

Viaducto del Cañon de la Mano  
Ferrocarril de México á Guernavaca y al Pacifico.

Comunicaciones y obras públicas

TOMO SEGUNDO



de muchos artículos extranjeros. Esta doble tarea no será realizable mientras los principales consumidores, que son los ferrocarriles, estén fuera de la ley común y bajo el régimen privilegiado de la exención de impuestos. Otro tanto podría decirse respecto del período durante el cual, el camino mismo y sus dependencias naturales é indispensables, así como los capitales empleados en su construcción y explotación, las acciones comunes, las preferentes, los bonos y las demás obligaciones de la compañía, están exentos del pago de toda contribución, menos del Impuesto del Timbre. De paso sea dicho que esa excepción, en los términos en que está formulada, se presta á varias interpretaciones, razón por la cual se acostumbra ahora, en contratos de otro género, expresar que la excepción comprende todos los impuestos que se recaudan en la forma de estampillas.

»Entre las exenciones que se otorgan en aquellas concesiones, existe una que deberá suprimirse, y es la de todo género de derechos de puerto para los buques que vengan cargados con efectos destinados al ferrocarril. En primer lugar, no es exención que se traduzca por cantidades de una importancia tal, que influyan sobre el éxito de la empresa; y en segundo lugar, no parece propio que, para estimular la construcción de ferrocarriles, queden privados el Gobierno ó las compañías empresarias de los recursos que tienen precisamente por objeto favorecer la construcción de las obras en los puertos, que son complementarias de las vías férreas.»

Como ya lo hemos dicho, estas ideas fueron aprobadas por el señor Presidente y el Consejo de Ministros, y poniéndolas desde luego por obra, se procedió á formar la ley general de ferrocarriles, que, promulgada en 29 de Abril de 1899, rige desde entonces entre nosotros en esta importante materia.

\* \* \*

Pueden nuestros lectores consultar en las páginas de este libro una carta general de los ferrocarriles mexicanos, puesta al corriente hasta Abril de 1899, y por ella, mejor que por nuestras descripciones, formar idea de nuestro sistema ferroviario. Sin embargo, debemos advertir que de entonces acá, y dentro del plan general de la ley de 1899, se ha construído, entre otras de menos importancia, la línea de Córdoba, sobre el Ferrocarril Mexicano de Veracruz á Santa Lucrecia, estación del Ferrocarril de Tehuantepec; que el Ferrocarril Central ha desprendido de Guadalajara un ramal que, tocando en Sayula, Zapotlán y Ciudad-Guzmán y Tuxpan, se unirá, antes de que termine el próximo año de 1903, con la línea ya existente de Manzanillo y Colima; y que está ya comenzada á construir la vía que ha de unir San Jerónimo, sobre el Ferrocarril de Tehuantepec, con nuestra frontera de Guatemala, tocando en Tonalá. Por otra parte, la Compañía del Ferrocarril Central ha adquirido la línea de Ciudad-Porfirio Díaz á Torreón y la de México al río Balsas, que prolongará hasta el Pacífico, probablemente á Zihuatanejo con preferencia á Acapulco, y construye en estos momentos una vía directa de México á Tampico; y por su lado, la Compañía del Ferrocarril Nacional se ocupa en prolongar su línea de México al Salto hasta Soria, cerca de Celaya, ampliándola desde esta capital hasta la frontera del Norte á la anchura normal de un metro cuatrocientos cuarenta y cinco milímetros.

Con estas indicaciones nuestros lectores pueden juzgar del actual estado de nuestras líneas férreas, y ya sólo consagraremos algunas palabras al Ferrocarril de Tehuantepec, que por ser de propiedad nacional, constituye una especialidad en esta materia.

\* \* \*

Desde el conquistador Hernán Cortés, que se hizo mercedar allí por el emperador Carlos V inmensos territorios y considerable número de vasallos, hasta el último de los hijos de esta tierra dotado de una ilustración siquiera mediana, todos, casi sin excepción, han acariciado como un sueño dorado, fecundo en prosperidad, la idea de comunicar los dos Océanos á través del istmo de Tehuantepec, que constituye la parte más estrecha de nuestro territorio. Nada tiene, pues, de extraño que todos nuestros gobiernos, de todos los colores políticos, y nuestros hombres públicos de todos los tiempos, hayan consagrado esfuerzos más ó menos considerables y votos siempre fervientes á la apertura de esa comunicación, por los más variados y hasta singulares medios.