paso á consignar.

»Mucho habría que decir acerca de aquellos puntos, pues las concesiones otorgadas para el establecimiento de vías férreas entrañan numerosas é importantes cuestiones que afectan al Erario federal, así como á los diversos servicios encomendados al departamento de mi cargo. De tratarse extensamente la materia, sería preciso dar á esta exposición más proporciones y un alcance ajenos á mi propósito; y considero más práctico y acertado tocar, por ahora, tan sólo aquellos puntos esenciales que tengan conexión fácilmente perceptible con el intento principal de este trabajo, y dejar los demás puntos para que, previo estudio y acuerdo de las dos Secretarías interesadas, se establezcan, mediante la autorización del Congreso, las reglas invariables á que han de sujetarse las concesiones en lo porvenir.

»A título de observación preliminar conviene, desde luego, llamar la atención sobre la necesidad de cerciorarse, antes de otorgar cualquiera concesión, de la honorabilidad y sólida posición financiera de las personas que la soliciten, así como de las garantías que presten para el cumplimiento de sus compromisos.

»Por razones que no es del caso examinar aquí, el Gobierno se ha visto frecuentemente estrechado á otorgar concesiones á personas ó empresas que han resultado sin los elementos necesarios de dinero y de crédito para llevarlas á efecto; y la experiencia adquirida hasta la fecha ha puesto de manifiesto los graves inconvenientes de ese modo de proceder.

»El concesionario que no tiene de antemano reunidos los elementos necesarios para acometer la empresa, sino que va de puerta en puerta á ofrecer á los banqueros y hombres de negocios la concesión que el Gobierno le ha otorgado, es un factor de descrédito para el negocio mismo, para los demás negocios que pudieran tener cierta conexión con el suyo y, en muchos casos, hasta para el Gobierno, que sin emplear todas las precauciones posibles le ha otorgado liberalmente la concesión.

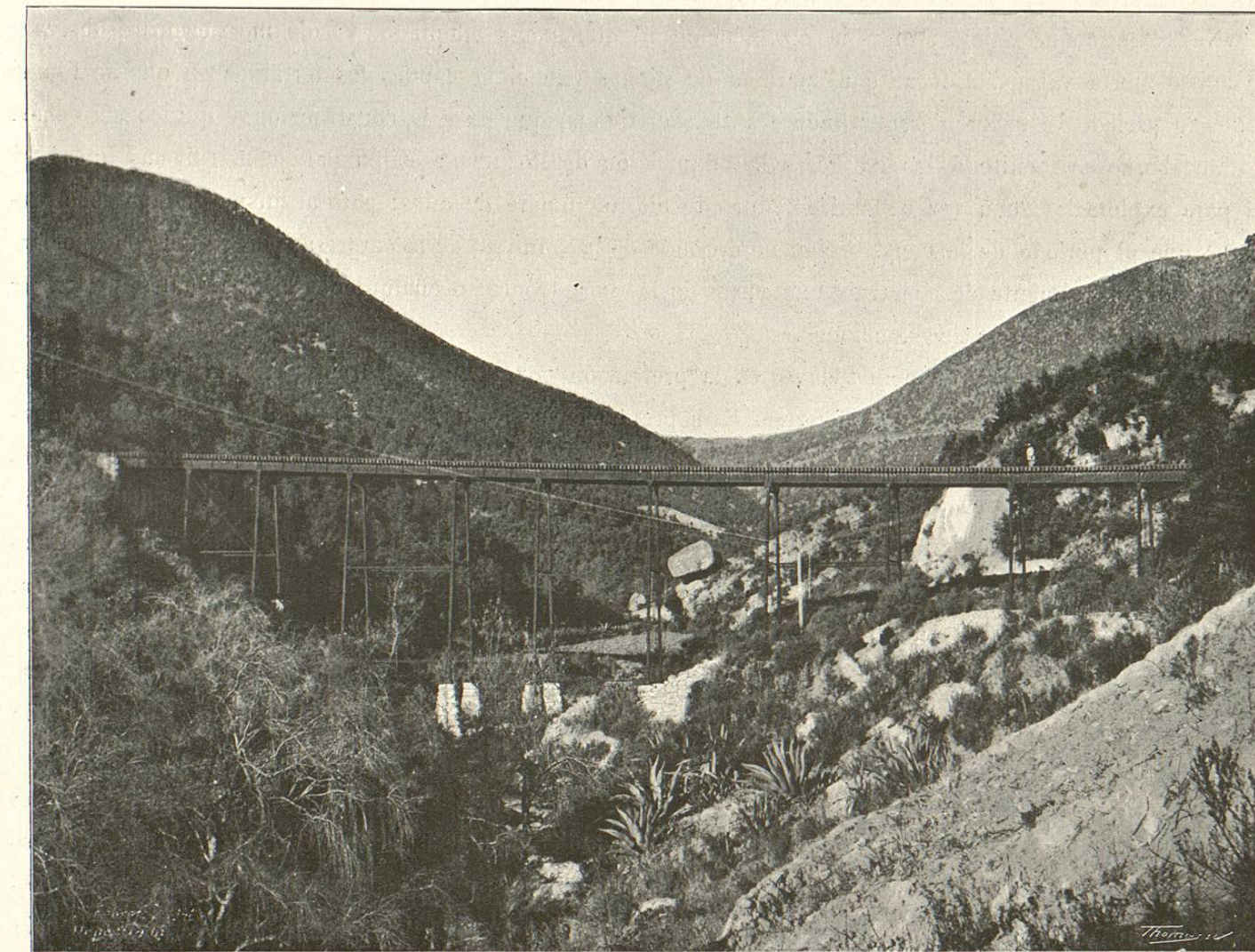
»Es tan palmaria la influencia perniciosa de las concesiones que se hallan en manos incompetentes, que se ha visto el caso de que, al publicarse el contrato para construir, sin subvención, un ferrocarril que tenía un paralelismo lejano con otra línea ya concedida y subvencionada, los capitales dispuestos á invertirse en esta última se retrajesen, haciendo, desde luego, fracasar la empresa.

»Como garantía complementaria de la información que debe recoger el Gobierno sobre la honorabilidad de los concesionarios y la importancia de los recursos con que cuente la empresa, conviene fijar, como regla invariable, que antes de firmar el contrato, sea de concesión subvencionada ó sin subvención, se constituya por los interesados un fuerte depósito en dinero ó en valores del Gobierno, y abandonar la práctica injustificable de exigir depósitos insignificantes, ó que puedan constituirse después de la fecha en que el Ejecutivo autorice el contrato. También convendrá, para robustecer la garantía, que se estipulen plazos que, sin dejar de ser equitativos, sean relativamente cortos, para la construcción de los diversos tramos en que pueda dividirse la línea.

»Entrando al fondo del estudio de las concesiones ferrocarrileras, la cuestión capital que debe precisarse y resolverse es la del sistema que sirva de base á dichas concesiones, fijando los derechos que respectivamente tengan sobre la vía férrea la empresa y el Gobierno, para disponer de ella y de sus dependencias y accesorios. No se trata de la explotación de la línea como servicio público, ni de la ingerencia que, por tal motivo, corresponde al Gobierno, sino del derecho fundamental de propiedad y de todos los demás que de él se deriven.

»Ocioso sería detenerme en demostrar el interés que tiene, para la nación, que los derechos y las obligaciones recíprocas de las empresas y del Gobierno sobre este particular queden bien definidos, supuesto que de la solución que se dé á las dificultades que se han presentado ya, ó puedan presentarse más tarde, depende el que la nación cuente, al expirar las concesiones, con propiedades más ó menos valiosas que constituyan la verdadera reserva con que podrá hacer frente un día al aumento incesante de la Deuda pública y de los demás compromisos que pesan sobre la Federación.

»¿Se ha querido que las compañías tengan un derecho de propiedad absoluto y perfecto sobre la vía, sus dependencias y el material rodante, ó son simplemente usufructuarias por el período de la concesión? No parece que sea esta última la verdadera inteligencia de los contratos relativos, porque la mayor parte de ellos contienen prevenciones que á la letra dicen: «Que las líneas férreas, lo mismo que todas las demás propiedades que adquiera la empresa, el material rodante y todos los demás objetos que constituyen el ferrocarril y la línea telegráfica y sus dependencias, se considerarán como propiedad de la empresa, la cual tendrá derecho de usar de ella en los términos y bajo las mismas condiciones de cualquiera otra propiedad;» y sin embargo, las limitaciones que tiene ese derecho, ya por virtud del mismo contrato, y ya



Ferrocarril Nacional. Puente de Dos Ríos, en el camino de México á Toluca  
(De fotografía de Briquet)

por razón de las leyes y reglamentos generales de ferrocarril, son de tal naturaleza, que dista mucho de ser un derecho de propiedad claro y perfecto.

»Efectivamente, el derecho de dominio de las empresas sobre la línea y sus dependencias sólo tiene una duración determinada; concluye por el simple lapso de 99 años, y antes bien, en algunos casos de caducidad no da lugar á indemnización sino por el material rodante y algunos otros accesorios; no puede traspasarse sin aprobación del Gobierno; está sujeto á la compra forzosa en el caso de que sólo se haya construído parte del camino; las hipotecas tienen que subalternarse al derecho de reversión (y no falta quien opine que también al de compra forzosa), y así otras varias limitaciones, las que, como las ya mencionadas, deben meditarse en todas sus consecuencias, tanto para no entorpecer á las empresas durante el tiempo en que tengan derecho á disfrutar de las líneas, cuanto para no cercenar, sin motivo justificado, el valor de la propiedad ó de los derechos que correspondan á la nación.

»Como no es mi ánimo proponer, desde ahora, las alteraciones que deban hacerse en las estipulaciones relativas, para dejar bien definidos los derechos del Gobierno y de las empresas, sino, simplemente, llamar la atención sobre la necesidad de que se fije respecto de este punto, y de los demás anteriormente

aludidos, la política del Gobierno, teniéndose á la vista la importancia de este factor para contrabalancear algún día el pasivo de la nación, voy á ocuparme en el examen de otros puntos que, á mi juicio, no deben pasar inadvertidos en el presente documento.

»Bajo el título de: *Auxilios ministrados por la nación*, enumeran los contratos de concesión las franquicias otorgadas á las empresas, además de los subsidios en dinero ó en valores con que se les ayuda para facilitar la realización de sus fines.

»En primera línea se presentan las exenciones de toda clase de derechos de importación ó de aduana, así como de otros impuestos, ya federales ó locales, sobre dos categorías de artículos que pueden necesitar las empresas para la construcción, la explotación y la conservación del ferrocarril.

»Nada tengo que objetar, ni á la clasificación ni al sistema adoptado, y sólo me permitiré observar que existe cierta vaguedad tocante al período de dichas exenciones, pues los términos en que se fija el expresado período se refieren generalmente á todo el tiempo que dure la construcción y quince años más. Es natural que se facilite á las empresas la adquisición de lo que necesiten para construir las líneas, y aun para explotarlas, una vez concluidas, durante cierto número de años; pero al mismo tiempo debe procurarse que el período de la construcción no dependa de la voluntad de la empresa, porque entonces podría, dejando intencionalmente de construir una parte de la línea troncal ó cualquiera de los ramales, prolongar indefinidamente el período de exenciones.

»Asunto de mayor importancia todavía es la pretensión por parte de las empresas de que se les prorogue el período á que acabo de referirme. Esta pretensión se ha manifestado en dos formas: una embozada y que consiste en solicitar, con motivo de cualquiera otra modificación de las concesiones, que todos los plazos de la misma se cuenten desde la fecha de la modificación; y la otra, franca y explícita, solicitando cuando se halla próximo el vencimiento del plazo, la prórroga de las concesiones y de las franquicias, alegando para ello diversos motivos, entre otros el de la insuficiencia de los productos de la línea.

»A este respecto, tengo que formular una opinión muy definida. Cualesquiera que sean las circunstancias de una empresa ferrocarrilera, el Gobierno debe oponerse á la prórroga de los plazos de que se trata, y esto por dos motivos fundamentales: uno fiscal, y otro que se relaciona con la riqueza económica de todo el país.

»El motivo fiscal no es el más poderoso, pero merece, sin embargo, tomarse en cuenta. Si la nación ha hecho sacrificios de gran importancia para el establecimiento de vías férreas, y si el Gobierno ha prestado su ayuda, bajo múltiples formas, parece rigurosamente equitativo que el Tesoro federal perciba, después de cierto número de años de concluída una línea, los impuestos de carácter general que cause la empresa respectiva. Si se prolongara demasiado la condición, excepcionalmente favorecida, en que se hallan las compañías de ferrocarril, se obraría con notoria injusticia respecto de las demás fuentes de la riqueza nacional, y vendría á contrariarse el espíritu y la letra de nuestra Constitución en cuanto á la equitativa distribución de los impuestos.

»La otra razón, que es de un carácter económico-político, es más fuerte todavía. Esfuerzos de igual naturaleza á los que está haciendo el Gobierno para conseguir la construcción de líneas férreas, los hace también para la creación de nuevas industrias en el país; y si para favorecer el desarrollo de unas, se hiciera imposible la implantación de las demás, esa política no podría calificarse sino como desacertada é injusta. Esto es precisamente lo que acontecería si después de conceder á las empresas que importen, sin pagar derechos, todo lo que puedan necesitar durante la construcción y quince años después, se les prorrogara el plazo, haciendo imposible, de ese modo, el establecimiento en el país de industrias como la de fabricación de rieles, carruajes, maquinaria y otras muchas que podrían fundarse aquí, si tuviesen la esperanza de contar entre su clientela á las empresas de vías férreas mexicanas.

»Encarrilado como está el Gobierno, desde hace muchos años, por la senda proteccionista en materia de aranceles, no sería cuerdo variar súbitamente de política, siendo tan sólo posible, por algún tiempo todavía, armonizar entre sí las cuotas que gravan artículos conexos y que forman una misma industria, á la vez que disminuir, en lo general, la altura de las barreras que se oponen ó dificultan la importación

## TOMO SEGUNDO

Comunicaciones y obras públicas

### Ferrocarril de México á Cuernavaca y al Pacífico. Viaducto del Cañón de la Mano