

HISTORIA DE LOS FERROCARRILES DE MEXICO

POR LA SEÑORITA

Profa. JULIA ROMAN

ALUMNA DE LA CLASE DE HISTORIA (CURSO ANALITICO)

DEL

MUSEO NACIONAL DE ARQUEOLOGIA HISTORIA Y ETNOGRAFIA

A CARGO DEL PROFESOR

JOSE DE J. NUÑEZ Y DOMINGUEZ

ANTECEDENTES

Dos elementos constituyen el camino de hierro: el riel y la locomotora; y los dos tienen por origen el lugar donde hubo necesidad de transportar masas pesadas; por ejemplo, en las minas de carbón de la Gran Bretaña donde había que transportar el enorme peso del combustible. La combinación de la locomotora y del riel aprovechando por una parte la fuerza poderosa del vapor y por la otra la superficie tersa del riel que disminuye al extremo la resistencia, tal como fué realizada por vez primera por Stephenson, como prístino ensayo entre Stockton y Darlington y en 1830 entre Manchester y Liverpool, es el origen de los ferrocarriles.

Los primeros ferrocarriles aparecen en las regiones industriales donde se siente su mayor necesidad y donde su aplicación ha dado un exceso de vitalidad a la industria, facilitando los transportes de los productos e inyectando cuanto fuere necesario los elementos que constituyen las materias primas, ya en trabajo proporcionándoles una excedencia de vitalidad tal como sucedía en Francia, en la zona de Lyon-Sainta Etienne y en la Alta Alsacia; en Bélgica en la región de Lieja; en Alemania en Dresden, Leipzig y Magdebourg y en los Estados Unidos en New York y Pensylvania. La extensión de los ferrocarriles, lenta al principio, bien pronto se acelera de manera considerable.

En 1840 su longitud era en el mundo de 7 679 Km., en 1900 llega a 790 000 Km. y en 1911 alcanza la enorme cifra de 1 300 000 Km. Sin embargo, la importancia geográfica internacional de los ferrocarriles no se pal-

pó desde el principio, pues se les consideraba como medios locales de transporte. Fué en Francia en donde por primera vez se concibe la importancia de los ferrocarriles para lograr la comunicación mundial; pero también fueron los Estados Unidos los primeros en comprender la importancia comercial de los ferrocarriles y su influencia en la economía del país. Esto explica su tendencia para unir por ferrocarriles todos sus centros industriales entre sí y a la vez a las vías marítimas. En Europa se tuvo que luchar con serias dificultades. No en vano sus muchos siglos de existencia habían contribuído a fijar la figura de los Estados y el sitio de sus ciudades, de aquí que los ferrocarriles tuvieron que adaptarse a las redes preexistentes de comunicaciones, a las relaciones cimentadas por el tiempo, a las necesidades de los organismos políticos quienes veían con desconfianza a sus vecinos como individualidades nacionales, desconfiando de posibles ventajas, razón por la que cada Estado abordó la construcción de sus ferrocarriles de acuerdo con estos antecedentes y sus necesidades y recursos.

En los países de grande extensión territorial y de población escasa y dispersa, las vías de comunicación ferroviaria deben considerarse como elementos de capital importancia para el desarrollo de una nación.

En Europa los ferrocarriles fueron construídos en su mayor parte por razones de carácter militar, los planes fueron estudiados por los Estados Mayores desde el punto de vista estratégico y de la movilización de tropas. No procedieron así los Estados Unidos. Aquí la construcción de líneas férreas obedeció a motivos y necesidades comerciales. Igual propósito tuvo el gobierno de México al fomentar la construcción de vías férreas y, esto unido a nuestra vecindad con los Estados Unidos, así como que se empleó en su mayor parte capital norteamericano, hicieron que nuestros grandes sistemas ferroviarios vinieran a construirse y administrarse según los modelos del gran país del Norte. La falta casi completa de vías fluviales y la imperfección de los caminos ordinarios, hacían más urgentes para nosotros los medios de transporte fácil y rápido.

Los Estados Unidos lograron la explotación de sus grandes extensiones de tierra del Oeste, gracias a la construcción de sus líneas trascontinentales. Convencidos los gobiernos de aquel país, de la importancia de la construcción de ciertas líneas para la explotación de sus comarcas no se detuvieron en su política ferrocarrilera, e hicieron concesiones liberales, entre ellas la cesión de enormes terrenos; igualmente dieron considerables subvenciones en numerario, las cuales excedieron a 60 millones de dólares para las primeras líneas trascontinentales. La política proteccionista del Gobierno revistió a las compañías ferrocarrileras de un poder autocrático e irresponsable, del privilegio de resolver la prosperidad o la ruina de extensas comarcas, del poder de decidir sobre muchos problemas de carácter local, situación que originó intensas luchas entre las compañías y entre éstas y las comarcas. Como consecuencia de esas contiendas, en 1887 fué instituída la Comisión de Comercio en los Estados Unidos con la facultad de reglamentar lo relativo a materiales de transporte y tarifas de camino de hierro.

Una vez que se hubo ejecutado la construcción de vías férreas hasta completar la red ferrocarrilera en los Estados Unidos, el Gobierno Federal cesó de impartir su protección a las compañías. Según los mismos directores de las empresas ferroviarias, el problema ferrocarrilero asume en la actualidad un aspecto totalmente distinto del que tuvo cuando comenzó a fomentarse la construcción de las líneas. Si estudiamos la maravillosa prosperidad de los Estados Unidos, nos daremos cuenta de la sabiduría de los que apoyaron una política liberal, amplia y fácil para las nuevas construcciones hasta lograr que el país quedara surcado por una completa red ferrocarrilera, creando una organización social y económica tan ligada como ésta, que el bienestar del mismo exige el buen funcionamiento de los caminos de hierro.

DESARROLLO GENERAL DE NUESTRO SISTEMA FERROVIARIO

Los gobiernos mexicanos también se preocuparon de la construcción de ferrocarriles y 7 años después de que se construía la primera línea en Inglaterra, de Liverpool a Manchester, el General don Anastasio Bustamante, Presidente de la República, daba la primera concesión a un veracruzano, don Francisco de Arrillaga, para la construcción de una línea entre Veracruz y México, el 22 de agosto de 1837. En esa concesión se estipuló que durante 30 años nadie podría construir caminos de hierro entre Veracruz y México y que debería concluirse en 12 años; que las producciones del país serían transportadas desde México a Veracruz al flete de un real por arroba; que la empresa establecería un ramal de 4 carriles a la ciudad de Puebla; que el importe de internación de los efectos de Veracruz a Puebla y a México no excedería de 10 a 11 pesos por carga de 4 quintales o de 5 y medio reales por arroba; y la correspondencia pública sería siempre transportada gratuitamente a beneficio del erario; que la compañía a los 11 años del uso de la patente y en cada uno de los 30 hasta el vencimiento del privilegio entregaría anualmente la cantidad de \$50 000.00 hasta completar un millón como beneficio de las arcas nacionales y que por fin los caminos serían siempre de la propiedad de la empresa. Tal concesión no produjo ningún resultado positivo puesto que no se construyó ni un kilómetro de rieles.

Durante el gobierno de don Antonio López de Santa Anna, en mayo 31 de 1842, los acreedores del camino de Perote a Veracruz, es decir, los sucesores de quienes con garantía de los peajes habían facilitado al Gobierno virreinal y a nuestros primeros gobiernos republicanos los capitales necesarios para la apertura y conservación de esa carretera, aceptaron la obligación de construir un ferrocarril de Veracruz a Río de San Juan a cambio de ciertos derechos, muchos de ellos exclusivos y perpetuos. Después de 8 años se construyeron los 13 kilómetros de esta vía férrea y se abrió el tráfico el 16 de Septiembre de 1850.

El mismo General Santa Anna otorgó en 1853 a Lausie Rickards, una concesión para construir un ferrocarril de Veracruz a México pasando por Puebla; concesión que tampoco se aprovechó para construir un solo kilómetro de vía. En agosto 2 de 1855, antes de su huida del país, dió a los Sres. Masso Hnos. la concesión para un ferrocarril de San Juan a Acapulco pasando por México. Un año después se comenzaron los trabajos y el 4 de julio de 1857 se inauguró el primer tramo de México a Guadalupe con asistencia del Sr. Presidente Ignacio Comonfort. Después se suspendieron los trabajos y en agosto 31 de 1857 se vendió la concesión a don Antonio Escandón, quien también compró el tramo del ferrocarril de Veracruz a San Juan que ya pertenecía al Gobierno por la caducidad de la concesión, y comenzaron los trabajos formales para unir Veracruz y México por medio de un ferrocarril, a fines de 1857.

Las ideas del Presidente don Ignacio Comonfort en materia ferrocarrilera y lo que hizo en su época, están condensadas en el siguiente párrafo de la obra intitulada "México, 1856 y 1857" por Anselmo de la Portilla: "Las empresas de los ferrocarriles merecieron de aquel Gobierno toda la atención que requiere su importancia. En febrero de 1856, concedió privilegio para construir uno desde Chilpancingo hasta Acapulco, en el mismo mes autorizó la construcción de otro desde Puerto de Matamoros hasta Monterrey; en agosto para otro desde Antón Lizardo hasta Acapulco, en el mismo mes autorizó la construcción de uno entre la capital y la villa de Tacubaya, cuya obra se concluyó en su tiempo; en junio del 57 dió permiso para que se construyera un ferrocarril en el Bajío que uniera Guanajuato con Querétaro por un lado y con la Piedad por el otro. En febrero y agosto de 1856 se aseguró a los accionistas de los ferrocarriles de México a Veracruz y de Antón Lizardo a Acapulco el rédito del 6% sobre los capitales que se invirtieran en aquellas obras. El 4 de julio de 1857 asistió Comonfort a la inauguración del tramo del ferrocarril entre la ciudad de México y la Villa de Guadalupe, parte de la gran línea proyectada entre Veracruz y un puerto del Pacífico cuyo privilegio se concedió definitivamente en agosto a don Manuel Escandón bajo condiciones a propósito para llevar a cabo aquella vasta empresa y con la obligación de construir en la capital de la República una casa de inválidos y una penitenciaría. Por último en septiembre de 1857 concedió el Gobierno a una compañía de la Luisiana, por haber caducado todos los privilegios anteriores, el de abrir un camino de hierro a través del Istmo de Tehuantepec, que debería unir por aquella parte el Atlántico con el Pacífico y proporcionar una nueva vía al comercio del mundo".

Durante la "Guerra de Tres Años" se paralizaron los trabajos y en 1861 se refrendó la concesión al Sr. Escandón, con la condición de construir un ramal a Puebla.

En 1863 el gobierno imperial de Maximiliano concedió a M. Lejions el privilegio de construir una línea de Soledad al Chiquihuite. Escandón traspasó su concesión a la Compañía Imperial Mexicana en agosto de 1865.

En esta época sólo había dos tramos de explotación: de México a Guadalupe y de Veracruz a Tejerías, 16 Km. Sin embargo, durante el Imperio avanzó la construcción del ferrocarril de Veracruz.

Después, la República, bajo la administración de don Benito Juárez, no omitió sacrificios ni escatimó auxilios que en medio de las tristes condiciones de nuestra pobrísima y desorganizada Hacienda Pública, era dable allegar para que la nación se viera dotada de tan importante línea férrea, afrontando en 1868 hasta los riesgos de una inmerecida impopularidad provocada por las apasionadas discusiones que este asunto suscitó en el Congreso.

El gobierno del Sr. Juárez revalidó las concesiones dadas por el Imperio para la construcción del ferrocarril de Veracruz, en términos nuevos, e indultó a don Antonio Escandón de haber vendido su concesión y otorgó a los concesionarios una subvención de \$560 000.00 anuales por espacio de 25 años. No vió construída la línea en toda su extensión, pero sí le tocó inaugurar el tramo de México a Puebla el 16 de Septiembre de 1869.

Además de esta línea, Juárez, el 17 de septiembre de 1870, publicaba la ley relativa al ferrocarril llamado Resacruz destinado a unir un punto del Golfo de México en el Estado de Tamaulipas, con un puerto del Pacífico; por primera vez, a imitación de las concesiones en los Estados Unidos, se otorgaban tierras a los concesionarios; la empresa debería recoger 4 000 hectáreas de terreno por cada kilómetro construído con tal de que los terrenos baldíos no llegaran a la mitad de los existentes en los Estados que atravesase el ferrocarril. Las cuotas de transporte no podrían exceder para los pasajeros de 4 centavos por kilómetro a los de primera clase y debería cobrarse \$0.30 por tonelada en 4 Km. por 2ª clase y 10 centavos en tercera. Además, el Gobierno Federal estableció que la empresa sería mexicana y que sus empleados jamás podrían alegar títulos de extranjería.

El gobierno del Lic. don Sebastián Lerdo de Tejada puso todo su empeño en la construcción de ferrocarriles y vió con mucha claridad algunos puntos de trascendental importancia en la política ferrocarrilera, considerando que sólo por medio de los caminos de fierro podría el país entrar al concierto de los países civilizados, dejando de ser un rincón del mundo.

El primero de enero de 1873 se inauguró la línea del ferrocarril de México a Veracruz con la asistencia del propio Presidente Lerdo de Tejada, llamándose Ferrocarril Mexicano de Veracruz y fué puesta en explotación hasta el 23 de enero. De esta manera se terminaba la primera vía férrea que desde 1837 había sido un pensamiento y un deseo de los anteriores gobiernos y que se consideraba de trascendental importancia por ser Veracruz el principal puerto para el comercio exterior, y el 15 de marzo del mismo año el Ministro de Fomento, preocupado con la cuestión de las tarifas, celebraba un convenio con la Empresa del Ferrocarril, relativo a los fletes. Por primera vez se trató en una forma práctica la cuestión de tarifas de carga con el fin de favorecer la exportación de ciertos productos.

Terminada esta línea quedaron otras de un interés local y se pidieron

concesiones para el Ferrocarril de Tehuacán a Esperanza y los locales de Yucatán, cuyo auge ya había comenzado.

En los años posteriores de la administración del Sr. Lerdo de Tejada fué cuando se planteó por primera vez el problema ferrocarrilero tanto desde el punto de vista teórico, como de sus relaciones con nuestra política internacional. ¿Convenía que nuestros ferrocarriles fueran de vía ancha o angosta? y sobre todo ¿debía aceptarse la intervención del capital americano y como consecuencia de ello la unión de nuestro sistema ferrocarrilero con el americano?

Tales fueron los problemas que se pusieron en el tapete de la discusión cuando los capitalistas norteamericanos pidieron concesiones para prolongar sus líneas hasta México debido a que se habían extendido sus vías hasta el oeste de Texas, California y Nuevo México.

La política ferrocarrilera de México ya había sido enunciada en el dictamen de la Comisión de Industria de la Diputación Permanente, producido en 1872 para buscar los medios de evitar las distancias y disminuir los fletes y los pasajes, y en él se ve que los propósitos de esta política eran, no sólo favorecer la distribución interior, sino aumentar el comercio con el extranjero; poner al mercado grandes cantidades de artículos inexplorados por falta de comunicaciones, favorecer la exportación de artículos que no eran de consumo en el país y provocar la importación de aquellos que aumentarían la producción nacional y sobre todo hacer de México un país de tráfico entre la Europa y el Asia.

A la vez, con estas nuevas peticiones en el seno del Congreso General se estudiaron los siguientes puntos de gran importancia:

I.—“La determinación de la anchura de la vía, diciéndose en el dictamen de la Comisión de Industria sobre una solicitud de un Ferrocarril Interoceánico, otorgada el 10 de diciembre de 1870, que sería preferible la vía angosta por la economía de la construcción y por no presentarse obstáculos serios en la transformación de la vía, según la experiencia del General Western en Inglaterra y del Ohio en Mississipi en los Estados Unidos.”

II.—“La substitución del auxilio en tierras por otro en efectivo a causa de la dificultad de hacer el deslinde entre la propiedad pública y la propiedad privada y la intensa alarma que medida semejante causaría entre los propietarios.”

III.—“La reducción de los plazos fijados para la construcción. Porque el Gobierno estima que los ferrocarriles deberían construirse a gran prisa; porque se creía que los nuevos ferrocarriles aumentarían los negocios y serían mirados como un anuncio de prosperidad del país.”

IV.—“La substitución de la fianza del concesionario por la hipoteca o el depósito, juzgándose muy conveniente esta substitución para el Gobierno y el concesionario.”

Ante las solicitudes de los capitalistas norteamericanos para establecer líneas de México a la frontera, se ha referido, aunque sin fundamento, que el Sr. Lerdo, reacio a la unión con el vecino del Norte dijo: "entre la fuerza y la debilidad conservemos el desierto", teniendo su origen esa conseja en que si bien no se opuso a la construcción de ciertas vías que iban al Norte, no otorgó a ninguno de los pretendientes norteamericanos ninguna de las concesiones que solicitaban. Dando una muestra de patriotismo, se decidió por una compañía mexicana a cuyo frente estaban los conocidos capitalistas que tanto empeño habían tomado en la construcción de líneas férreas: don Antonio Escandón y don Ramón Guzmán; compañía que fué autorizada para construir un ferrocarril de México a León, el 16 de noviembre de 1874, y a 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.

Además, don Mariano Riva Palacio, Gobernador del Estado de México, logró concesión para una compañía también formada en su mayor parte por capitalistas nacionales, para la construcción de un ferrocarril que uniera a la capital con Toluca y tuviera un ramal para Cuautitlán, el 8 de octubre de 1870.

El 30 de enero de 1871, se dió el decreto que autorizaba el establecimiento de una lotería cuyos productos se aplicarían como subvención al mismo ferrocarril. De esta manera pudo la compañía poner a la explotación su primer tramo de 10 Km. el 30 de septiembre de 1872, lo único que construyó hasta terminar el gobierno del Sr. Lerdo de Tejada.

También el 29 de mayo de 1873, el Ministro de Fomento celebraba un contrato con la Compañía del Ferrocarril Internacional de Texas, para construir una vía férrea y telegráfica que uniera la ciudad de León hasta el río Bravo del Norte pasando por Aguascalientes, Zacatecas, Durango, San Luis Potosí y Monterrey. Y el 14 de octubre de 1874, el Ministro de Fomento presentaba al Poder Legislativo un nuevo contrato con la referida compañía Internacional de Texas, diciendo que el ferrocarril de México-León produciría ventajas de grandes resultados para lo futuro, por expeditar la formación de nuevas empresas que tomaran a su cargo la prolongación de la vía hasta la frontera del Norte, haciendo hincapié en la importancia de que una línea uniera la capital con los Estados más lejanos de la Federación, y para desarrollat la exportación de nuevos productos, se creía también que México proveería de sus frutos a los Estados Unidos en una cantidad igual o mayor a lo que valen las importaciones norteamericanas de productos similares a los mexicanos, procedentes de Cuba y de las otras Antillas.

Cuanto se ha visto hasta aquí, en materia de ferrocarriles, más bien se refiere a proyectos y deseos del Gobierno que a hechos consumados. Con excepción del Ferrocarril Mexicano, todo se redujo a concesiones que llegaron a la caducidad por falta de cumplimiento de los contratos, quedando sólo pequeños tramos de líneas construídos. Propiamente fué durante el gobierno

del General Porfirio Díaz cuando se atacó de lleno el problema y, mediante concesiones muy liberales se logró el establecimiento de la mayoría de nuestras vías férreas. Puede decirse que desde el primer período de dicho gobierno (1877-80) se inicia la verdadera revolución que el país tuvo en materia de comunicaciones.

Durante la administración del General Porfirio Díaz se declaró caduca la concesión del ferrocarril de México—León porque siempre había sido impopular; sin embargo, se trató de dar toda clase de facilidades para el establecimiento de nuevas líneas, y así, no solamente otorgó concesiones y franquicias sino que se decidió a dar subsidios cuantiosos para estimular grandemente la construcción de nuevas líneas. Tanto fué así, que hubo subsidios que cubrían con creces el precio de la construcción, de modo que los concesionarios procuraban construir las líneas con la mayor longitud posible para obtener mayores beneficios. Debido a esa actitud se construyó el sistema ferrocarrilero actual.

Don Matías Romero, Secretario de Hacienda en 1878, trató de resolver este problema y el de la Deuda Pública, ofreciendo a los acreedores de la nación, que así lo aceptasen, el reconocimiento de sus créditos a cambio de que construyesen un ferrocarril de 1000 Km. desde México al Pacífico, pasando por las principales ciudades del interior. Aunque el proyecto abarcaba toda nuestra deuda pública, contábase principalmente para llevarse a cabo con los elementos que suministrasen los tenedores de títulos de nuestros empréstitos de Londres. El Sr. Romero logró que el convenio fuera aceptado por los tenedores de títulos y lo remitió al Congreso para su aprobación, que nunca se logró, quizás por la impopularidad de la Deuda Inglesa o porque el Gobierno pusiera en duda la realización del proyecto, dado las pocas garantías con que aparecía el convenio.

El Secretario de Fomento don Vicente Riva Palacio, fué el primer director de la política ferrocarrilera (1876-1880), la cual consistió en otorgar a los gobiernos de los Estados amplísimas y liberales concesiones, para construir dentro de sus respectivos territorios, ferrocarriles locales, que si llegaban a la práctica podían más tarde unirse y construir un sistema. Es de suponerse que el Gral. Riva Palacio dió esta orientación para aprovechar la influencia de los capitalistas locales, para evitar fricciones con la soberanía de los Estados y quizás también por desconfianza a nuestros vecinos del Norte, suponiendo que los Estados constituían una autoridad intermedia y que las concesiones en esta forma se cubrirían con capital mexicano.

En 1878 se habían otorgado 15 concesiones a los Gobiernos de los Estados y ellas fueron el origen del sistema ferrocarrilero actual.

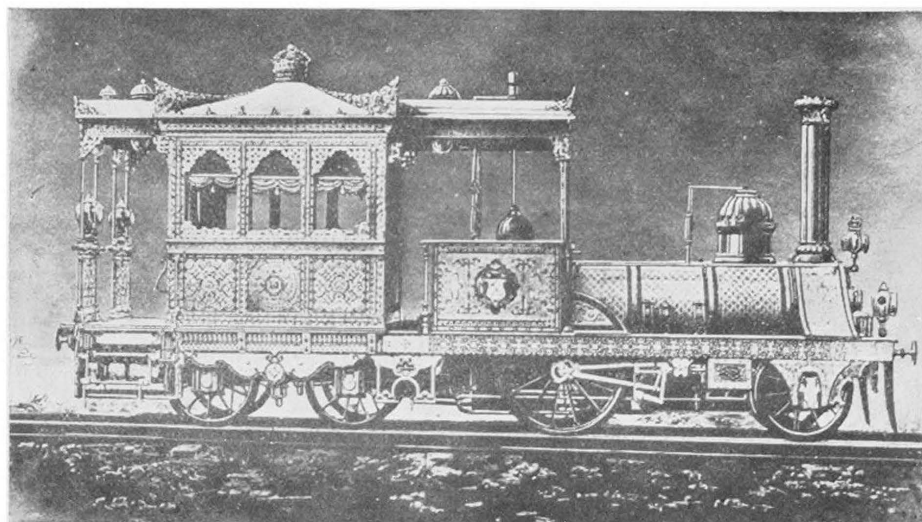
El Ferrocarril de Morelos, por ejemplo, formó más tarde parte de la Compañía del Ferrocarril Interoceánico que con capital inglés dotó al país de una segunda vía a Veracruz, pasando por Perote y Jalapa y llegando por el Sur a Puente de Ixtla. El de León a Celaya formó parte del Central; y el de Hidalgo, que ha dado origen a la primera línea que tuvimos entre Méxi-



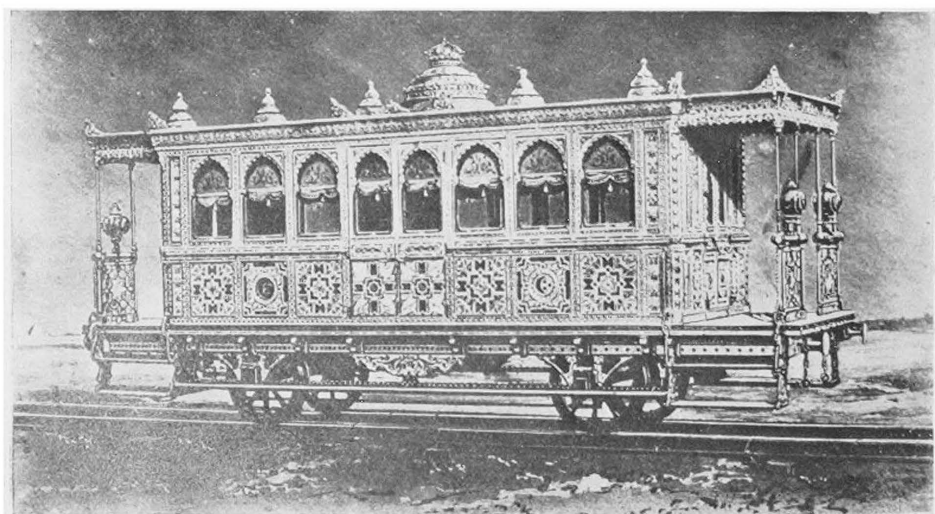
Medalla conmemorativa de la construcción de la vía de México a la Villa de Guadalupe Hidalgo. (Julio de 1855, tramo que se inauguró el 1º de enero de 1857).



Boleto—Invitación para el viaje inaugural del F. C. de México a la Villa de Guadalupe (Archivo Gómez de Orozco.)



Proyecto del tren imperial para uso de Maximiliano.—La locomotora.



Proyecto del tren imperial para uso de Maximiliano: uno de los carros.

co y Pachuca y la empresa denominada del Nordeste. El Presidente de la República en su informe del año 1880, al concluir su primer período presidencial, informaba que se habían dado concesiones ferrocarrileras a casi todos los Estados y algunos de éstos habían comenzado a construir sus líneas, como el ferrocarril de San Luis y Zacatecas que tenía construídos 6 Km; el de Hidalgo, 20 Km; el de Veracruz, 9 Km; el de Puebla, 14 Km.; de los varios de Yucatán, 50 Km., y el de México a Toluca, 48 Km. El Gobierno había construído por su cuenta con costo de \$300 000.00, 50 Km. de un ferrocarril de Tehuacán a Esperanza. El Ferrocarril Central a su vez había construído 30 Km. y 5 el de Tehuantepec.

Esta política del Ministro Riva Palacio adoleció del defecto de incoherencia de dirección. Las pequeñas empresas tuvieron que desaparecer y así vemos como consecuencias ulteriores y lejanas, que de 222 concesiones que hasta diciembre de 1899 se habían dado, 135 fueron abandonadas o declaradas caducas y de las restantes sólo unas 12 representaron compañías importantes. Como una excepción debemos citar el Ferrocarril de Hidalgo, que fué también una concesión de la política de Riva Palacio, que comenzó a ser construído en 1881 y su construcción primero y después su explotación, tuvieron un feliz desarrollo en manos del Sr. Ing. don Gabriel Mancera, quien lo manejó por su cuenta hasta 1905, fecha en que fué comprado por la empresa del Ferrocarril Nacional. En realidad, la concesión del Ferrocarril de Hidalgo fué la única entre tantas otras, correspondientes a la misma época, que llegó a lograrse completamente.

Esta política del Sr. Riva Palacio hizo que cuando se formaran las compañías norteamericanas del Central y el Nacional, tuvieran que entenderse con los gobiernos locales que ya tenían concesiones y dió facilidades para que el ferrocarril pasara por ciertos lugares que de otra manera hubiera sido difícil lograr. No fué por tanto una política estéril como se ha dicho, y hay que reconocer el gran empeño y decidido afán del Ministro de Fomento por crear ferrocarriles aunque parándose poco a estimar las posibilidades del erario para pagar los subsidios que prometía ni a formar un plan general, sobre clasificación de las vías según su importancia.

Como se verá, cerca de medio siglo la nación casi nada había llevado a la práctica y todo se había reducido a concesiones sin un resultado positivo o a ideas más o menos utópicas. La política ferrocarrilera pasó luego a ser dirigida por el Ministro de Fomento, General don Carlos Pacheco, durante la administración del General Manuel González (1880-84) primero y luego del General Díaz, y promovió la construcción de caminos de hierro con febril entusiasmo. La característica fundamental de su política fué la de hacer que por la Federación y no por los Estados se resolviera el problema ferrocarrilero, llamando a los capitales extranjeros a invertirse en las líneas mexicanas, con la ayuda de subvenciones kilométricas.

En 1880 tomó forma definida la pretensión del capital norteamericano de intervenir en la construcción de ferrocarriles. Pedía extender dos líneas de

la frontera del Norte a la capital con acceso al Pacífico por medio de ramales, ofreciendo realizar la empresa en corto plazo. El Gobierno vió la oportunidad de que se construyeran líneas de gran extensión como las necesitaba nuestro país y no vaciló para favorecer esa tendencia. En septiembre de 1880, el 8 y 13, se otorgaron las dos concesiones más importantes del país. La una para el Ferrocarril Central Mexicano a una compañía previamente organizada en Boston y que construiría una vía de anchura normal (1145 mm.) de México al Paso del Norte, tocando Querétaro, Celaya, Salamanca, Irapuato, Guanajuato, Silao, León, Aguascalientes, Zacatecas y Chihuahua, con un ramal al Pacífico pasando por Guadalajara; y la otra a la Cía. Constructora Nacional Mexicana, en vía de organización en Denver, para construir un ferrocarril de vía angosta (914mm.) de México a Manzanillo, tocando Toluca, Maravatío, Acámbaro, Morelia, Zamora y la Piedad, y otro ramal de México a Laredo sobre la frontera del Norte, desprendiéndolo del anterior entre Maravatío y Morelia y ligando las ciudades de San Luis Potosí, Saltillo y Monterrey.

La nación se obligó a pagar a las compañías un subsidio pecuniario por cada kilómetro de vía construída que fué de \$9 500.00 para el Ferrocarril Central y para el Nacional de \$7 500.00 en su línea del Pacífico y de \$6 500.00 en la de la frontera norte. Para el pago de estas subvenciones se convino que ambas compañías recibieran certificados especiales a los cuales se garantizaba con el pago de un tanto por ciento de los derechos de importación que se causarían en todas o en las más importantes aduanas marítimas y fronterizas de la República. El 6% quedó consignado al Ferrocarril Central y al 4½% al Nacional estipulándose que tales certificados no causarían interés.

Así se construyeron nuestras más grandes líneas y como era de esperarse desde luego se conectaron con los ferrocarriles del país del Norte, lo mismo que el ferrocarril de Guaymas a Nogales en el Edo. de Sonora.

Los cuatro años del Gobierno del Gral. González fueron de una ardorosa e inusitada actividad. La política en este tiempo hasta 1891, ya en la época del Gral. Díaz, consistió en otorgar libremente, casi con prodigalidad, concesiones de ferrocarriles con subvención a todo el que lo deseaba sin orden ni medida. Al concluir el período presidencial en 1884, el General González dejaba la presidencia con las siguientes líneas construídas:

| | | |
|--|-----------|----|
| F. C. Mexicano de la frontera a la capital inaugurada en | | |
| marzo de 1884 | 1970½ Km. | |
| De San Luis Potosí a Tampico | 152 | ,, |
| , San Blas a Tepic | 25 | ,, |
| , Ciudad Lerdo a Saltillo | 379 | ,, |
| , México a San Miguel | 409 | ,, |
| , Matamoros a Monterrey | 120 | ,, |
| , Acámbaro a Morelia | 92 | ,, |
| , Manzanillo a Armería | 47 | ,, |

| | | |
|---|-----|---|
| Del F. C. Interoceánico | 325 | „ |
| „ F. C. de Sonora | 428 | „ |
| „ de Guaymas a Nogales | 312 | „ |
| „ Ferrocarril Hidalgo | 60 | „ |
| „ „ Internacional Mexicano | 258 | „ |
| „ las varias líneas de Yucatán..... | 200 | „ |
| „ Ferrocarril Puebla a Matamoros Izu..... | 44 | „ |
| „ Veracruz a Alvarado | 70 | „ |

En resumen, en diciembre de 1880, existían en explotación 16 ferrocarriles con 1 051 $\frac{1}{2}$ Km. y en diciembre de 1884 había 49 ferrocarriles con 5 897 $\frac{1}{2}$ Km. El aumento en 4 años había sido de 4 846 Km.

Y el valiente ejecutor de esta manera de pensar fué el Sr. General don Carlos Pacheco, Ministro de Fomento, tanto del General González como del General Díaz.

*
*
*

Paso a paso podemos ir siguiendo el esfuerzo del Gobierno Federal para dotar al país de líneas férreas.

“México necesita ante todo, medios de comunicación fáciles y rápidos que estimulen su actividad individual y mercantil—decía en su informe de 1884, el Presidente de la República—. El Gobierno no ha omitido esfuerzo de ninguna especie en realizar esa mejora que considera como el punto de partida indispensable para el desarrollo de la riqueza pública; de ello da testimonio el impulso que ha recibido nuestro tráfico en el corto tiempo que llevan de haberse establecido las vías férreas que se ligan con los Estados Unidos”. “La considerable extensión de nuestro país —sigue diciendo el informe—, su carencia casi completa de vías fluviales, la escasa población que en él se encuentra diseminada, son circunstancias que entre las mejoras materiales señalaban en primer término la construcción de ferrocarriles”.

Asienta el mismo informe que de 5 915 Km., la total extensión de ferrocarriles explotados había pasado a la cifra de 7 940 Km. y que se habían construido los ferrocarriles Interoceánico y de Torreón a Piedras Negras y los tramos que llevaron la locomotora a las ciudades de Guadalajara y San Luis Potosí.

Podemos expresar que la política ferrocarrilera seguida hasta aquí, fué de una amplia liberalidad al otorgar las concesiones y señalar el subsidio con que el erario contribuía. Sin embargo, en muchos puntos de gran importancia sí se observó una inflexible uniformidad. La política del Gobierno en materia de concesiones de ferrocarriles era tratar de alentar al capital extranjero; pero al mismo tiempo se quería conservar su control.

Desde un principio se manifestó la tendencia nacionalista del Gobierno. Así, por ejemplo, el principio de reversión de la vía a la nación después de 99 años, la fijación de las tarifas máximas, la intervención de poder público

en la construcción y explotación de la vía; la obligación de rendir al Gobierno informes detallados anualmente, la de que los asuntos que lo ameritaran, deberían ser tratados por los tribunales nacionales y que los extranjeros debían ser considerados como ciudadanos mexicanos; el transporte gratuito de la correspondencia pública, etc., fueron principios que se observaron uniformemente, dando un carácter, una fisonomía a nuestro sistema de ferrocarriles.

En vista del impulso que se había dado a las comunicaciones, se creó otra Secretaría de Estado por la ley del 13 de mayo de 1891 y fué la de Comunicaciones y Obras Públicas.

En el informe de 1892 el Presidente Díaz mencionaba la creación de la Secretaría de Comunicaciones, hecha con el propósito de que otro funcionario diverso del Ministro de Fomento y del Secretario de Hacienda dirigiera la política ferrocarrilera. Además mencionaba la construcción de los ferrocarriles de Puebla a Oaxaca, de Monterrey al Golfo, del Internacional a Durango y de San Luis Potosí a Tampico, con una extensión, este último, de 442 Km.

El 30 de junio de 1892, las líneas en explotación podían condensarse en las siguientes cifras:

| | |
|-----------------------------------|------------|
| Grandes líneas ferroviarias | 10 233 Km. |
| Ferrocarriles Urbanos | 357 ,, |
| Ferrocarriles Vecinales | 185 ,, |
| De uso meramente particular | 71 ,, |
| De Cauville | 230 ,, |

Es decir que había en la citada fecha en explotación 11 067 Km. La nueva Secretaría empezó a poner más orden en punto a ferrocarriles siguiendo un espíritu restrictivo.

El informe de 1896 contiene con gran claridad el sentir del Gobierno sobre la construcción de caminos de hierro y cita algunas cifras instructivas.

“Con la construcción de grandes líneas ferroviarias—dice el informe—, los gobiernos posteriores, al año de 1876 rompieron el círculo vicioso en que se encontraban encerrados y sin solución los grandes problemas económicos, políticos y sociales del país e inauguraron la época tanto tiempo esperada y tan apetecida de las grandes mejoras materiales. La inmensa extensión de nuestro territorio y la escasez de vías naturales de comunicación, a cuya existencia se opone la estructura del país, hacen de la construcción de vías férreas una necesidad de primer orden, de primera importancia. Esta se hacía sentir nuevamente desde hacía muchos años y se manifestaba de tiempo en tiempo por solicitudes de concesiones de las cuales una sola de entre las grandes líneas y con extremada lentitud, había llegado a convertirse en realidad práctica. A fines de 1876 el balance de nuestras líneas férreas acusaba una existencia total de 568 Km. En este estado de cosas cualquier criterio

hubiera decidido que en el ramo de mejoras materiales, la construcción de vías de comunicación rápidas, vastas y extensas y por consiguiente la de ferrocarriles era la primera y más urgente de todas. Tal fué siempre mi convicción y data de la primera vez que desempeñé la primera magistratura del país, la construcción de grandes líneas ferroviarias”.

Según el citado documento, entre los años de 1877 a 1882 “México es el país latino americano que ha construído mayor número de kilómetros de ferrocarriles viniendo en segundo lugar la Argentina y en tercer lugar el Brasil”.

La carga transportada pasó de 132 915 toneladas en 1876 a 2 734 430, en 1890 a 3 798 360, en 1893 a 4 117 411 en 1895.

Los productos en 1876 fueron de \$2 564 870.00 en 1890 de \$21 019 940.00 en 1893 de \$26 121 624.00 y en 1895 de \$28 756 450.00.

Hasta 1892 el promedio de subvención pagado por kilómetro construído y en explotación, fué de \$8 593.00, cantidad que resulta menor que la que han solido pagar algunos otros países latino americanos y que se ha elevado en la República de Chile a \$17 635.00 y en la Argentina a \$31 396.00.

El conjunto de la red había conectado la capital con los principales Estados, 14 ó 15. “Salvo el lado del Pacífico, decía el Presidente, puede decirse que todos los centros de población, comercio y producción de la República están enlazados entre sí con la capital, con la frontera del Norte o con algún punto importante.”

Es digno de anotarse que por primera vez oficialmente se expresa la idea de restringir el movimiento de construcción de vías férreas, pues el informe tantas veces citado concluía así:

“Después de un período de reposo que la actividad febril a la construcción de vías férreas hacía necesario y que las circunstancias del erario han impuesto, se acometerá de nuevo y con el mismo éxito, la terminación de la vasta red que la explotación de nuestras riquezas permite y exige y es de esperarse que las partes del territorio poco o nada favorecidas hasta hoy en ese sentido llegarán a poseer las líneas que necesitan y que pueden sostener y que se podrá completar antes de mucho la vasta red que habrá fecundado nuestro territorio”.

La red ferrocarrilera tendida en la República no era todo lo extensa que las necesidades del país requerían, pues había Estados como Tabasco, Chiapas, Guerrero y el Territorio de la Baja California, que no poseían ningún tramo de ferrocarril y otros como Colima, Nayarit y Sinaloa que si algún tramo poseían de poco o nada les servía por no estar entroncado con la red general. Y con excepción de estos últimos, son lugares que hasta la fecha casi no han sido favorecidos por las vías de comunicación como las regiones más orientales: la península de Yucatán y Tabasco, y casi toda la costa occidental, especialmente por Michoacán, Guerrero, etc., que se encuentran materialmente separadas del centro de la República, y no han recibido los beneficios de las vías de comunicación ferrocarrilera.

La formación de un verdadero plan de administración pública en esta materia no tuvo lugar sino hasta septiembre de 1898, en que el Presidente de la República, con su Consejo de Ministros, aprobó las conclusiones de una exposición que sobre ferrocarriles y obras en los puertos presentó el Sr. Lic. José Ives Limantour, Ministro de Hacienda.

En este informe hace historia de los veinte años que llevaba la nación dedicados al problema de sus comunicaciones y nos hace saber que el primero de julio de 1898, las concesiones vigentes, comprendían una extensión aproximada de 5,930 Km. de ferrocarriles por construir en casi todos los Estados de la República y que la nación tenía el compromiso de subvencionarlos en las sumas y especies siguientes:

| | |
|--|-------------------------|
| En bonos de 5% de la Deuda Interior amortizable..... | \$ 33 6027 50.00 |
| En bonos especiales de 5% | ,, 796 000.00 |
| En bonos especiales de 6% | ,, 13 803 652.00 |
| En dinero efectivo | ,, 2 016 800.00 |
| Para el F. C. de Tehuantepec, según contrato con los Sres. S. Pearson y Son | ,, 5 000 000.00 |
| En efectivo o sea en bonos de 5% de la Deuda Interior amortizable | ,, 6 500 000.00 |
| Suma en cifras redondas..... | <u>\$ 56 700 000.00</u> |

En cuanto a la política que debía seguir el Gobierno, dice: "reducir y seguir reduciendo todavía por mucho tiempo el importe de las obligaciones, es ciertamente la regla general que debe observar el Gobierno en su política, pero sin llegar a causar serios perjuicios retardando sin motivo imperioso el desarrollo de sus ramos de producción. Para proceder con método en esta materia es indispensable antes que todo a la formación de un plan general de medios de comunicación en que se clasifiquen las vías por su importancia tomando en cuenta principalmente el interés federal y la urgencia de la ejecución. Dicho estudio debe hacerse con la mira de completar de la manera más satisfactoria a la vez que económica nuestra red actual ferrocarrilera de interés general. Habrá pues que procurar y favorecer la construcción de líneas que formen parte de la red, de urgente necesidad, aplazar las que si bien son de importancia general no sean de necesidad apremiante y de cancelar por todos los medios legales e inexorablemente todos los contratos o concesiones subvencionadas que tengan por objeto la ejecución de obras que no estén comprendidas en el programa general que se adopte".

En el informe considera como líneas de primera importancia aquellas que responden a los siguientes fines: unir el centro del país con una línea a Guaymas o Topolobampo, con otra a Mazatlán y con una tercera a Manzanillo y con la última a Acapulco o a Zihuatanejo (es decir, el pensamiento era procurar una completa comunicación entre sí y con el centro de la República de la costa del Pacífico). Continuar la red rumbo al Norte conec-

tando el Ferrocarril de Tehuantepec con el resto del país y prolongar con dirección a Guatemala la línea que un día había de ser continental y uniría nuestra frontera del Norte con la del Sur. Establecer por último una comunicación más directa entre México y Tampico. En resumen, estas líneas eran las que unieran Chihuahua con Guaymas o Topolobampo. La que se estaba construyendo con dirección a Acapulco, la que pusiera en conexión el Ferrocarril Mexicano en su sección de Orizaba a Veracruz con el Ferrocarril de Tehuantepec. La que ligara directamente la ciudad de México con Tampico. Y las que fueran de Guadalajara a Tepic y Mazatlán. De Guadalajara a Colima y de San Jerónimo, en el Ferrocarril de Tehuantepec, a la Frontera de Guatemala.

Cuando este informe se hacía, todas estas últimas vías consideradas dentro de las de primordial importancia no tenían concesión, es decir, la de Guadalajara a Tepic y Mazatlán, de Guadalajara a Colima y de San Jerónimo a la frontera de Guatemala.

El citado documento agrega: "Motivo de vacilación ha sido para mí—decía el Lic. Limantour—, incluir dentro del cuadro de las líneas de primera importancia una que ligara el Ferrocarril de Tehuantepec con la red actualmente construída en la península de Yucatán atravesando el Estado de Tabasco y la parte necesaria del de Campeche, por la circunstancia de hallarse toda esa comarca cruzada por numerosos ríos que dan fácil salida a los productos de esa rica región, me he inclinado a considerar la expresada línea de un carácter menos urgente que las enumeradas."

Esto nos explica el por qué del aislamiento en que hasta la fecha viven la península de Yucatán y Tabasco. En cambio en las costas del Pacífico, aunque todavía no bien comunicadas, se tendió parte de esas líneas proyectadas no dejándose aquéllas comarcas en el aislamiento completo, especialmente con el centro, como pasó con la parte oriental, lo cual sin duda fué un error porque esta vasta región de la República permaneció desconectada del centro del país y explica que a pesar de comprender la zona una gran parte de Oaxaca, Chiapas, Tabasco y Campeche se ha mantenido en gran atraso tanto desde el punto de vista político y social, como económico.

El 22 de octubre de 1898 se depositaba en el Banco de Londres, por un sindicato inglés representado aquí por Mr. W. A. Moffat, la suma que reunió para la construcción del Ferrocarril de Durango al Pacífico. Las obras de esa línea pudieron comenzarse en septiembre de ese año, pero algunas dificultades hicieron que se diferiera la colocación del primer riel. El gobierno de México, en vista de las dificultades con que tropezó la empresa, acordó subvencionarla con la suma de \$12 000.00 por cada kilómetro que se construyera en la montaña o sean \$300 000.00 por toda la obra de las rocas y \$7 000.00 por cada kilómetro en terreno plano y se pensaba entonces que la inauguración del ferrocarril se haría en 1900, cosa que no se realizó.

En 1900 el desarrollo ferrocarrilero continuaba como una consecuencia natural del impulso antes dado, aunque no se veía en el gobierno el entu-

siasmo que anteriormente había prevalecido; sin embargo, el número de kilómetros construidos de 1896 a 1900 fué mayor que de 1892 a 1896. En el primer período se construyeron 3 104 Km. mientras que en el segundo fueron 1 402 Km.; es decir que en 1900 había 14 576 Km. en explotación. De 1896 a 1900 se había ya hecho el siguiente avance en construcción de vías: de Guadalajara a México, de Ciudad Laredo a San Pedro de las Colonias, de Jiménez a Hidalgo del Parral, de Yurécuaro a Ario, de Vega a San Marcos, de Pátzcuaro a Uruapan. Había continuado la construcción de las líneas de Cuernavaca al Pacífico, del Ferrocarril Hidalgo, del Peninsular. Además se habían empezado las nuevas líneas del Río Grande, Sierra Madre y Pacífico (Sud-Pacífico); de Coahuila y Zacatecas, de Tultenango a Trinidad; de Jalapa a Teocelo y de Yucatán a Campeche.

En 1904 era ya franca la política restrictiva del Gobierno respecto a los ferrocarriles; ya desde abril de 1899 había aparecido la ley sobre ferrocarriles como una consecuencia del plan que se trazara el Gobierno y en 1904 en el informe que rendía el Presidente al Congreso se exponía "La idea capital que en un principio determinó el apoyo prestado por la administración a las diversas obras ferrocarrileras fué la de que cualquier sacrificio que durante aquella época se impusiera al país, habría de ser ampliamente compensado con las ventajas resultantes de una rápida expansión de la riqueza pública. Los hechos han venido a demostrar que este pensamiento respondía fielmente a las esperanzas depositadas en su realización ya que los ferrocarriles han puesto en juego y fomentado las energías nacionales, en otras épocas encerradas en un estrechísimo marco". Y más adelante agrega el citado informe: "Entre esos acuerdos figura el de no otorgar más subvenciones para la construcción de ferrocarriles y obras en los puertos, sino en los casos en que tales trabajos sean considerados como de primera importancia y aun éstos dentro de determinado límite en relación con los nuevos compromisos contraídos por el erario. Asimismo se resolvió no prorrogar los plazos ni introducir reforma alguna en las concesiones que gozan actualmente de subvención cuando las líneas ferrocarrileras no sean tampoco de primera importancia."

En este informe volvía a considerarse como líneas de primera importancia las que había clasificado en esa categoría en el informe de 1898, ya antes citadas.

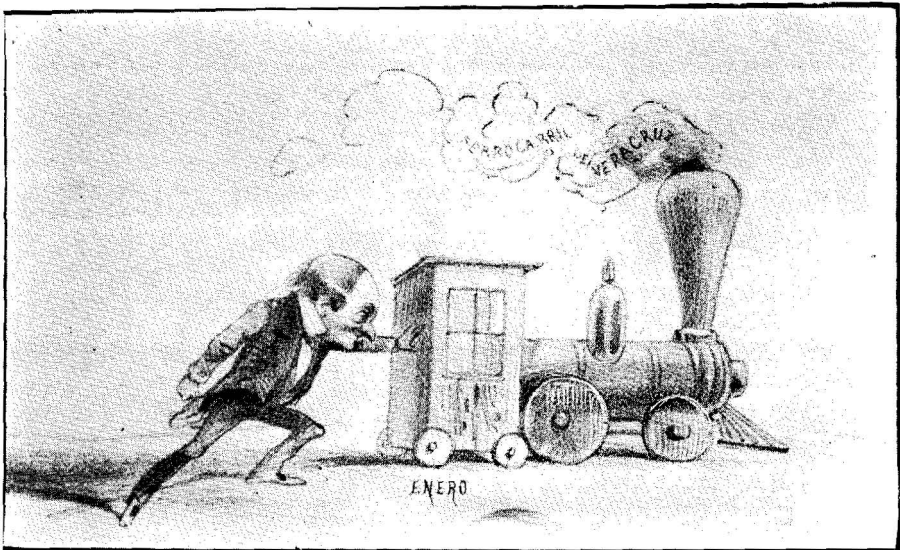
En 30 de septiembre de 1904 habían en explotación 16 387.½ Km. Las líneas inauguradas eran las de Veracruz al Pacífico, de Mérida a Peto y de Oaxaca a Ejutla, etc. Se había transformado de vía angosta a vía ancha el Nacional Mexicano; se había creado una Comisión Revisora de Tarifas y se estudiaba una nueva clasificación de carga.

Durante estos 4 años los ferrocarriles se habían aumentado en la siguiente forma:

| | |
|---------------------------|---------|
| Veracruz y Pacífico | 421 Km. |
| Coahuila y Pacífico..... | 253 " |



*El coche del F.C. Imperial Mexicano con que inauguró Maximiliano la línea a Veracruz.
Se conserva en la estación de Buenavista*



*El Presidente Lerdo de Tejada inaugurando el Ferrocarril de Veracruz. (Caricatura de
"La Orquesta", 31 de diciembre de 1873).*

BIBLIOTECA NACIONAL DE ANTROPOL
E HISTORIA



FERROCARRIL MEXICANO

ITINERARIO DE LOS TRENES ENTRE MEXICO Y PUEBLA

Desde el 10 de Agosto de 1870, hasta nueva disposicion.

| TRENES DE BAJADA. | | | | | TRENES DE SUBIDA. | | | | |
|-------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|-------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| NUM. DE PASAJEROS | ESTACIONES. | TREAN DE PUEBLA. | TREAN DE MEXICO. | TREAN DE PUEBLA. | NUM. DE PASAJEROS | ESTACIONES. | TREAN DE PUEBLA. | TREAN DE MEXICO. | TREAN DE PUEBLA. |
| 20 | de México... | 7.50 1/2 | 8.30 1/2 | 2.15 1/2 | 71 | de Puebla... | 7.00 1/2 | 10.10 1/2 | 10.10 1/2 |
| 31 | de Tepicpan... | 8.25 | 10.00 | 3.33 | 72 | de Puzcosochi... | 7.31 | 10.06 | 10.06 |
| 38 | de La Palma... | 9.05 | 11.00 | 4.50 | 10 | de Santa Ana... | 8.31 | 11.05 | 11.05 |
| 42 | de Ometusco... | 9.16 | 11.27 | 4.47 | 29 | de Apizaco... | 9.17 | 11.07 | 11.07 |
| 46 | de Toluca... | 9.30 | 11.58 | 5.04 | 20 | de Guadalupe... | 9.27 | 12.07 1/2 | 12.07 1/2 |
| 57 | de Ajacac... | 9.45 | 12.32 1/2 | 5.27 | 38 | de Soltepec... | 10.07 | 12.20 | 12.20 |
| 69 | de Soltepec... | 10.15 | 1.32 | 6.09 | 46 | de Ajacac... | 10.40 | 12.40 | 12.40 |
| 69 | de Soltepec... | 10.45 | 2.21 | 6.45 | 46 | de Soltepec... | 2.00 1/2 | 11.01 | 12.30 |
| 69 | de Soltepec... | 10.55 | 2.36 | 6.58 | 46 | de Ajacac... | 3.09 | 12.08 1/2 | 1.30 |
| 77 | de Guadalupe... | 11.16 | 3.11 | 7.13 | 67 | de Toluca... | 3.41 | 12.36 | 2.05 |
| 56 | de Apizaco... | 11.28 | 3.48 | 7.25 | 72 | de Ometusco... | 4.10 | 1.05 | 2.09 |
| 86 | de Apizaco... | 12.02 1/2 | 3.58 | 7.37 | 77 | de La Palma... | 4.31 | 1.06 | 2.00 |
| 90 | de Santa Ana... | 12.47 | 4.49 | 8.15 | 81 | de Ometusco... | 4.50 | 2.17 | 2.15 |
| 108 | de Puzcosochi... | 1.10 | 5.40 | 9.01 | 91 | de Tepicpan... | 4.38 | 3.01 | 3.23 |
| 118 | de Puebla... | 1.36 | 6.10 | 11.57 | 115 | de México... | 6.31 | 7.19 | 4.13 |

En las Estaciones marcadas con * se solo se atienden el tren cuando de ellas se haga salida ó vayan pasajeros para ellas.

La llegada de los trenes á las Estaciones intermediarias, será: para los trenes de pasajeros y de paquetes, 5 minutos; y para los de mercancías 10 minutos antes de la hora señalada para su salida, excepto el tren de paquetes de bajada que llegará á Tepicpan á las 2.26 de la tarde, á 23 minutos antes de la hora de su salida.

El tren de pasajeros llevará el paquete de Soltepec, Guadalupe y Ajacac para Puebla.

El tren de pasajeros de Puebla á México, adelantará el tren de mercancías de Puebla á México, en Ometusco.

Los trenes saldrán á las horas señaladas por los relojes de la Empresa, tomando estos por regularidad del reloj de la Catedral de México.

La carga que se remita por el tren de pasajeros, pagará según tarifas de paquetes.

Itinerario del F. C. Mexicano entre México y Puebla, en 1870.

| | | |
|---------------------------------------|-----|----|
| Pan-Americano. | 192 | '' |
| Nacozari. | 123 | '' |
| Venegas, Cedral y Matehuala. | 106 | '' |
| Salamanca a San Juan de la Vega. | 45 | '' |
| Chihuahua al Pacífico. | 100 | '' |

Esta política de restricción marcó una nueva etapa en la historia de los ferrocarriles. La protección oficial fué restringida en forma extraordinaria y con dificultad se otorgaron nuevas concesiones. Fué necesario, la intervención del Secretario de Gobernación don Ramón Corral, para que el Gobierno Federal se decidiera a favorecer la construcción del Ferrocarril Sud-Pacífico, que recorriendo la costa occidental y partiendo de Sonora y unido al gran sistema de Harriman en los Estados Unidos, podía transportar los productos del Norte por un nuevo derrotero, así como facilitar la exportación de los productos nacionales. Era por esto, por lo que el Gobierno no deseaba la construcción, ya que había manifestado que no quería que las compañías se hicieran competencia y el Secretario de Hacienda llegó a manifestar el compromiso del Gobierno de no otorgar concesiones en determinadas regiones en perjuicio de los tenedores de valores del Ferrocarril Nacional Mexicano.

En seguida el Secretario de Hacienda se propuso, como una nueva fase de su política ferrocarrilera, interesar al Gobierno mexicano de una manera directa por la compra de valores en los negocios ferrocarrileros.

*
* *

La nacionalización de las líneas se anticipó en 1901 que compró el Gobierno un bloque de acciones del Ferrocarril Interoceánico (Veracruz a México). En la nota de la Secretaría de Hacienda se hacía notar que tal adquisición tenía por objeto impedir que una de las grandes compañías americanas, que ejercía el dominio en una de las principales líneas del país adquiriese, como lo intentaba, el control del Ferrocarril Interoceánico. En 1903 el Gobierno obtuvo la opción para adquirir el predominio del Ferrocarril Nacional que se disputaban dos de las más poderosas corporaciones ferrocarrileras de los Estados Unidos. La operación se hizo en la siguiente forma: el Gobierno cedía las acciones del Interoceánico y adquiría el control del Nacional, que de antemano había comprado el Ferrocarril Internacional, de hecho el Gobierno adquiría el control de las 3 líneas, el Interoceánico, el Internacional y el Nacional.

El Nacional en esa época se encontraba en dificultades financieras, y necesitaba urgentemente cambiar su vía troncal de angosta en ancha para contrarrestar la competencia del Central y la operación efectuada con el Gobierno le dió dinero para hacer estos cambios.

“El Ejecutivo resolvió —dijo el Presidente de la República en 1904— adquirir una preponderancia efectiva en el seno de varias de las compañías fe-

rocarrileras que existen en la República. Al adoptar este programa, no se propuso el Gobierno salir de la esfera de sus naturales atribuciones, para convertirse en empresario, según se desprende de las consideraciones que llevo expuestas, sino vigilar eficazmente los intereses del público.”

En 1906 el Ferrocarril Central tuvo algunas dificultades con sus bonos, lo cual dió lugar a que el Gobierno procurara la consolidación de los ferrocarriles del país. En diciembre de 1906 la Secretaría de Hacienda pidió al Congreso autorización para adquirir el control del Ferrocarril Central que también se encontraba en malas condiciones financieras. Esta política fué explicada por Limantour en su discurso del 14 de diciembre de 1906 al Congreso de la Unión. En él hace notar que los ferrocarriles fueron construídos sin ningún plan determinado por lo que hubo líneas paralelas en algunas regiones y en otras de bastante importancia se dejaron sin ninguna. El Secretario de Hacienda deseaba corregir el paralelaje innecesario diciendo que el tráfico debía hacerse por la más corta y económica vía. Tres son sus argumentos: Debía evitarse la rivalidad en compañías entre sí y de éstas con el Gobierno. 2^o—Había que evitar el peligro de absorción de algunas líneas mexicanas por los ferrocarriles de los Estados Unidos y 3^o buscarse la economía de la operación.

El Gobierno obtuvo una opción, pero no pudo realizarse la operación hasta 1908 debido a las condiciones excesivamente desfavorables en que se encontró el mercado americano durante casi todo el año 1907. El decreto para la nacionalización de los ferrocarriles salió el 28 de marzo de 1908 y el reajuste y organización se hizo por un grupo de banqueros en abril de 1908. La operación envuelve un total de más de 600 millones de dólares y mediante ella se organizó la Compañía de los Ferrocarriles Nacionales, de la cual el Gobierno mexicano tiene el control. El Gobierno, para adquirir este predominio, hizo un desembolso de 9 millones de dólares y garantizó los intereses por medio de una cantidad de bonos hipotecarios. En mayo de 1908 se dieron a conocer las bases de la operación y se citó a los accionistas de los ferrocarriles Central y Nacional para el canje de sus acciones. Al mes siguiente se anunció que la operación estaba prácticamente terminada, mediante esta operación el Gobierno adquiriría el control del sistema ferrocarrilero más importante.

En 1905 había adquirido por compra el ferrocarril de Veracruz al Pacífico que pone en comunicación a Córdoba con Santa Lucrecia. Así es que adquirió, junto con los grandes sistemas de los ferrocarriles Nacional y Central, el Interoceánico, el de Veracruz al Pacífico y el de Tehuantepec, este último propiedad nacional desde que se inició su construcción, casi el 50% de la red total de la República.

El número de kilómetros de caminos de hierro en la República, al celebrarse el 16 de Septiembre de 1910, el Centenario de la Independencia, era de 24 559, de los cuales 4 840 correspondían a pequeñas líneas de carácter local, construídas por concesiones de los Estados. Así, pues, la longitud real de

los ferrocarriles mexicanos construídos bajo concesiones de la Federación era de 19 719 Km. de los cuales el Gobierno poseía o controlaba cerca de 14 000 Km.

Las subvenciones pagadas por el Gobierno ascendían hasta el año de 1902, a \$144 891 743.92 sin contar el de Tehuantepec, propiedad nacional, que costó más de 80 millones.

Después de 1910 pocos son los ferrocarriles que se han construído. Durante los últimos años de la administración del General Díaz, la construcción ferrocarrilera se detuvo mucho, pues aún en aquellos ferrocarriles que se consideraban como de primera necesidad, sólo se siguió la construcción de Veracruz al Istmo, del Istmo a la frontera de Guatemala y de Guadalajara a Manzanillo.

A partir de la revolución de 1910, por espacio de varios años, se suspendió totalmente la construcción de nuevas líneas. Además, la constante agitación en que se encontraba el país hizo que varios ferrocarriles suspendieran su movimiento y la mayoría de las líneas fueron incautadas por el Gobierno durante el período preconstitucional. Por decreto expedido en Veracruz el 4 de diciembre de 1914 por el C. Primer Jefe del Ejército Constitucionalista encargado del Poder Ejecutivo de la Unión, se dispuso que el Gobierno Constitucionalista se hiciera cargo desde esa fecha de la dirección, manejo y administración de todas las líneas ferrocarrileras del país. Como resultado de dicho decreto y según los escasos datos que existen en el archivo de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, el Gobierno Constitucionalista, establecido en el puerto de Veracruz, se incautó todas las líneas férreas de la región que dominaba en las postrimerías del año 1914 y a medida que su esfera de acción se extendía en el resto del país, se iban agregando más vías a las incautadas. En términos generales puede decirse que la incautación afectó a los siguientes ferrocarriles:

Mexicano y ramales que forman su sistema.

Nacionales de México incluyendo todas las líneas que operaban; Veracruz a Alvarado; Nacional de Tehuantepec; Pachuca, Zimapán y Tampico; Zacatecas a Ojo Caliente; San Rafael y Atlixco y Oaxaca a Ejutla.

Posteriormente fueron también intervenidos por el Gobierno los siguientes: México a Chalco y Río Frío; San Bartolo a Tenango y Mexicaltzingo a Zapotitlán.

Los ferrocarriles del sistema de la Compañía Unidos de Yucatán, fueron incautados por el Gobierno del Estado durante el período preconstitucional. Igual medida tomaron las autoridades locales de otros Estados. Otros ferrocarriles, como el Sud Pacífico de México, estuvieron intermitentemente y en distintas épocas del período revolucionario en poder de autoridades locales o fuerzas militares, sin que se tengan datos exactos.

El aumento de kilómetros construídos de nuevas líneas ferrocarrileras es muy escaso y comparando los datos estadísticos a este respecto hasta 1910, ya asentados en este trabajo, con los presentados por la Secretaría de Comu-

nicaciones y Obras Públicas en 1926, vemos que la construcción casi ha llegado a paralizarse. En informe de dicha Secretaría dice que la red ferroviaria del país mide 25 787.9 Km. de longitud distribuidos en la siguiente forma:

| | |
|--|-----------------|
| Del Sistema de la Compañía de los Ferrocarriles Nacionales de México y Anexos..... | 11 464.1 Km. |
| De diversas empresas concesionarias | 13 838.7 " |
| De propiedad de la nación..... | 485.1 " |
| T O T A L..... | <u>25 787.9</u> |

El mismo informe dice que las líneas por construir, en virtud de concesiones otorgadas hasta la fecha, miden 10 000 Km. aproximadamente.

El sistema de la Compañía de los Ferrocarriles Nacionales de México, hasta ese año comprende las siguientes líneas: el Central Mexicano, Nacional Mexicano, Internacional Mexicano, de Hidalgo y Nordeste, de Veracruz al Istmo, Mexicano de la Unión, el de la Compañía Constructora Nacional, el Carbonífero de Coahuila, y el de Michoacán y Pacífico. La compañía tiene también a su cargo los Ferrocarriles Nacionales de Tehuantepec, de Veracruz a Alvarado y de Oaxaca a Ejutla y en arrendamiento los ferrocarriles Interoceánico de México, Mexicano del Sur y Oriental.

De los que pertenecen a otros sistemas están los Ferrocarriles Unidos de Yucatán, el Intercalifornia, el del Nordeste de México, el de Kansas City México y Oriente, el Mexicano del Norte y el Ferrocarril Mexicano que tiene varios ramales: el de Puebla y el de Pachuca. Este ferrocarril administra también las líneas de Muñoz a Chignahuapan, de Pachuca a Zimapán y Tampico, de Córdoba a Huatusco, de San Marcos a Huajapan de León y de Santa Anna Chiantempan a Tlaxcala.

Es también una compañía independiente la del "Southern Pacific" (Sud-Pacífico) que va de Nogales a Guadalajara. En 1926 esta compañía en su informe asienta que tiene en construcción las líneas: de Nogales, en la Frontera con los Estados Unidos, a Tepic, con los siguientes ramales: de Lomas a Estación del Río, y de ésta, a Cananea y Naco; de Empalme a Guaymas y el Morrito; de Corral a Tonichí; de Navojoa a Alamos y de Quilá a El Dorador. Tenía, además, un tramo del Empalme Orendain a la Quemada, que era parte de la línea en construcción que uniría la ciudad de Tepic con Guadalajara. La línea principal de Nogales a Guadalajara se terminó el 17 de abril de 1927.

Pertenecen a la nación las siguientes líneas: la del Río Mayo que entronca con el Sud-Pacífico, en la estación de Navojoa y termina en el Puerto de Yavaros; la de Beristáin a Furbero; la del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, que une Puerto México con Salina Cruz y la del Desagüe del Valle de México que va de México a Ixmiquilpan construída primeramente

a Zumpango para atender las obras del desagüe y prolongada posteriormente hasta El Progreso rumbo a Ixmiquilpan.

Está además iniciada la construcción de líneas de importancia como la de Pachuca a Tampico y de Durango a Mazatlán. Se han dado también concesiones para construir líneas entre Frontera y Veracruz; Matamoros y Tampico, y Balsas a Zihuatanejo y Acapulco.

Desde 1926 a la fecha (1932) la única línea que se terminó fué la del Sud-Pacífico.

La política restrictiva del Secretario de Hacienda durante la administración del General Díaz detuvo prematuramente el progreso natural de las líneas ferrocarrileras, dejando inexploradas extensas comarcas que pedían la construcción de caminos de fierro. Y tampoco se preocupó por favorecer la creación de líneas secundarias que extendieran la acción de las grandes vías y a la vez establecieran la comunicación de centros poblados o de producción lo que intensificaría el intercambio comercial interior del país.

Error que ha sido tanto más de lamentarse cuanto que posteriormente muy poco se ha construído y habiendo pasado primero todas las líneas al Gobierno, durante el período preconstitucional y después sólo los nacionales, no han logrado los ferrocarriles emanciparse de los vaivenes de la política, lo que ha detenido su progreso y ocasionado a la nación cuantiosas pérdidas, a más de aquellas que eran inevitables, con motivo de los desmanes revolucionarios.

* * *

Hasta aquí hemos hecho un ligero bosquejo de lo que en materia de ferrocarriles llevaron a cabo las diversas administraciones de México durante su vida independiente. Quizás adolezca este trabajo de falta de datos sobre los últimos años, a partir de 1910, pero tal deficiencia obedece a que el Gobierno ha seguido en materia ferrocarrilera una política de reserva que me ha impedido recoger mayor número de informaciones.

HISTORIA DE ALGUNOS FERROCARRILES EN PARTICULAR

FERROCARRIL MEXICANO

Durante la primera administración del General Anastasio Bustamante solicitó y obtuvo don Francisco de Arrillaga, comerciante veracruzano, un privilegio para construir una línea férrea de México a Veracruz con un ramal a Puebla; el 22 de agosto de 1837 se expedía el decreto que concedía dicho privilegio.

El proyecto del Sr. Arrillaga tenía un gran inconveniente: el de sólo unir las poblaciones de México, Veracruz y Puebla, dejando aisladas Córdoba, Orizaba y Jalapa. Los gastos de reconocimiento, las impresiones que hizo, todo fué inútil, pues la concesión caducó sin que se llegara a poner un solo riel.

El 31 de mayo de 1842 el Presidente de la República don Antonio López de Santa Anna, expidió un decreto restableciendo el derecho llamado de avería cuyos productos se aplicaban antes a los consulados de Veracruz y México, para la reposición de caminos, y consignaba ese impuesto, del 2% sobre los derechos de importación, que se obtuviesen en la aduana de Veracruz, para la construcción de un ferrocarril de Veracruz al río de San Juan y a la reposición de la carretera de Perote. Cuando se derogó este decreto, no se había construído más de una legua en el espacio de 7 años.

El Gobierno recibió en septiembre de 1851 la parte construída del ferrocarril a San Juan: 4 Km. El mismo Santa Anna, el 31 de octubre de 1853, concedió privilegio a don Juan Laurié Reckards para la construcción del Ferrocarril México-Veracruz pasando por Puebla. Esta concesión caducó a los pocos años, habiendo hecho muy poco. En 1854 se construyó un ramal a la Caleta. En esta época se encargó de la obra el Ingeniero don Santiago Méndez y construyendo una legua por año. Gastó \$715 333.00.

El 16 de marzo de 1854 apareció la tarifa a que se iba a sujetar el ferrocarril, de modo que los productos del año representaban un 10% del capital empleado. El 26 de junio del mismo año se decretó la prórroga de plazos para la instalación de la compañía según lo dispuesto en la concesión del 31 de octubre de 1853. El 31 de agosto de 1854 se decretó la creación de un fondo consolidado de la Deuda Pública de 8 millones representados por bonos de construcción del camino de fierro de Veracruz a México.

Al finalizar el año se consideraba caduca la concesión.

El 2 de agosto de 1855 los Sres. Masso y Hnos. obtuvieron el privilegio para construir un ferrocarril de San Juan a Acapulco pasando por Mé-

xico, concesión que todavía otorgó Santa Anna antes de su huida. Las obras se empezaron a fines del año y el 1º de enero de 1857 se inauguró el tramo de México a Guadalupe Hidalgo, con asistencia del Presidente Comonfort.

Don Manuel Restory fué el primer ingeniero que dirigió los trabajos. Esta concesión fué vendida al Sr. don Antonio Escandón, que también compró la concesión y el tramo del ferrocarril de Veracruz a San Juan, que ya pertenecía al Gobierno por la caducidad de la concesión. De esta manera obtenía el privilegio de construir la vía de Veracruz a México y al Pacífico, con la condición de que fundara en la capital un hospicio y una penitenciaría. El 31 de agosto de 1857 comenzaron los trabajos formales para construir la línea. A fines del mismo año llegó de los Estados Unidos el coronel americano Talcott, quien ocupó el cargo de ingeniero en jefe, en unión de otros ingenieros entre los que estaba Every Lyons y Mr. Winwer, y emprendieron el trabajo de reconocimiento del terreno tomando como base de sus operaciones el camino nacional. Estos ingenieros hicieron sus estudios por Orizaba y Córdoba mientras que otra comisión de ingenieros mexicanos, al frente de la cual iba el Sr. Almazán, estudiaron el camino por Jalapa. Adoptóse el trazo por Orizaba, con un presupuesto de 15 millones. La revolución de 1857 paralizó las obras y hasta el restablecimiento del orden constitucional no se volvió a hablar del asunto. El 5 de abril de 1861 se refrendó la concesión al Sr. Escandón para construir un ferrocarril de Veracruz al Pacífico, obligándolo a construir un ramal a Puebla. A fin de atender este gasto se creó un fondo consolidado de la Deuda Pública de 8 millones con un rédito de 5% anual, debiéndose pagar el capital en el espacio de 25 años. El 18 de mayo de 1861 se aprobó también el contrato para la construcción del ferrocarril de México a Puebla por la vía de Apam, pero la guerra extranjera que amenazaba a la nación por entonces, impidió que se comenzara cualquier trabajo.

El 20 de agosto de 1862 se organizó en Londres la actual empresa que primitivamente se llamó "Compañía Limitada del Ferrocarril Imperial Mexicano".

Con fecha 19 de agosto de 1864 se celebró un convenio por el cual don Antonio Escandón transfirió la concesión del ferrocarril de Veracruz al Pacífico a la compañía llamada del Ferrocarril Imperial Mexicano, lo cual fué aprobado por el Archiduque Maximiliano por decreto del 26 de enero de 1865. Hasta entonces sólo había dos pequeños tramos construídos: el de México a Guadalupe Hidalgo y el de Veracruz a Tejería. El 13 de febrero de 1865 se comenzaron los trabajos por las cumbres de Maltrata. Según el contrato la compañía debía terminar la línea el 30 de abril de 1869.

En 1865 quedó terminado el tramo de vía de Veracruz a Paso del Macho y en 1867 de México a Apizaco.

Restablecido ya el Gobierno de la República, el 27 de noviembre de 1867, se publicó un decreto por el cual se le indultaba a don Antonio Escandón de la caducidad de sus anteriores concesiones del 31 de agosto de

1857 y del 5 de abril de 1861 y de la pena en que incurrió por haber celebrado el convenio de 26 de enero de 1856 con el Gobierno intervencionista.

En junio de 1867 la compañía cambió su nombre por el de "Compañía Limitada del Ferrocarril Mexicano".

El 1º de diciembre de 1867 se reglamentó la substitución de acciones emitidas por la empresa, en lugar de los bonos para el pago del derecho adicional de amortización de la Deuda Interior.

La ley de 10 de noviembre de 1868 reformó la concesión del 27 de noviembre de 1867, revocando el privilegio que tenía la compañía; otorgaba, en cambio, que durante el período de 65 años que debía durar la concesión, el Gobierno no subvencionaría la construcción o explotación de otra vía de Veracruz a México, o a los puntos intermedios; no comprendiéndose en dicho compromiso la subvención concedida al Ferrocarril Veracruz a Puebla por Jalapa. Señalaba también las fechas para terminar los tramos que aun no estaban construídos; suprimía la preferencia para la construcción de ramales; determinaba la proporcionalidad de tarifas de pasajes y fletes, estableciendo la revisión de tarifas cada dos años y las condiciones para su modificación e igualmente todos los puntos relativos a la subvención otorgada que ascendía a \$560 000. oo anuales por espacio de 25 años; y refiérense también a las franquicias de que disfrutaría el Gobierno en los pasajes y fletes militares y en los de los emigrantes. La misma ley adicionó a la concesión, la inspección por parte del Gobierno de la construcción y explotación, señalando la época en que deberían someterse para su aprobación los estatutos de la compañía, previniendo la consignación en ellos de dos prescripciones referentes al capital social de la compañía y a la representación de Gobierno de la Junta Directiva; disponía que se incluyera en el presupuesto de egresos el importe de la subvención; y designaba la época en que debían comenzar a correr los plazos de la concesión. Expedido el decreto, iniciáronse los trabajos de nuevo bajo la dirección del ingeniero inglés Guillermo Cross Buchman y de los señores Frot y Murray tomando parte también los ingenieros mexicanos González y Cosío, y figurando como ingeniero constructor el Sr. Tomás Braniff.

En julio de 1869 ocurrió un gran accidente: una trómba de agua rompió el puente de la Barranca del Muerto.

El 16 de Septiembre de 1869, es decir, tres meses antes del plazo marcado por el decreto, se inauguró el tramo de Apizaco a Puebla con asistencia del Sr. Presidente D. Benito Juárez. Se trabajó desde entonces con mayor actividad y sucesivamente se fueron abriendo al público los tramos de Veracruz a Atoyac en 1870, de Atoyac a Fortín en diciembre de 1871 y de Fortín a Orizaba en 1872.

El 31 de diciembre de 1872, conforme lo prevenido en el artículo 40 de la ley de 10 de noviembre de 1868, quedó concluída la vía férrea de México a Veracruz y el primero de enero de 1873, fué inaugurado por el Presidente de la República don Sebastián Lerdo de Tejada. Sin embargo, el

Fiesta
DEL
DIVINO PRESO
EN S. JUAN TEOTIHUACAN.

TRENES DE RECREO ENTRE
MEXICO, SAN JUAN Y OTUMBA.

Las autoridades de San Juan Teotihuacan, habiendo resuelto de acuerdo con los vecinos de ese y los pueblos cercanos, celebrar de la manera más solenne la fiesta DEL DIVINO PRESO, han dispuesto que en los dias 20 al 28 del presente mes de Julio haya grandes funciones en

SAN JUAN TEOTIHUACAN

y al efecto la empresa del

FERROCARRIL MEXICANO

obsequiando los deseos de dichos vecindarios, hará correr en los dias 21, 22 y 24, trenes de recreo de Mexico y Otumba a San Juan, y vuelta, a precios bastante reducidos.

CALENDARIO.

| | 1.º | 2.º | 3.º | 4.º | 5.º | 6.º |
|----------------------------|------|-------|------|-----|----------------------------|------|
| Mexico | sale | 0 00 | .. | .. | Otumba | sale |
| Tepeyan | " | 0 55 | .. | .. | San Juan Teotihuacan | lega |
| San Juan Teotihuacan | lega | 10 15 | .. | .. | San Juan Teotihuacan | sale |
| San Juan Teotihuacan | sale | 10 35 | 4 40 | .. | Tepeyan | .. |
| Otumba | lega | 10 45 | 5 00 | .. | Mexico | lega |

En los dias 27 y 28 la Empresa dispuesta que se agreguen coches adicionales a los trenes de pasajeros, y se expendan billetes de ida y vuelta entre Mexico y San Juan, a los mismos precios que los dias 21, 22 y 24.

PRECIO DE BOLETOS

LOS DIAS 21, 22 Y 24 DE JULIO.

DE MEXICO A SAN JUAN Y VUELTA.

Primer dia \$ 1 75
Segundo dia 1 25

DE OTUMBA A SAN JUAN Y VUELTA.

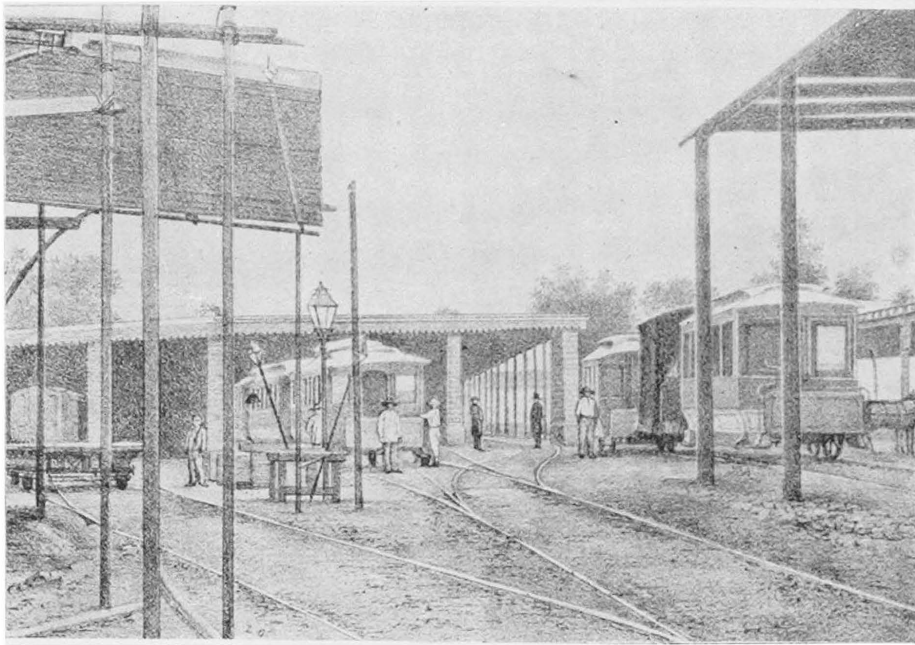
Primer dia \$ 2 50
Segundo dia 2 00

Las gerencias han tomado todas las medidas de seguridad en los caminos, y las revisiones las necesarias, para proporcionar comodidades de todo clase a los viajeros.

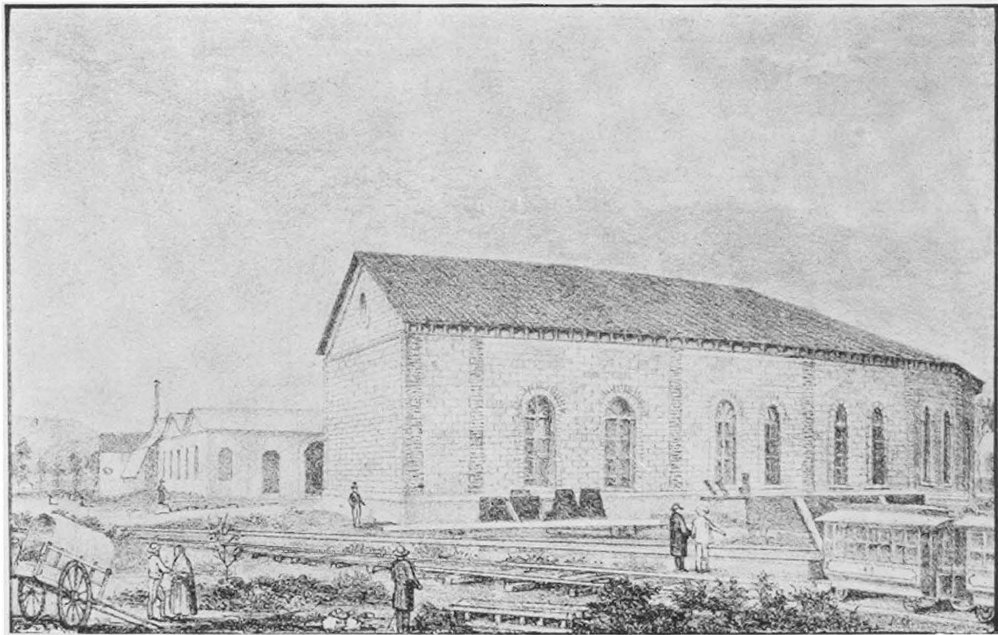
Mexico, Julio 14 de 1872.

Cartel del F. C. Mexicano anunciando una rebaja de precios a Teotihuacán, en 1872.

**BIBLIOTECA NACIONAL DE ANTROPOLOGIA
E HISTORIA**



Depósito de los FF.CC. del Distrito Federal, en 1880. (De la obra "México Pintoresco").



Estación del Ferrocarril Central; edificios para talleres y carga. (1881).

tráfico público de ella no se abrió sino hasta el 22 del mismo mes y año a las 12 quedando la línea de Veracruz a México con una extensión de 424 Km. 500 m. y el ramal de Apizaco a Puebla de 47 Km. El ancho de la vía era de 1.435 mm.

Con posterioridad, la compañía del Ferrocarril Mexicano adquirió algunos ramales que abrió el tráfico: el de Pachuca se abrió el 22 de diciembre de 1890; el de Zacatlán se adquirió el 1º de marzo de 1909, el de Huatusco se adquirió el 4 de noviembre de 1909; el de Tlaxcala el 30 de abril de 1910; el de Huajuapam el 20 de agosto de 1913, y el de Pachuca a Tampico el 20 de febrero de 1922.

Tenía en explotación hasta 1924..... 818.2 Km.

FERROCARRIL DE TEHUANTEPEC

Quizás por orden cronológico no corresponda describir inmediatamente después del Ferrocarril Mexicano el de Tehuantepec, porque muchos años antes de inaugurarse esta línea se habían establecido ya importantes sistemas ferrocarrileros de gran kilometraje; pero lo hacemos así por su importancia y sobre todo por el sacrificio que constituyó para la nación el establecimiento de la vía. La idea de unir los dos océanos surgió desde la época de la Conquista y se señalaba el Istmo de Tehuantepec para ello. Casi al mismo tiempo que se deseaba unir la capital con el puerto de mayor movimiento marítimo y comercial, Veracruz, se anhelaba también unir los dos mares mediante una ruta férrea y los diversos gobiernos, dándoles una importancia de que seguramente carecían, sobre todo una vez abierto el Canal de Panamá, hicieron todos los esfuerzos posibles para lograr esta comunicación. Tanto fué así, que el costo de ella excedió de 80 millones de pesos y los resultados hasta a la fecha no han podido ni siquiera en una tercera parte compensar lo que costó.

En 1533 Carlos V, Rey de España, dirigió una carta al conquistador Hernán Cortés, recomendándole hiciera investigaciones para encontrar un paso que pudiese conectar las costas orientales y occidentales del Nuevo Mundo; y Cortés, en su respuesta, dió al Rey buenas esperanzas de éxito. Fué el primero que palpó la importancia de la comunicación interoceánica y así le decía: "esto haría, al Rey de España, dueño de tantos reinos que podría llamarse Rey del mundo".

El Rey, el conquistador y los hombres de ciencia, aceptaron el proyecto con entusiasmo. Cortés, en medio de sus reveses y victorias, nunca abandonó el proyecto y exploró en el Istmo de Tehuantepec hasta su nacimiento el río Coatzacoalcos. No encontró allí paso, pero sin embargo, creyó, que en alguna época futura se acumularía en esa región baja y estrecha el comercio y solicitó y obtuvo de la Corona una concesión de terrenos donde supuso que el camino se establecería.

Durante la época de la Colonia nada se llevó a efecto en el sentido de abrir una ruta interoceánica en Tehuantepec, excepto determinados reconocimientos que tuvieron por objeto cerrar más bien que abrir cualquier estrecho ó paso que se pudiese encontrar; porque la política de España en este tiempo fué completamente antagónica a cualesquiera de las relaciones que pudieran establecerse entre sus colonias y el resto del mundo.

Estos reconocimientos fueron más que preliminares y en algunos casos verdaderos levantamientos, como los que se hicieron por orden de Felipe II, en el siglo XVI y de Carlos III en el siglo XVIII. Antes en el siglo XVII se había llevado a cabo un levantamiento completo del plano del río Coatzacoalcos.

A principios del siglo XIX el Barón de Humboldt revivió otra vez este asunto interesando a las cortes españolas, a raíz de las guerras con Napoleón.

Inmediatamente después de la Guerra de Independencia, en 1824, el Gobierno tomó la cuestión con interés y solicitó proposiciones para abrir la ruta a través del Istmo. El 4 de noviembre de 1824 se dió un decreto sobre las "medidas relativas al proyecto de comunicar los dos océanos por el Istmo de Tehuantepec"; pero las continuas revoluciones impidieron que tales proyectos cristalizaran.

El primer contrato fué hecho en 1842. El dictador Santa Anna concedió a don José de Garay el estudiar y el establecer por agua tan lejos como fuera posible y el resto por ferrocarril, la comunicación de los dos océanos. Se daba en el artículo 40 de la concesión el plazo de 10 meses para comenzar las obras, plazo que se prorrogó en el de un año por decreto del 28 de diciembre de 1843.

Los estudios y levantamientos se hicieron por un ingeniero italiano muy competente, Gaetano Moro, siendo tal levantamiento el primero completo del Istmo. Después de muchos retardos, vicisitudes, falta de cumplimiento con las condiciones de la concesión, y sobre todo por haber traspasado la concesión sin autorización del Gobierno, a una compañía de los Estados Unidos del Norte, el proyecto fracasó, considerándose caduca dicha concesión, sin haberse completado nada en realidad.

Pasada la guerra con los norteamericanos en 1847-48 y como una de las condiciones de paz, el Gobierno de los Estados Unidos intentó obtener una concesión, o más bien derechos de concesión semejantes a los que había obtenido en la Nueva Granada, pero el Gobierno mexicano, temiendo una repetición de las malas inteligencias acaecidas en el asunto de Texas, no quiso garantizar esos derechos y los plenipotenciarios firmaron un tratado en junio 23 de 1850, en el cual ambos gobiernos garantizaban la neutralidad del Istmo, tratado que fué rechazado por el Senado de los Estados Unidos.

El Gobierno de los Estados Unidos formuló otro tratado incluyendo los derechos ístmicos; pero éste a su vez fué rechazado por el Senado mexicano.

Un mutuo mal entendimiento y sobre todo la desconfianza de México sobre el poder de los Estados Unidos, hizo que fracasasen todos los esfuerzos hechos en este sentido. Sin embargo, durante esta época, bajo los derechos concedidos por el Gobierno mexicano a la "Tehuantepec Raid Road Co." de New Orleans, se hicieron trabajos y levantamientos muy completos de esa región bajo la dirección del antiguo General J. G. Barnard y por un hábil ingeniero civil, Mr. J. J. Williams, cuyo informe hecho en 1852 es el trabajo más completo publicado a este respecto.

En 1857 se otorgó una concesión a la "Louisiana Tehuantepec Co." de New Orleans para la construcción de una ruta a través del Istmo aprovechando el río de Coatzacoalcos en tanto fuera navegable, y un ferrocarril para el resto de la distancia, siendo precedido este trabajo por un camino carretero. Este último se inauguró parcialmente en 1868 en conexión con vapores entre New Orleans y Minatitlán, 25 millas arriba de la desembocadura del río Coatzacoalcos y entre el punto terminal del Pacífico, en la Ventosa, y San Francisco. No obstante, el camino no pudo completarse cruzando las selvas y aquella áspera región, entre el principio de la navegación en Suchil y las llanuras del Pacífico, y los viajeros tenían que salvar esta distancia a caballo por la picadura de las alimañas y las mijetes eran transportadas en sillas cargadas en las espaldas por los peones.

A pesar de condiciones tan adversas, se estableció en cierto modo un tráfico importante y así prevaleció por varios años; mas no cumpliendo la compañía con lo estipulado por la concesión, caducó finalmente.

La Guerra de Reforma y la Intervención Francesa impidieron que se hiciesen nuevos esfuerzos, hasta que en 1867 se otorgó una concesión a la compañía "La Sere de New Orleans", que después de muchas extensiones y prótrogas, el Gobierno en 1879, nulificó por completo.

Durante este tiempo el gobierno de los Estados Unidos tomó un gran interés en la cuestión del establecimiento de un canal para buques y en 1870 el antiguo almirante Shufeldt quedó nombrado Jefe de la Expedición de Reconocimiento en los Istmos de Tehuantepec y Nicaragua. El informe impreso en 1871 sobre la ruta de Tehuantepec la recomendó eficazmente y de preferencia a las otras rutas proyectadas en vista de sus muchas ventajas; pero a pesar de ello y de las gestiones que hizo el Gobierno mexicano tanto en Estados Unidos como en Francia para que las obras se realizasen por Tehuantepec, se inclinaron por la ruta de Panamá. El Gobierno mexicano presentó las ventajas de la ruta de Tehuantepec ante el Congreso del Canal Interoceánico de París en 1879; pero los esfuerzos del delegado mexicano Ingeniero Francisco Garay fueron tan inútiles como los hechos por los delegados americanos en favor de la ruta. De Nicaragua Lesseps había arreglado previamente con aquel congreso la adopción incondicional de la ruta Panamá. En vista del fracaso de estas gestiones, el Gobierno tomó por su cuenta establecer el ferrocarril interoceánico.

Durante la primera administración del General Díaz, el 19 de enero de 1878, se hizo el primer contrato serio con Mr. Edward Learned de New

York para construir un ferrocarril interoceánico en Tehuantepec, que se aprobó en 1879. El 6 de noviembre de 1880 se fijó en definitiva el trayecto. En dicha concesión se establecía que debía terminarse en tres años y medio con un subsidio de \$7 500.00 por kilómetro construído. Después de construir 35 Km. y dado varias prórrogas al fenecer plazos estipulados, el Gobierno, el 16 de agosto de 1881, suspendió la concesión y por arbitraje como estaba prescrito, la compañía recibió \$125 000.00 en plata mexicana y \$1 500 000.00 en oro americano en la ciudad de New York.

Convencido el Gobierno de la inutilidad de estos esfuerzos privados, quiso emprender el trabajo por su cuenta. Por decreto de 30 de mayo de 1882 se autorizó al Ejecutivo Federal para la construcción de un ferrocarril en aquel Istmo, ya fuese por administración o contrato. Y en 24 de julio del mismo año se dictaron las resoluciones y disposiciones relativas para proceder a los trabajos preliminares para la construcción de dicho ferrocarril. Se nombró una comisión de ingenieros para hacer los estudios y trazos de la línea y se situaron en Inglaterra y los Estados Unidos \$600 000.00 para la compra de instrumentos, máquinas, herramientas, útiles, material rodante, etc.

Convocó después postores para la contratación de las obras, y entre las presentadas se eligió la del Sr. don Delfín Sánchez. Contrató sobre la base de pagarle \$2 500 por kilómetro de vía construída quedando a su cuenta y cargo todas las cantidades gastadas hasta la fecha (1882) en las compras hechas por el Gobierno cuya suma era de \$701 000.00. Por este contrato se construyeron sólo 108 Km. en dos tramos del lado del Atlántico y del Pacífico; pero al fin fracasó este proyecto y se suspendieron los trabajos, se rescindió el contrato y el Gobierno tuvo que pagar al Sr. Delfín Sánchez \$1 434 135.40 plata mexicana por materiales, trabajos e indemnización del contratista.

El éxito de esta empresa requería fondos y no siendo bastantes los del Erario Federal se obtuvo mediante un empréstito adquirido en su mayor parte en Londres, Berlín y Amsterdam de £ 2 700 000 esterlinas (\$13 500 000 mexicanos) al 5% de interés con hipoteca del mismo ferrocarril, realizándose los bonos como al 70% de su valor nominal.

El producto total de dicho empréstito se dedicó a la construcción de la vía en un contrato celebrado al efecto en 1888 con la casa Mac-Murdo de Londres, para reparar el camino ya construído y completar la línea, aunque no se comprendieron las obras terminales en el Golfo y en el Pacífico pero debiéndose terminar las obras en un plazo de dos años y medio. Este contrato no se llevó a efecto en parte por la muerte del concesionario y por otras varias causas. Los que estuvieron encargados de realizarlo no cumplieron con las obligaciones del contrato y éste caducó.

Un nuevo contrato para la construcción de la línea se celebró con los Sres. Chandos S. Stanhope de Inglaterra, J. G. Hampson contratista americano y E. L. Corthell el 27 de febrero de 1891 y se fijaron quince meses

para la conclusión de la obra. El resto de los fondos de la emisión de los bonos se destinó a esta nueva sociedad. Estos fondos alcanzaban la cifra de \$2 000 000.00 plata mexicana, llegán lose a construir 250 Km. de ferrocarril. No fué suficiente esa suma y se hizo un nuevo contrato el 6 de diciembre de 1893 con el Sr. Stanhope, para la construcción de los 59 Km. de vía que faltaban para unir los dos tramos ya construídos y para la creación del muelle de Salina Cruz, destinándose \$ 1 111 035.00 plata mexicana para estos trabajos. Sobre este nuevo contrato pudo darse cima a la obra. Los rieles se unieron el 29 de julio de 1894 en el Km. 158 muy cerca del puente de Tolsa sobre el río Jumiapa y el 12 de octubre del mismo año el ferrocarril quedó bajo la administración exclusiva del Gobierno mexicano, quien nombró los empleados necesarios reservándose la dirección general.

El 15 de octubre de 1894 se abrió al tráfico esta línea con un equipo limitado de material rodante y con muchos puentes provisionales. La línea tenía un desarrollo de 309 Km. 617 m. la explotación del ferrocarril exigía un equipo que el Gobierno no estaba en condiciones de adquirir. Por lo que tuvo que admitir proposiciones en 1896 encaminadas a proveer de material rodante y demás implementos necesarios e hizo contrato para el efecto con los Sres. Samuel Hnos. de New York y México, el costo de lo cual llegó a un millón oro. Hasta ese momento los gastos totales desde 1878 incluyendo el interés del dinero eran 16 millones oro y bonos oro; y \$ 2 670 170.40 en plata mexicana.

El ferrocarril recién concluído estaba muy lejos de alcanzar las condiciones de perfección necesarias en una vía de esta clase, porque la mayor parte de los puentes eran estructuras provisionales de maderà, la vía carecía de balasto, los rieles eran de poco peso y no había facilidades de ningún género para la carga y descarga en los puentes terminales. En Salina Cruz se construyó después un muelle metálico de 247 m. de largo. Dicho muelle fué destruído en 1895 por un fuerte ciclón.

Con objeto de violentar su conclusión decidióse por último a aliarse con la poderosa casa inglesa de S. Pearson and Son Ltd. formando con ella la Compañía Explotadora del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec; pero antes comprometióse dicha casa a reconstruir la vía por cuenta exclusiva del Supremo Gobierno, hasta dejarla en perfecto estado necesario para su buen funcionamiento como vía intéroceánica de primer orden destinada a soportar un gran tráfico futuro. Al mismo tiempo el Gobierno hizo un contrato con la misma casa para la construcción de los puertos de Coatzacoalcos y Salina Cruz, para adaptarlos igualmente a las futuras exigencias de este tráfico futuro, estipulándose que las obras principales debían terminarse en los primeros cuatro años y en su totalidad en 7 años. Se firmó un contrato preliminar el 4 de junio de 1896 que se reformó el 2 de abril de 1898. La casa citada recibió el ferrocarril el 16 de diciembre de 1899 haciéndose cargo también de la administración según lo estipulado.

En junio 4 de 1902 se firmó el contrato de la Sociedad Explotadora del Ferrocarril por 51 años para la conclusión total de las obras emprendi-

das y explotación del sistema completo de ferrocarril y puertos. Esta sociedad comenzó a funcionar el 1º de julio de 1902 y sus condiciones o bases generales son las siguientes:

a).—La firma S. Pearson and Son Limited es la administradora del sistema.

b).—Explotación por la Sociedad del Ferrocarril y puertos por un período de 51 años.

c).—El capital social es de 7 millones plata mexicana.

d).—Se hará la distribución siguiente de los ingresos generales: Primero, pago de los gastos de operación, mantenimiento de la vía, etc. y formación de un fondo de reserva para reparaciones.

2º—Pago a los socios de un interés de 5% sobre el capital prestado por ellos.

3º—Pago de los intereses sobre los préstamos.

4º—Pago de las pérdidas que en años anteriores se cargaron al capital.

5º—Pago de un interés de 5% anual sobre el capital empleado en las obras que se ejecuten en el puerto de Coatzacoalcos para dar al canal 10m. de profundidad.

6º—El sobrante se dividirá entre el Gobierno y los contratistas en la proporción siguiente:

Durante los primeros 36 años el 65% pertenecerá al Gobierno y el resto a los contratistas.

En los 5 años siguientes el 68½% se aplicará al Gobierno y el resto a los contratistas.

En los últimos 5 años el 76½% será para el Gobierno y el 23½% para los contratistas.

La hipoteca del ferrocarril fué levantada al hacerse la conversión de la deuda.

Las obras completas del ferrocarril fueron inauguradas solemnemente en enero de 1908, cuando se recibió en un puerto por el Presidente de la República, el primer cargamento de tránsito despachado en el otro.

Las obras completas de esta línea incluyendo los puertos costaron más de 80 millones.

FERROCARRIL NACIONAL MEXICANO

No es aventurado asentar que el pensamiento de construir esta línea data de 1853, pues el 31 de diciembre de ese año se concedió privilegio a don Ignacio Fuentes por el gobierno del General Santa Anna para construir un ferrocarril que partiendo de México terminara en Ixtlahuaca o sus inmediaciones. Esta concesión, que puede considerarse como el primer ensayo, fué del todo infructuosa por no haberse construído ni un solo palmo del ferrocarril.

Durante el gobierno establecido por la intervención francesa se revivió la idea de construir ese ferrocarril fijándose como término de él la ciudad de Toluca. Al efecto, por decreto de 1º de octubre de 1865, se hizo a don Scipion Sauvage y Cía. una promesa de concesión, habiéndose otorgado ésta definitivamente el 9 de enero de 1866. Vino después la caída de aquella administración quedando por consiguiente sin efecto alguno la mencionada concesión.

Convencido el Estado de México de las grandes ventajas que le resultarían con la vía férrea de que venimos hablando, tomó la iniciativa para establecérlo por conducto de su gobernador el Licenciado don Mariano Riva Palacio quien el 8 de octubre de 1870 obtuvo concesión para construir la línea de México a Toluca con un ramal a Cuautitlán, por una compañía formada de capitalistas mexicanos.

Más tarde se consiguió la expedición del decreto del 30 de enero de 1871 que autorizó el establecimiento de una lotería cuyos productos se aplicarían como subvención al mismo ferrocarril. Conforme la concesión, la compañía debía concluir en el plazo de 18 meses los 10 primeros kilómetros, deber que no pudo llenar, incurriendo por ello en la pena de caducidad. Sin embargo de esto, atento el Congreso a la importancia del proyecto, revallidó la concesión caduca ya, por decreto de 21 de mayo de 1872 y de esta manera la compañía pudo continuar sus trabajos hasta poner en explotación el primer tramo de 10 Km. el 30 de septiembre de 1872. Mucho tiempo estuvo la compañía concesionaria sin hacer otra cosa que celebrar los sorteos de su lotería especial y percibir los productos de ella, que se calculan montaban a unos \$135 000 anuales líquidos, según el "Resumen de las cuestiones relativas al Ferrocarril Interoceánico" por W. T. Rossecrauz, 1873.

En 18 de junio de 1875 fué autorizado el Ejecutivo Federal para celebrar arreglos que dieron por resultado la terminación del ferrocarril de Toluca a Cuautitlán; pero la revolución que a poco sobrevino, no le permitió hacer nada provechoso en tal sentido.

Al mismo tiempo que se formaba esta compañía se presentaba el "Proyecto Rossecrauz" que tiene muchos puntos de contacto con el realizado más tarde por la actual Empresa Nacional Mexicana. Suscitáronse con ese motivo de 1870 a 73 innumerables discusiones, período memorable en los anales ferrocarrileros de México, porque en él se trató la cuestión de vías férreas con un ardor excepcional por la prensa y en la tribuna. México no dejaba de ver con desconfianza el que capital norteamericano quisiera tomar por su cuenta la construcción de sus líneas más importantes y extensas.

El 10 de diciembre de 1870 el Congreso dió concesión a los Sres. Smith Breman y Richards para construir una línea férrea del Golfo al Pacífico pasando por México; pero declarada caduca esa concesión por no haberse dado la fianza que ella prevenía, fué transferida por el Ejecutivo al General W. S. Rossecrauz el 28 de diciembre de 1871. El nuevo concesionario, representante más tarde la compañía "Union Contrats" de Pensylvania, solicitó

algunas modificaciones al contrato respectivo a fin de hacerlo más realizable. Abiertas al efecto las negociaciones correspondientes, el Gobierno y el concesionario no pudieron ponerse de acuerdo en un punto esencial: la anchura de la vía.

Después de un maduro examen el Gobierno resolvió que no aceptaría el sistema de vía angosta. Comunicada esta resolución el General Rossecrauz manifestó en comunicaciones de 10 y 17 de mayo de 1873, que siendo para la compañía que representaba la base esencial e indispensable la anchura de 914 mm., que había fijado, declaraba que no llevaría adelante la concesión, ni daría la fianza a que estaba obligada. En atención a esto el Gobierno declaró en 31 de mayo de 1873 que había caducado la concesión de 10 de diciembre de 1870.

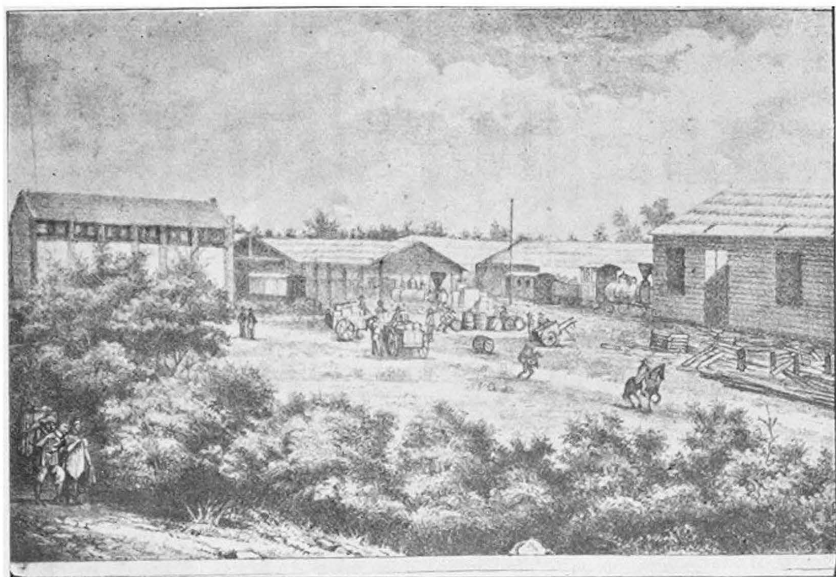
Si examinamos los escritos publicados en aquella época, veremos que sólo los temores patrióticos eran la causa principal para que se eludieran las mejores ofertas sobre construcciones de ferrocarriles o si se aceptaban era bajo la garantía aconsejada por la más refinada desconfianza, fundada, por lo demás, en una dolorosa experiencia. Para confirmar esto bastará citar las frases con que concluye uno de los escritos que hablan sobre este asunto: "Disertación sobre ferrocarriles" por José de J. Cuevas, 1872.

"¡Oh, dice, es una cuestión (la del ferrocarril Rossecrauz) que atribula la conciencia y tortura el alma! Aceptar, asusta y asusta rehusar, pues tal vez, no vuelva a presentarse a México, la ocasión que hoy se le ofrece, mientras más meditamos más nos confundimos y más crece nuestra irresolución".

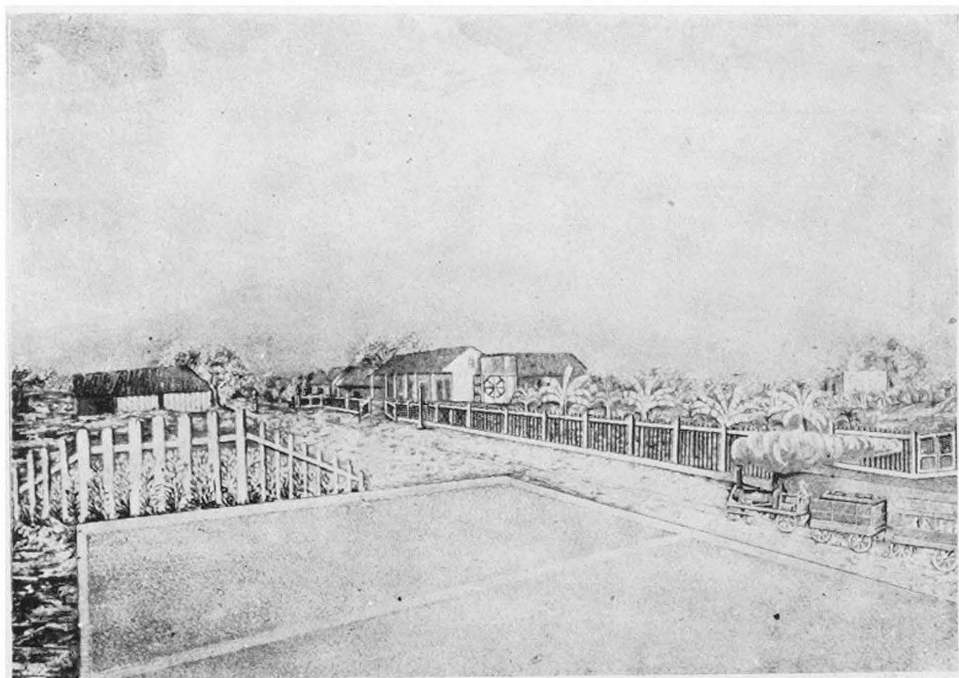
Apenas desechado el proyecto de Rossecrauz el Ejecutivo entró en arreglos con la Compañía del Ferrocarril Internacional de Texas, representada por el Sr. Eduardo Lee Plumb, celebrando desde luego el contrato el 29 de octubre de 1873 para construir una línea interoceánica. Este contrato se publicó en el Diario Oficial correspondiente al 3 de junio de 1874. No nos ocuparemos de dicho contrato porque además de no haber tenido efectos prácticos era una ruta distinta de la que siguió el Ferrocarril Nacional.

Al triunfar la revolución de Tuxtepec, el Gobierno emanado del nuevo orden de cosas, deseoso de impulsar las empresas útiles, impartió su apoyo a la Compañía del Ferrocarril de Toluca y Cuautitlán concediéndole varias franquicias en el contrato del 15 de noviembre de 1876, modificado en parte por el decreto del Congreso de 22 de diciembre del mismo año. De este modo se dió nuevo impulso a los trabajos paralizados por diversas causas.

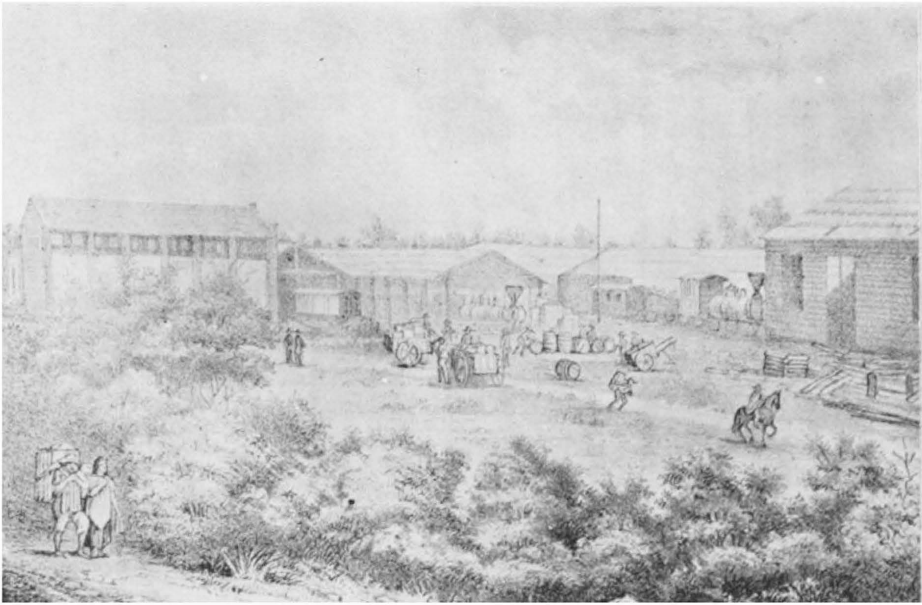
Teniendo la empresa algunas dificultades para desarrollar desde luego sus trabajos en la línea principal, prefirió hacerlos por el ramal de Cuautitlán; del cual ya tenía construídos 17 Km. de los 26½ que era la total longitud, y el 2 de abril de 1878 abrió al tráfico la línea ya terminada hasta esa población. Continuó después la línea para Toluca, construyendo 5 Km. 360 m. entre Tacuba y San Bartolo Naucalpan, que quedó terminado el 4 de



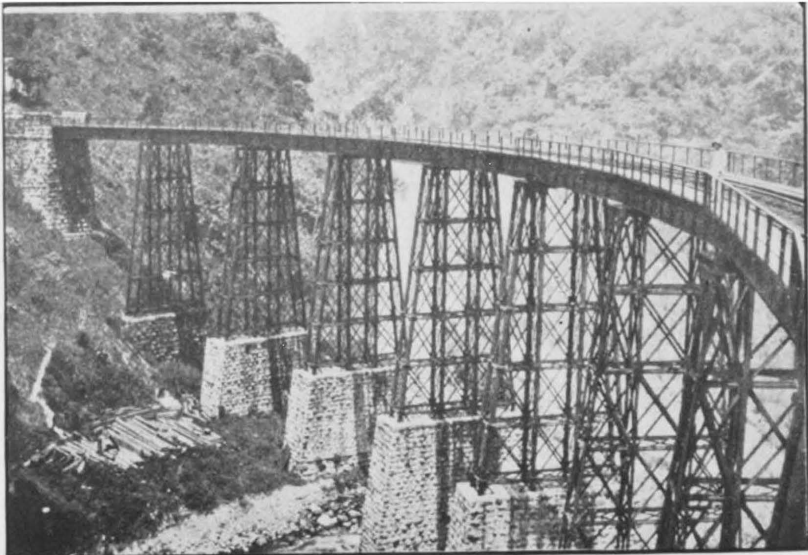
*Estación Central de Pasajeros en el Ferrocarril de México a Amuzanillo
(De "México Pintoresco".)*



*Vista de la Tejería y de la Estación del Camino de Fierro de Veracruz a San Juan.
(Hoy Ferrocarril Mexicano). Lit. de Sánchez Hermanos, en Veracruz.*



*Estación del Ferrocarril de México a Laredo, en "Colonia" (1881).
De la obra "México Pintoresco".*



Puente de Metlac. (F.C. Mexicano de Veracruz).

noviembre de 1878. Más tarde se siguió la línea de San Bartolo a San Luis, 3 Km., cuya explotación comenzó el 10 de septiembre de 1879.

El 19 de abril de 1879 se celebró otro contrato con la misma compañía para la prolongación de la línea de Cuautitlán hasta Tula, Hgo.

Con esto continuaron los trabajos de construcción quedando terminada la línea hasta Huehuetoca el 30 de septiembre de 1879 y hasta la hacienda del Salto el 31 de mayo de 1880; teniendo entonces una longitud de 71 Km. desde México. Aunque el 19 de enero de 1881 se otorgó nueva concesión a la empresa para prolongar la línea del Salto hasta Maravatío pasando por Tepeji del Río y Jilotepec, ya no se siguieron los trabajos. Tal era el estado de cosas cuando en mayo de 1881 la antigua empresa del Ferrocarril de Toluca a Cuautitlán transfirió todos sus derechos y obligaciones a la Compañía Constructora Nacional Mexicana.

En 12 de noviembre de 1877 los Sres. Palmer y Sullivan, representando a esta última, obtuvieron concesión para construir un ferrocarril internacional a interoceánico que uniera entre otras ciudades Toluca y Morelia y el 13 de septiembre de 1880 se autorizó a la Compañía Nacional Mexicana para construir dos líneas férreas: una de México al Pacífico y otra de México al Norte; es decir, de México a Manzanillo tocando Toluca, Maravatío, Acámbaro, Morelia, Zamora y la Piedad y la de México a Laredo sobre la frontera del Norte, desprendiéndole de la anterior entre Maravatío y Morelia y ligando las ciudades de San Luis Potosí, Saltillo y Monterrey.

Los principios fundamentales de esa concesión fueron: La concesión duraría 99 años, al fin de los cuales la vía herrada entraría al dominio nacional sin pago alguno y libre de todo gravamen, no así las estaciones, depósitos, talleres y material rodante, cuyo precio, a juicio de peritos, debería pagarse a la empresa.

Durante los 99 años la explotación quedaba encomendada a la compañía concesionaria, pero con sujeción a ciertas reglas, especialmente a tarifas determinadas cuyo límite máximo no puede en ningún caso traspasarse. El Gobierno tiene derecho de nombrar interventores de la construcción y explotación de la vía y uno o dos representantes en la Junta Directiva, estando obligada la compañía además a rendir anualmente informes bastante detallados, sobre su condición financiera y sobre el tráfico y sus productos.

Las tarifas que debían aplicarse con absoluta igualdad serían revisables periódicamente y ciertos artículos, como los rieles, el carbón de piedra y otros, debían figurar en la última clase o pagar determinadas cuotas muy bajas. Los efectos pertenecientes al Gobierno así como las tropas y empleados que viajasen por razón del servicio público, gozarían de importantes rebajas en los fletes y pasajes que fijan las tarifas ordinarias; y la correspondencia pública así como los empleados que la conduzcan serían transportados gratuitamente. La empresa estaba autorizada para establecer líneas telegráficas para su servicio y el de los pasajeros, teniendo obligación de permitir que sobre sus postes se coloque por el Gobierno un alambre que ella debe cuidar y conservar.

Además, la compañía concesionaria fué auxiliada por la nación con importantísimas franquicias, exenciones y subsidios pecuniarios. No sólo gozó del derecho de expropiación por causa de utilidad pública para el establecimiento de su vía y para el de sus estaciones, almacenes y depósitos, sino que se le dió una libertad casi absoluta para la importación de su material fijo y rodante, se le permitió la ocupación gratuita de los terrenos de propiedad nacional y de los materiales de construcción que en ellos hubiera y se le eximió de impuestos de toda clase, durante largos períodos.

Por último, la nación se obligó a pagar a la compañía un subsidio pecuniario de \$7 500 por kilómetro en su línea al Pacífico y de \$6 500 en la de la frontera del Norte. Para el plazo de estas subvenciones se estipuló que la empresa recibiría certificados en los cuales debía hacerse forzosamente el pago de un tanto por ciento en los derechos de importación que se causaran en todas o en las más importantes aduanas marítimas y fronterizas de la República. Al 4½% quedó consignado para la nación y se indicaba también que estos certificados no causarían interés.

Al mismo tiempo se concedió autorización a dicha compañía para que pudiera traspasar la concesión, excepto la línea del Pacífico, la cual podría traspasar solamente cuando estuviese concluída. En virtud de dicha autorización se constituyó la "Compañía del Ferrocarril Nacional Mexicano" con el fin de que atendiera a la explotación de las vías construídas, con la excepción indicada y rigiéndose por las estipulaciones contenidas en la expresada ley.

En este mismo año, 1880, la compañía del ferrocarril de Matamoros a Monterrey traspasó la concesión en favor de la Compañía Constructora Nacional Mexicana representada por James Sullivan.

En diciembre 14 de 1880 el Gobierno de Michoacán traspasó a la Compañía Constructora Nacional Mexicana la concesión de 15 de julio del mismo año para hacer un ferrocarril de Pátzcuaro a Morelia y Salamanca. Este fué el desenlace de una ruidosa competencia de dicha compañía y la del Ferrocarril Central que se disputaron el traspaso de la concesión.

Desde luego iniciáronse los trabajos en octubre del mismo año y en 1882 había un poco más de 450 Km. de vía construídos en las diversas líneas que le correspondían.

Vino después el contrato de 10 de enero de 1883 que reformó en parte la concesión del 13 de septiembre de 1880. Y por último el 5 de julio de 1886 se decretaba la modificación de la ley concesionaria. El contrato respectivo se publicó en el número 13 del "Diario Oficial" correspondiente al 15 de julio de 1886. Entre las principales reformas está la autorización para construir otra línea desde un punto de la internacional entre Laredo y Monterrey, hasta los terrenos carboníferos de Nuevo León y Coahuila, con los ramales que fueren necesarios. Esta línea solamente gozaría de subvención en 120 Km. en la asignación de las líneas Internacional e Interoceánica, con la facultad de ensanchar la línea cuando fuera necesario.

Habla también de la limitación de la franquicia de libre importación de efectos, concediendo a la compañía una compensación basada en el abono de una cantidad por kilómetro en explotación, en cuenta de los derechos que tuviera que pagar por los efectos no comprendidos en la franquicia expresada. Refiérese también al aumento de los tipos de tarifas. Tal aumento es de un 16% en pasajes y mercancías de primera clase y en un 12 y 16% en los de segunda y tercera clase respectivamente. Establece para la mercancía nacional tarifas de base decreciente por secciones y que los productos nacionales destinados a la exportación que recorran más de 400 Km. gocen de una rebaja del 50% sobre las tarifas ordinarias. Refiérese igualmente a la desigualación de los términos en que deberían amortizarse los certificados de subvención. Dice también que las líneas troncales pueden partir de la capital de la República; que el ramal de Pátzcuaro puede extenderse por Zamora hasta ligarse en La Piedad o La Barca con la Línea Interoceánica; que todas las líneas troncales y sus ramales se concluyan en diez años contados desde el 5 de julio de 1886, fecha del contrato; que a los dos años se concluyan por lo menos 250 Km. entre San Miguel y Saltillo y después 200 Km. cada dos años en el conjunto de las demás líneas. Por último, da la disposición importante de que en ningún caso la mercancía extranjera importada por las líneas de la compañía pueda gozar de una tarifa más ventajosa que la mercancía similar mexicana.

Con todas estas facilidades y franquicias, siguiéronse los trabajos y fuéronse abriendo al público los diversos tramos. Por ejemplo: en mayo 4 de 1882 se termina la línea de México-Toluca y se abre al tráfico de pasajeros el 4 de septiembre y el servicio de carga se inicia hasta el 6 de febrero de 1883.

En febrero 6 de 1883 se inaugura la sección de Toluca a Maravatío; en septiembre 5 llegó a Saltillo la primera locomotora del ferrocarril de Laredo al interior; en septiembre 12 se termina la línea hasta Morelia y en octubre 8 del mismo año se ponen al servicio del público los tramos de Morelia a Acámbaro y de Acámbaro a Celaya.

En 1885, noviembre 16, se inaugura la sección de Morelia a la hacienda de Lagunillas y en junio primero de 1886 se dedicó al servicio del público el tramo de vía que une la hacienda de Lagunillas con Pátzcuaro.

El 23 de mayo de 1887 se pusieron en remate en la ciudad de México, al mejor postor y ante el Juzgado Segundo del Distrito, todos los derechos y acciones de la compañía del Ferrocarril Nacional Mexicano en cada una de las líneas de ferrocarril y telégrafo que le pertenecían. El remate se hizo en favor del Sr. Eckstein Norton, representante de la nueva compañía denominada del "Camino de Fierro Nacional Mexicano", en la cantidad de nueve millones setecientos treinta y dos mil pesos que debían prorratearse entre los tenedores de bonos de primera hipoteca. Con esta combinación la nueva empresa compuesta por ingleses y americanos, aportó desde luego \$2 500 000.00 de los cuales \$2 000 000.00 recibiría la compañía

constructora para terminar el Ferrocarril Interoceánico que conforme al último arreglo quedó al exclusivo cargo de esta última compañía.

El resto de aquella suma se destinaría a la conclusión de la Línea Internacional. En noviembre 2 de 1887 se reanudaron los trabajos de construcción en el tramo de San Miguel a San Luis Potosí y Saltillo por la Compañía Hamson y Garland, que fué la contratista de todas las obras.

El primero de noviembre de 1888 se inauguró la línea troncal de México a Laredo de vía angosta.

En 1903 cambió su vía de angosta en ancha y modificó el trazo acordándose acortarlo en 60 km. El desarrollo total de sus líneas es de..... 2 203 289 Km. en la siguiente forma:

| | |
|---------------------------------|------------------|
| México a Laredo | 1 274 800 |
| Monterrey a Matamoros..... | 329 400 |
| Acámbaro a González..... | 85 200 |
| Acámbaro a Uruapan | 223 400 |
| F. C. de Circunvalación..... | 10 089 |
| Empalme Tacuba a Acámbaro | <u>280 400</u> |
| SUMA | <u>2 203 289</u> |

Al reformar su trazo la empresa cambió el nombre y se llamó "Ferrocarril Nacional de México".

En 1903 en vista de las dificultades financieras con que tropezaba la compañía, el Gobierno adquirió la mayoría de sus acciones y en 1908 pasó a formar parte del sistema de los Ferrocarriles Nacionales.

FERROCARRIL CENTRAL

Casi al mismo tiempo que se formaba la Compañía Nacional Constructora que iba a construir el Ferrocarril Nacional, se constituyó la Compañía del Ferrocarril Central, e igual que el Nacional fué la recapitulación de un grupo de concesiones locales dadas a los Estados para diversos tramos de ferrocarril.

La idea de unir la capital de la República con el Norte aparecía ya desde la época del Presidente Lerdo y desde entonces, por más que no se dieron concesiones para los capitalistas norteamericanos, se trató de fomentar la construcción de líneas férreas de los Estados norteros con la metrópoli y aunque se otorgaron las autorizaciones, muy poco a casi nada se construyó. Fué hasta 1880 cuando se tendieron las grandes líneas hacia el Norte.

Entre las primeras concesiones tenemos: El 12 de febrero de 1866 que se concedió permiso a Don Luis Binel para que construyera un ferrocarril de México a Cuantitlán, comenzando por Guadalupe, Hgo., y siguiendo por la hacienda de la Escalera rumbo a Tlalnepantla. Tal concesión no produjo ni un solo tramo de ferrocarril.

El 30 de agosto de 1866 se reconcedía privilegio a don Eusebio Soler para la construcción de un ferrocarril de San Luis Potosí a Tamesí, pasando por Tula a Tamaulipas.

El 16 de noviembre de 1874 se daba una concesión para una compañía mexicana donde estaban don Antonio Escandón y don Ramón Guzmán, para un ferrocarril de México a León, Guanajuato. Tal concesión, que tenía amplios subsidios y los productos de una lotería, caducó durante la primera administración del General Díaz.

El 12 de diciembre de 1874 se firmaba, por primera vez, un contrato con una compañía americana, la de La Internacional de Texas, para un ferrocarril de la ciudad de León hasta el río Bravo del Norte, pasando por Lagos, Aguascalientes, Zacatecas, Durango, San Luis Potosí, Saltillo y Monterrey; pero tampoco tuvo esta concesión ningún resultado práctico.

El 16 de octubre de 1877 se celebró un contrato con el Gobierno del Estado de Guanajuato autorizándolo para la construcción de un ferrocarril que, partiendo de Celaya y pasando por Salamanca, Irapuato y Silao, terminara en León, ligando la ciudad de Guanajuato por la vía principal o por un ramal que partiera del punto más conveniente. En diciembre del mismo año se aprobó definitivamente dicho contrato.

El 14 de febrero de 1878 se celebró un contrato con el señor Benigno Arriaga, representante del Gobierno de San Luis Potosí, para la construcción de un ferrocarril entre esa ciudad y el Estado de Tamaulipas, cuya terminal fuese un lugar cerca de Tantoyuquita o en otro punto cercano al puerto de Tampico, al cual podía llegarse mediante el río Tamesí que era navegable en todo tiempo para embarcaciones de un metro de calado o un poco más. También dicho ferrocarril podía tocar las ciudades de Cerritos y Valle del Maíz, por la vía principal o por ramales que partirían de los lugares más convenientes.

El 27 de febrero del mismo año se celebró un contrato con el Sr. Enrique Posos, Gobernador del Estado de Jalisco, para la construcción de un ferrocarril que ligara las ciudades de Lagos y Guadalajara con la costa del Pacífico.

El 28 de febrero de 1878 se celebró otro contrato con el Sr. Enrique M. Rubio, por el Gobernador del Estado de Querétaro, para la construcción de un ferrocarril que uniera las ciudades de Celaya, San Juan del Río o Puerta de Palmillas en el límite del Estado de Hidalgo.

El 3 de mayo de 1879 se autorizó al Gobernador del Estado de Chihuahua para construir un ferrocarril que, partiendo de esta ciudad, terminara en la Villa del Paso o en la Ojinaga, o en el punto más conveniente entre las dos ciudades.

Todas estas concesiones dieron algunos tramos de ferrocarril, especialmente la de San Luis a Tamaulipas que casi llegó al punto terminal.

Por fin la ley del 8 de septiembre de 1880, autorizó a los Sres. Roberto R. Simo y socios y a la Compañía Limitada del Ferrocarril Central Mexica-

no para construir y explotar durante 99 años las líneas de ferrocarril y sus correspondientes telégrafos que en seguida se expresan: 1^o—De Querétaro a Nuevo Laredo o al punto que se juzgue más conveniente sobre el río Bravo del Norte, tocando las ciudades de San Luis Potosí, Saltillo y Monterrey; 2^o—De León a Paso del Norte, tocando las ciudades de Aguascalientes, Zacatecas, Durango y Chihuahua y 3^o—Del punto que se juzgue más conveniente del ferrocarril de México a León, o al de la línea que se refiere la fracción anterior, o a otro punto sobre la costa del Pacífico. La nación se obligó a pagar una subvención de \$9 500 por kilómetro construído, y el contrato estuvo concebido en términos muy parecidos a los del contrato con el Ferrocarril Nacional, ya expuesto en este trabajo.

El 12 de octubre de 1880 la Legislatura del Estado de San Luis Potosí autorizó al Ejecutivo del mismo para traspasar la concesión del ferrocarril de Tampico a Tantoyuquita a la compañía del Central que se acababa de organizar.

El 25 de mayo de 1881 comenzó a tenderse la línea principal de México a Paso del Norte.

Por contrato celebrado el 2 de febrero de 1881 se concedió autorización para construir la línea de San Luis Potosí a Aguascalientes, concesión que se traspasó a la empresa del Ferrocarril Central el 15 de marzo del mismo año.

El 1^o de julio de 1881 se traspasó a la compañía del Ferrocarril Central, la concesión que se había hecho al Estado de Chihuahua para la construcción de un ferrocarril que uniera la referida ciudad con Paso del Norte.

La línea troncal se inauguró el 22 de marzo de 1884 y el 10 de abril del mismo año se abrió al tráfico la línea de México a Ciudad Juárez con una extensión de 1 937 kilómetros. Se calcula en \$ 35 500 000.00 lo gastado en esta construcción, suma a la que contribuyó el Gobierno de México con \$ 23 846 007.00.

Esta compañía siguió construyendo nuevos ramales, como el de Guadalajara y el de San Luis a Tampico, y además continuó adquiriendo nuevas vías hasta alcanzar un desarrollo de más de 3 000 Km.

Por la historia ferrocarrilera de México, se viene en conocimiento de que el principal objeto anhelado en la época de la creación de las primeras líneas, fué favorecer en primer lugar las importaciones, como fuente principal de los ingresos del Tesoro Federal, constituídos entonces en la proporción de las tres cuartas partes por los derechos impuestos a este ramo del comercio exterior. No habiendo logrado la compañía del Ferrocarril Central en las importaciones por la frontera del Norte, competir ventajosamente con la línea del Nacional y con el puerto de Veracruz, puso en explotación en 1891 su ramal de Chicalote a Tampico pasando por San Luis Potosí y adquirió la vía de Monterrey a Tampico pasando por Ciudad Victoria.

Estas operaciones dieron margen a que por medio de las combinaciones de fletes directos desde Europa y Estados Unidos se extendiera, aunque de

una manera contraria a los intereses bien entendidos de toda red ferroviaria, así como del comercio del país, en general, el radio de tráfico del Ferrocarril Central hasta la región sur de la República.

En diciembre de 1906 la Secretaría de Hacienda pidió al Congreso autorización para adquirir el control del Ferrocarril Central que se encontraba en malas condiciones financieras. El Gobierno obtuvo una opción; pero la operación no pudo realizarse hasta principios de 1908, costando a la República esta operación 8 millones de dólares.

Al formar parte de la Compañía de los Ferrocarriles Nacionales, el Central contenía además de su línea troncal los siguientes ramales: de Tula a Pachuca; de Irapuato a Manzanillo, pasando por Guadalajara y Colima; de Chicalote a Tampico, por San Luis Potosí; de Torreón a Saltillo, con un subramal que se une al anterior; de Gómez Palacio a Tampico, pasando por Monterrey y Ciudad Victoria y de México a Balsas pasando por Cuernavaca.

El Ferrocarril Central tenía una extensión de más de 4 000 Km. distribuidos en la forma siguiente:

| | |
|--|----------------------|
| De México a Ciudad Juárez..... | Km. 1 937 600 |
| „ Silao a Marfil..... | „ 18 300 |
| „ Irapuato a Guadalajara | „ 259 100 |
| „ Guadalajara a Ameca | „ 89 400 |
| „ Chicalote Tampico y la Barra | „ 670 560 |
| „ Buena Vista a Santiago | „ 1 930 |
| „ Yurécuaro a Los Reyes | „ 137 700 |
| „ Guadalajara a Manzanillo | „ 355 900 |
| „ La Vega a San Marcos..... | „ 46 000 |
| Ramal a la Compañía Metalúrgica de San Luis Potosí | „ 8 340 |
| De Monterrey al Golfo..... | „ 591 756 |
| „ Tula a Pachuca | „ 70 200 |
| „ México a Cuernavaca y el Pacífico..... | „ 292 200 |
| SUMA TOTAL..... | <u>Km. 4 478 986</u> |

Si examinamos algunos de los cuadros estadísticos sobre el Ferrocarril Central, no nos explicamos la causa de su próxima quiebra cuando intervino el Gobierno. Sin embargo, su política de rápida expansión así como la baja de la plata, nos dan en parte la clave de por qué ese ferrocarril casi llegó a la bancarrota. He aquí algunos de ellos.

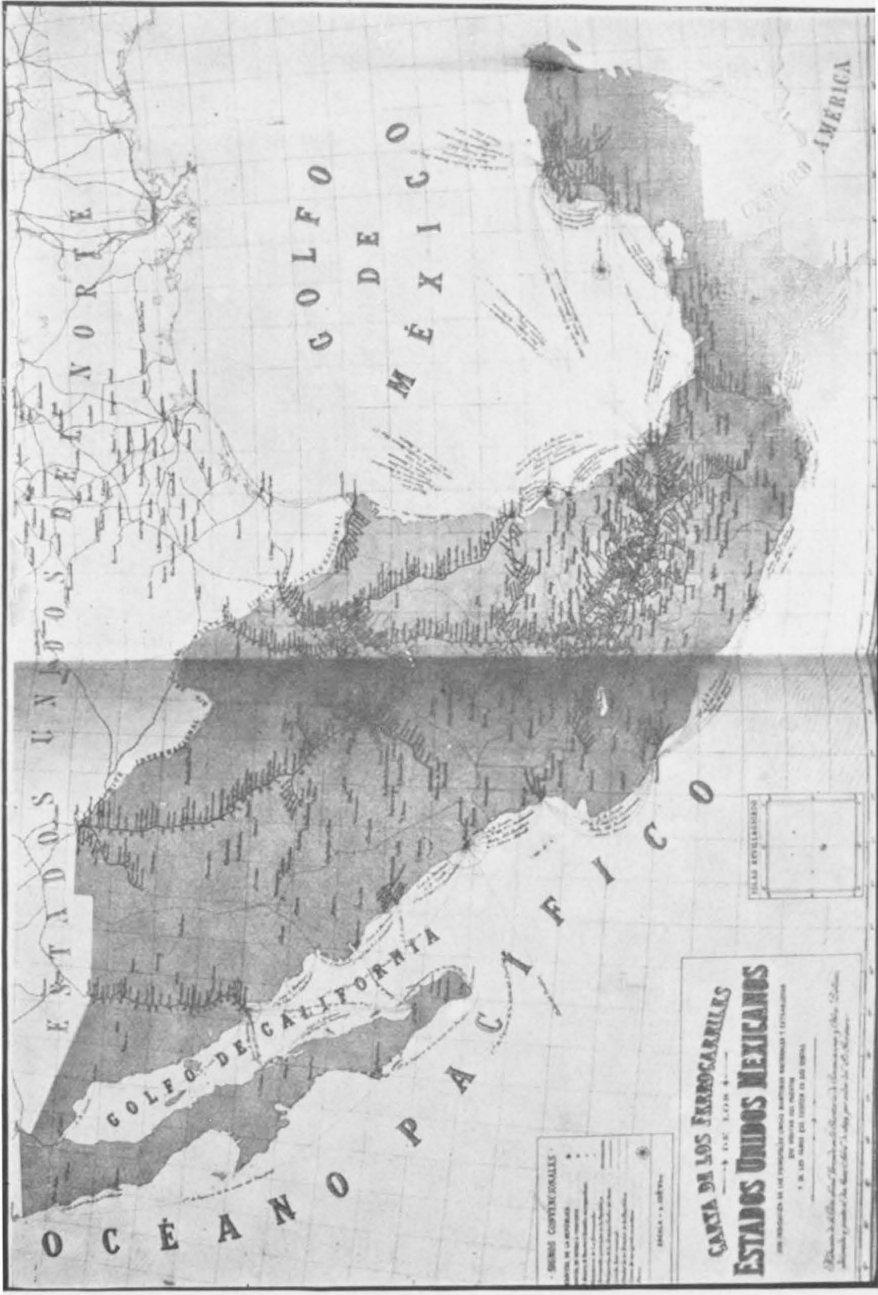
Memorándum de Ingresos de Carga y Pasajeros en el Ferrocarril Central Mexicano, desde su fundación hasta la consolidación.

| AÑOS | INGRESOS DE CARGA | INGRESOS DE PASAJEROS |
|--------------------------|---------------------|-----------------------|
| 1881- (4 meses)..... | \$ 21 273.84 | \$ 32 192.69 |
| 1882 | 972 485.43 | 434 593.32 |
| 1883 | 1 140 908.55 | 713 750.61 |
| 1884 | 1 796 379.86 | 1 098 007.88 |
| 1885 | 2 287 410.14 | 1 100 268.62 |
| 1886 | 2 511 028.78 | 1 168 750.24 |
| 1887 | 3 458 006.46 | 1 235 284.05 |
| 1888 | 4 244 648.52 | 1 321 511.96 |
| 1889 | 4 683 290.74 | 1 420 375.76 |
| 1890 | 4 702 142.48 | 1 436 317.68 |
| 1891 | 5 625 688.51 | 1 470 940.51 |
| 1892 | 6 183 149.29 | 1 439 571.60 |
| 1893 | 6 130 347.06 | 1 443 793.73 |
| 1894 | 6 440 713.23 | 1 576 801.33 |
| 1895 | 7 145 041.44 | 1 828 072.64 |
| 1896 | 7 646 257.99 | 1 934 612.78 |
| 1897 | 9 861 995.39 | 2 257 328.22 |
| 1898 | 10 369 348.62 | 2 469 866.44 |
| 1899 | 11 981 272.82 | 2 779 944.46 |
| 1900 | 13 348 045.07 | 2 865 632.73 |
| 1901 | 13 466 360.26 | 3 047 142.89 |
| 1902 | 16 151 912.39 | 3 854 994.83 |
| 1903 | 19 407 378.91 | 4 392 608.98 |
| 1904 (Enero a Junio).... | 10 658 234.71 | 2 172 607.11 |
| 1904 a 1905 Fiscal..... | 20 238 211.21 | 4 530 461.65 |
| 1905 - 1906..... | 21 576 896.68 | 5 300 022.44 |
| 1906 - 1907..... | 21 628 449.79 | 7 800 269.38 |
| 1907 - 1908..... | 25 288 077.71 | 8 405 822.53 |

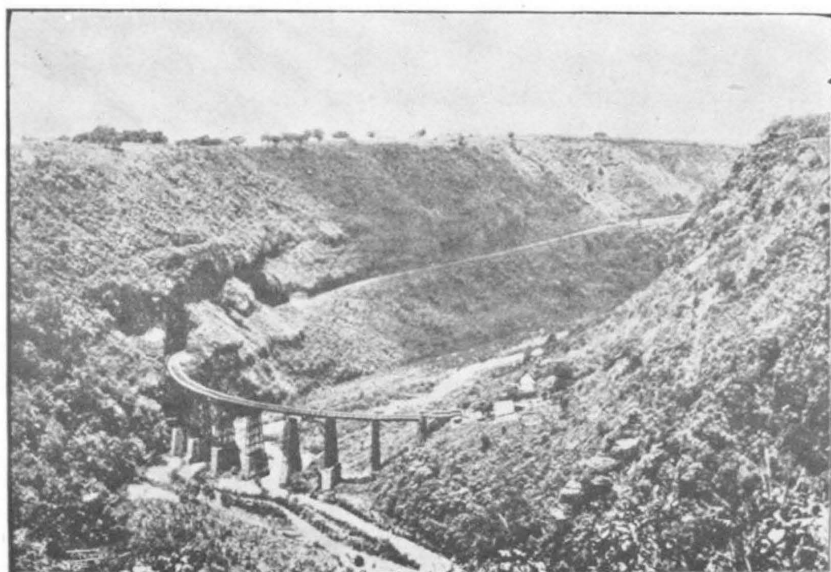
FERROCARRIL CENTRAL.

UTILIDAD OBTENIDA:

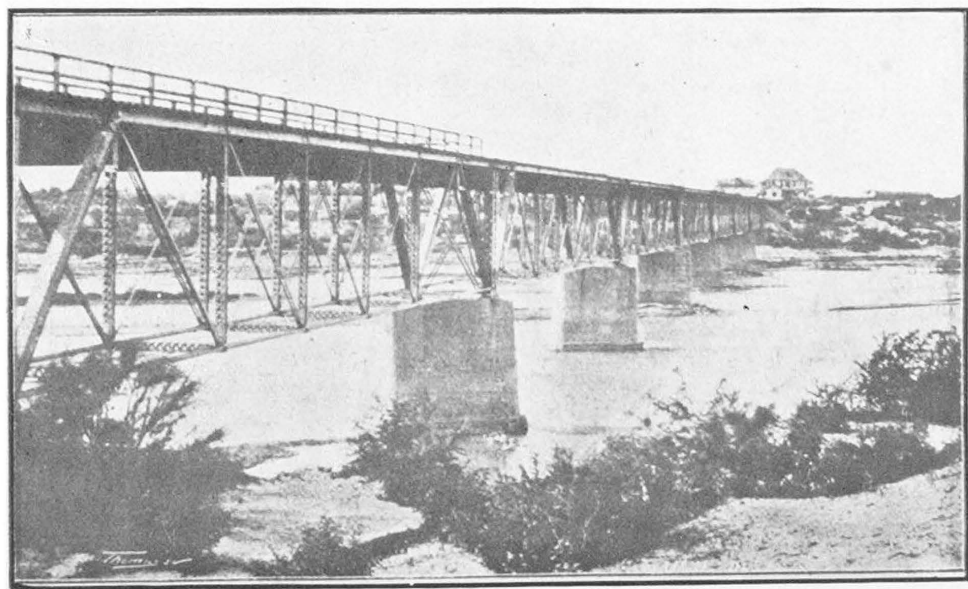
| AÑOS | EN MONEDA MEXICANA | En Moneda Americana hecha la conversión al tipo de cambio corriente. |
|------------|-----------------------|--|
| 1892 | \$ 2 261 467.00 | Dls. 2 021 515.00 |
| 1893 | 2 845 587.00 | 1 764 823.00 |
| 1894 | 2 966 350.00 | 1 538 693.00 |



Carta de los Ferrocarriles Mexicanos en 1899.



Ferrocarril Mexicano.— Otra vista de la Barranca de Metlac.



Ferrocarril Nacional.— Puente sobre el Río Grande (Laredo), en la frontera del Norte.

| AÑOS | EN MONEDA MEXICANA | En Moneda Americana, hecha la conversión al tipo de cambio corriente. |
|------------|--------------------|---|
| 1895 | 3 896 475.00 | 2 063 157.00 |
| 1896 | 3 463 747.00 | 1 841 516.00 |
| 1897 | 4 016 349.00 | 1 937 483.00 |
| 1898 | 4 427 534.00 | 2 062 805.00 |
| 1899 | 5 199 095.00 | 2 516 961.00 |
| 1900 | 5 373 684.00 | 2 628 577.00 |
| 1901 | 4 986 663.00 | 2 384 598.00 |
| 1902 | 5 961 606.00 | 2 513 384.00 |

He aquí como el señor Secretario de Hacienda Lic. Limantour, juzgaba de la condición de la citada empresa: "El Ferrocarril Central Mexicano tiene autorización, por virtud de la escritura de hipoteca, de sus bonos consolidados del 4% para emitir estos títulos hasta la cantidad de 32 000 dólares por milla con el objeto de construir o adquirir nuevas líneas. La longitud total de las sujetas al gravamen de la mencionada hipoteca, en 15 de mayo de 1902 era de 2 689.13 millas, lo que daba entonces derecho a la Compañía para emitir bonos hasta el monto de 86 052 000 dólares, valor nominal. Desde aquella fecha hasta el año antepasado (el informe tiene fecha de 1908), la emisión total de dichos bonos alcanzó la cifra de 109 020 000 dólares, correspondientes a una extensión 3 406.87 millas, que es la de todas las líneas del Ferrocarril Central, sin tomar en cuenta unas 22 millas de escape y dobles vías de poca importancia."

"La rápida expansión de la red de esta Compañía, en un período relativamente corto, fue causa de serias dificultades para la venta de los bonos correspondientes al aumento de la longitud de las líneas por tratarse de cantidades tan considerables. Como desgraciadamente la elección de algunas de las líneas construidas fue poco juiciosa y exagerado el precio pagado por ciertas adquisiciones, las consecuencias no podían menos de colocar a la Compañía en la imposibilidad de cubrir con los productos de la explotación las cargas que sus crecientes deudas le imponían. A no haber sido por el fondo de subvención que sirvió durante varios años para completar el servicio de réditos de las mencionadas deudas, no habrían bastado a salvar de la ruina a la empresa los nuevos préstamos que a cada paso contraía, ni las providencias que se vió obligada a tomar para diferir algunos de sus pagos. Solo el aumento creciente de los productos de las líneas la habrían sacado avante, tal vez, de esa situación embarazosa, después de muchos años de prudente administración y de abstenerse por completo de gastos que no fuesen inmediatamente reproductivos."

"La deficiencia de los recursos del Ferrocarril Central llegó a ser tan manifiesta, que no solo se vió últimamente la Compañía, en la imposibilidad de prolongar sus líneas, sino también de mejorar y hasta reparar las existentes, a diferencia de lo que pasa con otras empresas, que pueden emitir anualmente títulos a plazo largo para estos últimos fines. Por lo tanto no es de

extrañarse que la condición poco satisfactoria en que se encuentra la propiedad física de la Compañía, y la fuerte cantidad de deuda flotante, agregada a los compromisos de toda clase que agobian las finanzas de la misma, la pusieron en vísperas de una intervención de los acreedores.”

La situación del Ferrocarril Central era cada vez más precaria, pues la imposibilidad de prolongar la línea troncal, de construir ramales a diversas regiones y de reparar las vías y material rodante, hacían difícil la explotación por la empresa. Tan comprometida era la situación del citado ferrocarril, que propiamente no tenía libres más que una cantidad insignificante frente a la enormidad de su pasivo. En semejante condición el Ferrocarril Central, se veía obligado naturalmente a volver sus ojos al Gobierno, pues aunque buenos deseos hubieran alimentado los capitalistas norteamericanos de adquirirlo, no es de suponer que hubieran querido hacerse cargo de una empresa colocada en una situación tan desventajosa ante el Ferrocarril Nacional con su principal accionista el Gobierno mexicano. Por esto desde luego se iniciaron las negociaciones queriéndose únicamente en un principio que el Gobierno adquiriera un cierto número de acciones, las cuales “no fueron acogidas por la Secretaría de Hacienda, sino como medio de llegar a una combinación más ventajosa para la Nación”.

En efecto, las siguientes negociaciones tendieron a constituir un gran sistema que consolidara las principales líneas férreas de la nación, imitando en este particular a los magnates ferrocarrileros de los Estados Unidos.

De esta manera el Ferrocarril Central y todas sus líneas adyacentes formaron parte de la Compañía de los Ferrocarriles Nacionales.

HISTORIA DE ALGUNOS DE SUS RAMALES

Ferrocarril de Monterrey al Golfo.—Por decreto de 19 de septiembre de 1887, se dió la concesión para construir un ferrocarril que, partiendo de Monterrey llegara al puerto de Tampico o a un punto de la Laguna Madre. Esta concesión se otorgó con una subvención de \$5 000 por kilómetro, pagaderos en bonos emitidos al 90% de su valor nominal, con un interés del 6% anual. El decreto de 18 de agosto de 1888 modificó la expresada concesión en lo que se refiere a las condiciones de la vía, a la autorización para que la empresa pudiera emitir acciones y bonos, adquirir hipotecas, sobre el ferrocarril y también a la subvención otorgada la cual sería de \$8 000 por kilómetro, pagaderos como queda dicho, en el caso de que la vía fuera de un metro cuatrocientos treinta y cinco milímetros.

Por decreto de 3 de junio de 1889, se autorizó la construcción de otra línea de ferrocarril, que partiendo de punto más conveniente entre las estaciones de Baján y el Jaral, del Ferrocarril Internacional llegara a Monterrey, entroncando con la citada línea de Monterrey al Golfo. En septiembre 28 de 1889 se dió la última concesión y se procedió a construirla. En 1891, la empresa del Central adquiría esta nueva línea.

FERROCARRIL DE SIERRA MOJADA AL CENTRAL.

El decreto de marzo 18 de 1888 autorizó el contrato celebrado con el ciudadano Enrique Baz para la construcción de este ferrocarril. Antes, el 17 de marzo de 1888, se había dado al mismo concesionario la autorización para construir un ferrocarril de Sierra Mojada al Internacional.

En junio 9 de 1891 se fundieron ambas concesiones bajo la denominación de "Ferrocarril de Lampazos a Jiménez por Sierra Mojada". La subvención otorgada a esa empresa fué de \$ 7 000.00 por Km. en bonos al 90% con interés anual de 6%, en el concepto de que ninguno de los ramales de que habla el Artículo I tendría subvención, pero el ramal que pasara por los terrenos carboníferos del Carrizo y Mota del Cura, o hasta la villa de Múzquiz, tendría una prima de \$1 000.00 por Km. en efectivo siempre que se terminara dicho ramal a los cuatro meses después de concluída la línea principal de Lampazos a Jiménez.

FERROCARRIL DE CUERNAVACA Y EL PACÍFICO

Por decreto de 25 de mayo de 1890, se aprobó el contrato celebrado con el Sr. Herman Strum para construir un ferrocarril que partiendo de esta capital llegase a Cuernavaca. Después, en diciembre 31 de 1895, esta concesión fué traspasada, con permiso del Gobierno, en favor de la empresa denominada "Compañía del Ferrocarril de México a Cuernavaca y el Pacífico".

El primer tramo, de México a la Castañeda, de 16 Km. se inauguró el 2 de abril de 1895. El 11 de diciembre de 1897 se inauguró con asistencia del General Díaz la vía hasta Cuernavaca, y el 1º de julio de 1899 se abrió al tráfico la línea hasta Balsas.

La construcción de tal vía, más que intereses comerciales obedeció a un fin estratégico para que el Gobierno pudiera dominar la región sur. El propósito era que llegara hasta Acapulco, o cuando menos a Chilpancingo. Tan es así, que esta línea nunca ha pagado con su movimiento de carga y pasajeros lo que importó.

Más tarde la Compañía del Central Mexicano compró esta línea con el deseo de dominar también por el lado del Pacífico como lo habían hecho por el Golfo.

FERROCARRIL DE TULA A PACHUCA

Por decreto del 20 de diciembre de 1889 se aprobó un contrato celebrado con el Sr. Sebastián Camacho, para la construcción de un ferrocarril de Tula a Pachuca. Concesión que fué refrendada el 17 de diciembre de 1892. Un año más tarde esta concesión fué traspasada con autorización del Gobierno en favor de la Compañía del Ferrocarril Central.

FERROCARRIL DE HIDALGO DEL PARRAL A JIMÉNEZ

Por decreto de diciembre 15 de 1894, se autorizó el contrato celebrado con los Sres. Lic. Andrés Horcasitas y David Shaw para construir un ferrocarril que partiendo de Jiménez llegara a Hidalgo del Parral, autorizando también a la compañía que organizaran para construir los ramales siguientes: De Hidalgo del Parral a Ballez y Batopilas y del primero de estos puntos a Guanaceví. Para auxiliar la construcción de la línea del ferrocarril, el Gobierno se comprometió a dar a la Compañía \$3 000.00, en vales de tierra por cada kilómetro que se construyera. Estos vales de tierra no ganarían interés y se emitirían por valor de \$100.00 cada uno.

En septiembre 4 de 1896 se refrendó tal concesión y el 17 de abril de 1903 pasó esta concesión a la Compañía del Ferrocarril Central. El 19 de marzo de 1906 se celebró un contrato con el representante de esa empresa reformando el contrato anterior en el sentido de que los plazos allí estipulados se prorrogaran tres años más a partir del 13 de mayo de 1906.

FERROCARRIL DE SAN BARTOLO A RÍO VERDE

El 12 de marzo de 1901 se concedió a la Compañía del Ferrocarril Central Mexicano autorización para construir esa línea. Por contrato de 27 de enero de 1904 se prorrogó por un año, contado desde el 31 de enero del mismo año el plazo que en el artículo 3º del anterior contrato se fijó a dicha compañía concesionaria. Se estipula también que puede hacer uso de la facultad de prolongar la línea hasta la villa de San Ciró, y construir las líneas y ramales para comunicarse con los minerales y principales poblaciones del distrito de Río Verde.

FERROCARRIL DE MARFIL A IRAPUATO

En 28 de diciembre de 1904 se celebró un contrato con el representante de "The Divight Furness Company" concesionaria del Ferrocarril del Mineral de Marfil a la Estación Conzález, del Ferrocarril Nacional de México, pasando por el Mineral de San Gregorio (10 de octubre de 1903). En el nuevo contrato se estipulaba que la compañía quedaba autorizada para construir un ferrocarril que partiendo del Mineral de Marfil llegara a Irapuato, constituyendo parte de la misma concesión los 30 Km. construídos y aprobados de Marfil a San Gregorio. (Que se construirían para el 31 de diciembre de 1905, seis kilómetros más, y otros seis en los años siguientes; pero de manera que el camino quedara concluído para el 31 de diciembre de 1909, y como consecuencia de esta reforma quedaba suprimido el artículo II del citado contrato de refundición de 10 de octubre de 1903.

En 23 de diciembre de 1905, se celebró un contrato con el mismo representante, reformando y refundiendo en uno solo los contratos relativos

de fechas 10 de octubre de 1903 y 28 de diciembre de 1904; en el que se convenía que se autoriza a construir la línea de Guanajuato a Irapuato pasando por Marfil, que forma parte de los 30 Km. construídos de Marfil a San Gregorio, y que la línea debía terminarse para el 31 de diciembre de 1910.

El 26 de marzo de 1906 se celebró un nuevo contrato reformando el anterior de 23 de diciembre de 1905, en el sentido de que para el 31 de diciembre de 1907 debería la compañía terminar 12 Km. y otros seis en cada año siguiente; pero de manera que todo el camino estuviera concluído el 31 de diciembre de 1910.

Al consolidarse los ferrocarriles, el tramo en explotación sólo era de Marfil a San Gregorio. Actualmente este ramal está concluído.

CONSOLIDACION DE LAS LINEAS NACIONALES

Al hacer este ligero bosquejo del desarrollo de los ferrocarriles en México, no se puede pasar por alto la consolidación de una gran mayoría de líneas férreas en la Compañía de los Ferrocarriles Nacionales, porque ella nos explica la actual organización de nuestros sistemas ferroviarios y su situación presente.

Siendo los ferrocarriles un servicio público tan importante, es incuestionable la intervención del Estado en ellos. Innumerables discusiones se han suscitado sobre cuál debe ser el sistema más a propósito para que la explotación se haga en beneficio de los grandes intereses comunes. Por una parte los alemanes, los belgas, los austro-húngaros y los rusos, han hecho la experiencia de los caminos de hierro construídos y explotados por el Estado. Por otra parte los anglosajones, practican el régimen de la explotación libre. Los economistas en lo general son partidarios de que deben dejarse a la iniciativa privada. Aseguran que para un Estado es peligroso convertirse en industrial y comerciante, y en este caso dirigir la explotación ferrocarrilera porque tal hecho estaría a merced de la política cambiante y de las preocupaciones electorales. A su vez, los que sostienen la tesis contraria, explican que es inexacto que el Estado sea inhábil para dirigir una explotación industrial, debido a que no tiene el estimulante de la competencia; mucho menos lo es con las vías ferroviarias pues que la competencia no debe presentarse y está demostrado que no son deseables las líneas competidoras. Manifiestan también que es inexacto que la administración ferrocarrilera se halle completamente ligada a la política, pues la enorme masa de los funcionarios subalternos no se afecta por el cambio de tal o cual gabinete.

Francia ha adoptado una solución mixta, la cual establece que las vías destinadas a la circulación por caminos de hierro, son controladas por el

Gobierno que reporta una parte de los gastos de administración, pero se consideran como dependencias del dominio público.

La índole especial del Gobierno de Estados Unidos, cuyo principio es la limitación de funciones del Estado, ha hecho casi imposible la nacionalización de los ferrocarriles norteamericanos. Las empresas particulares se han prestado por su parte, según la tendencia natural del capitalismo, más visible en los ferrocarriles, a reunirse en una sola administración, formando grupos y sindicatos un gran número de líneas férreas con el fin de manejar extensos sistemas, evitando competencias, adueñándose del tráfico y destruyendo a pequeñas líneas o haciéndolas sus tributarias. Por su parte, el Gobierno americano se ha colocado en una situación de lucha continua con los ferrocarriles para evitar los abusos de las compañías. La organización ferrocarrilera de los Estados Unidos es peculiar con su Comisión Comercial de los Estados, con su legislación ferrocarrilera y con su extensa jurisprudencia.

El Gobierno mexicano hasta antes de las operaciones preparatorias para la consolidación, aunque había adquirido algunos derechos de propiedad sobre ciertas líneas, como la del Istmo de Tehuantepec, construída con fondos nacionales, en general se había abstenido de tener una ingerencia directa en los negocios ferrocarrileros, dejando a las compañías la explotación de sus sistemas.

El gran desarrollo que adquirieron las compañías que unían a la capital con el Norte, hizo que el Gobierno mexicano se fijara en la necesidad de intervenir. Carecía de dinero para nacionalizar las líneas, y a su vez consideraba peligroso que todas las grandes líneas estuvieran fuera de su acción directa y para resolver el problema, el Secretario de Hacienda trató de establecer un nuevo sistema: procuró que el Gobierno adquiriera acciones de varias compañías ferrocarrileras para que, convertido el Estado en accionista, hiciera valer su voluntad por medio de las votaciones en las asambleas y en los consejos. Esto constituyó la nueva fase de la nueva política ferrocarrilera. El Secretario de Hacienda en su informe presentado al Congreso de la Unión el 16 de noviembre de 1908, explicó en las siguientes palabras cuáles fueron los móviles que le indujeron para adoptar una nueva línea de conducta: "La base de la política del Gobierno en materia de ferrocarriles, puede en último análisis concretarse diciendo que ha consistido substancialmente; en primer lugar en poner al país a cubierto de fatales consecuencias que le habría acarreado la absorción inevitable de sus grandes vías de comunicación por alguna de las Empresas Ferroviarias de la República vecina; en segundo lugar en perfeccionar la red de los Ferrocarriles Mexicanos, bien sea desde el punto de vista de la localización de las vías o de la comodidad o baratura de transporte, y por último en facilitar la organización financiera de las compañías respectivas que por carecer de elementos pecuniarios y del crédito indispensable para procurárselos se hallaban hasta cierto punto incapacitadas para seguir extendiendo sus líneas y para desarrollar con ellas las riquezas naturales del país".

Al analizar, el mencionado Secretario, las tres causas que en su concepto obligaron al Gobierno a convertirse en accionista de las compañías de ferrocarriles, expresó su convicción respecto de cada una de esas tres causas, y al hablar de la necesidad de la autonomía de los ferrocarriles expuso estas razones: "No hay persona medianamente impuesta de las tendencias manifestadas en los últimos lustros, por las gigantescas empresas de diversos géneros, en los Estados Unidos del Norte, que consideren ilusorio el peligro de que nuestras principales arterias de tráfico pasasen a poder de alguno de los sistemas de ferrocarrileros americanos. Sin necesidad de acudir a hechos concretos relacionados con diversas tentativas de esa índole, que resultaron frustradas por causas independientes de la voluntad de sus autores, basta ver para persuadirse de dicho peligro, lo que pasa allende nuestras fronteras, donde se realizan a diario combinaciones cuyo objeto fundamental es la dominación de unas empresas por otras, la explotación sin freno de industrias más o menos monopolizadas y la constitución de grandes entidades manejadas por unos cuantos individuos en cuyas manos se encuentra de hecho la suerte económica de grandes regiones y que por lo mismo ejercen una influencia poderosísima en la política de su país. Parece inútil por tanto, con presencia de los ejemplos que tenemos a la vista, puntualizar las consecuencias desastrosas que acarrearían para México, así la explotación de nuestras líneas férreas en favor de los extranjeros bajo cuya dependencia llegasen a caer, como la presión que ejercitarían esas poderosas entidades sobre los negocios públicos de más importancia."

En seguida el Secretario Limantour manifestó la imposibilidad del Gobierno para contener, por otro procedimiento distinto del de la compra de acciones, a las empresas ferrocarrileras: "Y no puede alegarse que para resistir el colosal empuje de las coaliciones de intereses extranjeros disponemos de armas eficaces en los derechos que se ha reservado el Gobierno al otorgar las concesiones. ¿De qué sirve el requisito de la venia del Ejecutivo Federal, para que un traspaso o fusión de líneas pueda llevarse a efecto, si la absorción de una empresa por otra es realizable por medio de una simple compra de acciones? ¿Podríamos evitar con las cláusulas de las concesiones que confundidas nuestras líneas en otras más poderosas situadas fuera de la República y manejadas unas y otras por compañías organizadas con arreglo a leyes también extranjeras y de las cuales estuviera excluido todo elemento mexicano, se explotase nuestro territorio como país de conquista y ejerciesen de hecho esas colosales empresas una intervención más o menos disimulada en la vida económica de la Nación?"

"La compra de los títulos del Ferrocarril Interoceánico, desde 1903, que puso al Gobierno en una situación preponderante en el seno de esta Compañía, fué una medida muy oportuna pues no sólo se consiguió evitar la consolidación de esta línea, con la del Ferrocarril Nacional, dominado entonces por un Sindicato de New York; sino también, porque sirvió de medio práctico y económico para adquirir poco tiempo después el control del

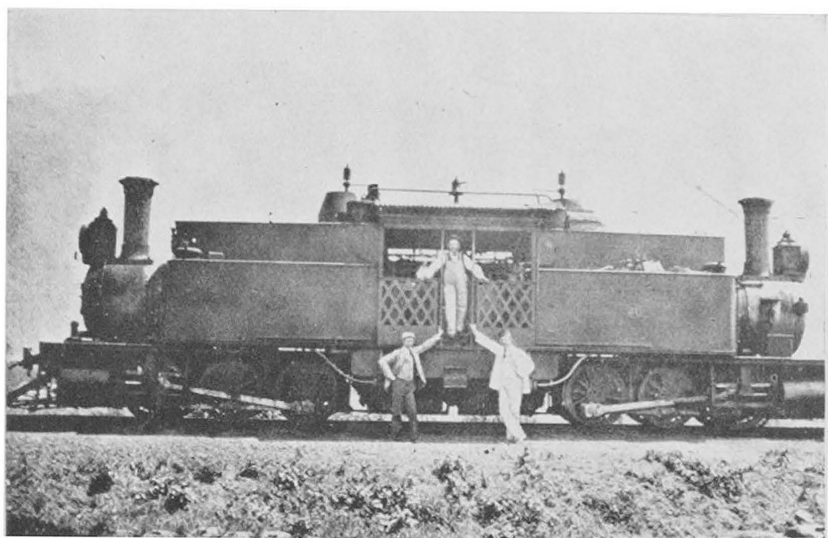
Ferrocarril Nacional. La significación que sin duda tenía, por sí sola la conducta tan resuelta que siguió el Gobierno le hizo concebir la esperanza que tal vez serían suficientes dichas medidas para poner coto a las tentativas de absorción de nuestras líneas y de que por ende ya no fuese necesario llevar adelante, al menos en un porvenir inmediato, el único proyecto capaz de dar completa y definitiva seguridad a los intereses nacionales que era el de adquirir también el control del Ferrocarril Central Mexicano, cuyas líneas pasan por la mayor parte de las ciudades del interior de la República, atraviesa casi todo el territorio Nacional, de Norte a Sur, une el Golfo de México con el Océano Pacífico y constituye una red más extensa que la del Ferrocarril Nacional.”

“Esta situación duró poco, menos de tres años. A principios de 1906 las condiciones financieras del Ferrocarril Central que empeoraban cada día, pusieron a esa compañía a merced de cualquiera combinación que le hiciere perder su autonomía. Esto determinó al Gobierno, tan pronto como supo por informes fidedignos de las intenciones que abrigaban ciertos grupos capitalistas norteamericanos, a prestar oídos a las proposiciones que se le hicieron relativas a venderle acciones de la expresada compañía; y al obrar así no lo animaba el propósito de adquirir esos títulos sino de alejar de pronto las pretensiones de extraños.”

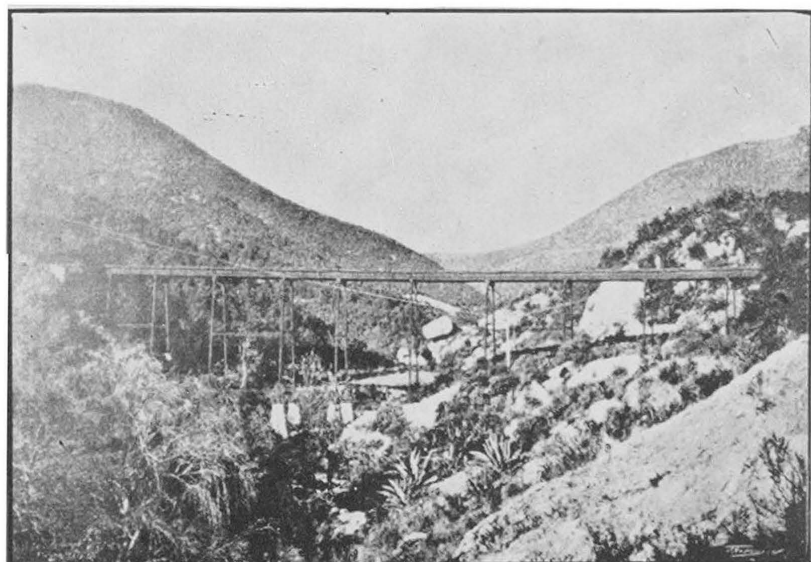
Habla en seguida el informe, de la deficiencia de las líneas ferroviarias por la forma en que fueron colocadas.

El Secretario informante después de extenderse en diversas advertencias para comprobar la exactitud de sus afirmaciones, pasa a referirse a la necesidad de reorganizar la condición financiera de las empresas y dice lo siguiente, antes de entrar en los detalles necesarios: “La condición financiera de algunas de las compañías del ferrocarril, que son objeto del presente informe, ha sido desde hace años punto menos que deplorable; y si respecto de las otras dos no puede aplicarse el mismo calificativo, puede en cambio, afirmarse con seguridad que ninguna de ellas se ha encontrado en situación verdaderamente bonancible, motivo por la cual quedaron en alto grado limitados sus medios de acción para dar abasto al desarrollo de la riqueza pública y al creciente movimiento de pasajeros. Una rápida ojeada sobre la situación hacendaria de las mencionadas compañías, será suficiente para dar idea bastante clara de la incapacidad relativa, en poco ha se hallaba para extender ampliamente sus líneas, perfeccionar sus servicios y aun mantener en algunas de aquellas la explotación en condiciones satisfactorias”.

A estas razones agregamos que el Gobierno tuvo otras tres, que aunque no enumeradas expresamente por el Secretario de Hacienda, sí fueron tenidas en cuenta, como motivo suficiente para poner en ejecución la nueva política ferrocarrilera, según consta en el propio informe. Una de ellas fué la conveniencia de constituir en sociedades nacionales a las compañías extranjeras consagradas a la explotación de los ferrocarriles, con el fin de evitar la aplicación de leyes extrañas y la administración de personas que no se preo-

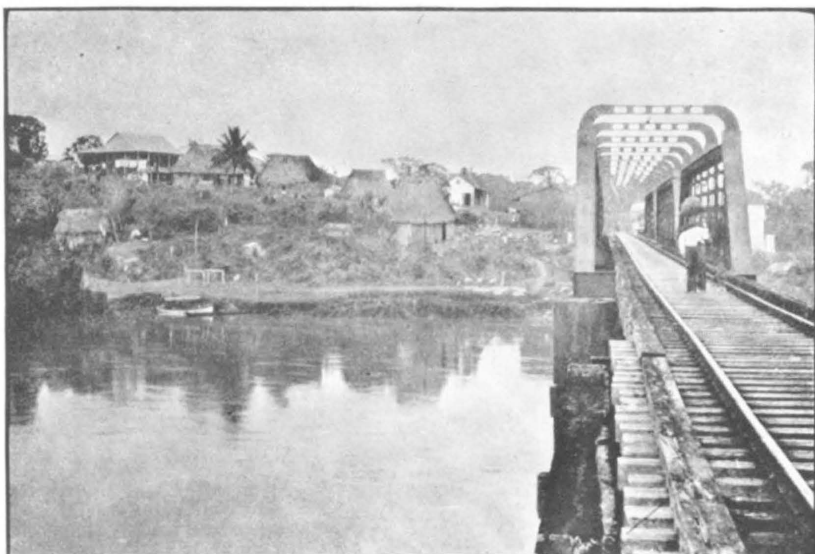


*Tipo de locomotora para las grandes pendientes de ascenso a la Mesa Central.
(De "México y su Evolución Social".)*



*Ferrocarril Nacional. Puente de Dos Ríos en el camino de México a Toluca.
(De "México y su Evolución Social".)*

**BIBLIOTECA NACIONAL DE ANTROP.
E HISTORIA**



*Ferrocarril Nacional del Istmo de Tehuantepec. Puente de Santa Lucía.
(De "México y su Evolución Social".)*



*Ferrocarril de México a Cuernavaca y al Pacífico.
Viaducto del Cañón de la Mano. (De "México y su Evolución Social".)*

cuparan de los intereses del país, todo lo cual no podía obtenerse estando las compañías ferrocarrileras domiciliadas y dirigidas desde el extranjero.

La segunda razón fué el deseo, según manifestó el Secretario, de proteger los intereses, tanto de la nación, como de los particulares, evitando una quiebra posible: "Hay que considerar, dijo, que la intervención a remate de uno o más de nuestros grandes sistemas de ferrocarriles, lastimaría profundamente los intereses de muy numerosas personas, que no dejarían de atribuir sus pérdidas y tal vez su ruina, a la incapacidad del país para dar seguridad y empleo remunerador a los capitales invertidos en sus ferrocarriles, que han sido un factor tan importante para su progreso. ¿Cuánto y por cuánto tiempo habrá éste, de detenerse si el Gobierno Nacional, olvidando su misión protectora de todos los intereses legítimos se dejara llevar sólo por móviles estrictos y fríamente egoístas? Imposible sería calcularlo porque una conducta semejante haría que se perdiera toda confianza en la Nación y en su Gobierno y probablemente llegaría hasta afectarse el crédito público que tan laboriosa y lentamente hemos conquistado y debemos empeñarnos en conservar."

La tercera razón fué la conveniencia de administrar juntamente varias líneas, con economía en los gastos del personal y demás inherentes al negocio ferroviario.

Expuestos los motivos de la nueva orientación del Gobierno, veamos cómo procedió a consolidar las líneas, según el señor Limantour y sus panegiristas.

El Gobierno mexicano, se encontraba, según decían, ante la situación gravemente comprometida de las grandes empresas y estaba temeroso de que los capitalistas, deseosos de emplear sus sistemas ferroviarios, incorporándose los ferrocarriles mexicanos, se aprovecharan de la situación difícil que se habían creado dichas empresas. Precisamente en aquel entonces los magnates ferrocarrileros norteamericanos Harriman, Hill y Gould, pretendían dominar las líneas trascontinentales y el mismo Harriman, afirmaba tener grande empeño en extender su dominio ferrocarrilero sobre las líneas mexicanas.

El Secretario de Hacienda, según se aseguraba, venía observando con cuidado la situación financiera de los ferrocarriles, así como la tendencia de los capitalistas yanquis, sin dar muestras de interés alguno, con el fin de no despertar sospechas a los tenedores de bonos y acciones, para no dificultar y hasta imposibilitar, en un momento dado, su adquisición. Una vez que se hubo decidido a intervenir en forma definitiva, estudió la situación de las principales líneas en 1902 y se propuso desarrollar la primera fase de una nueva política, sobre la cual presentó un informe al Presidente de la República, fechado en Dieppe el 20 de julio de 1903.

En dicho informe expresó que las líneas se encontraban en manos de cuatro grandes capitalistas. Primero: el Ferrocarril Central, que estaba en condiciones de penetrar a los Estados de Nuevo León y de Coahuila por la

vía de Tampico, apoderándose de dicho puerto, y por otra parte se hallaba en condiciones de adueñarse de la región sur de la República, por habersele incorporado la línea de México a Balsas.

Segundo: el Ferrocarril Nacional de México, que había adquirido el control del Ferrocarril Internacional y construido la línea de Monterrey a Matamoros.

Tercero: el Ferrocarril Interoceánico, que al acortar su línea directa de México a Veracruz y al perfeccionar su sistema con ramales, iba a dar un gran desarrollo al tráfico y,

Cuarto: el Ferrocarril Mexicano, que se limitaba a la explotación de su línea de la capital al Golfo.

El Secretario de Hacienda conocía perfectamente la política de los directores del Ferrocarril Nacional; el Central estaba adueñado de la comunicación con el Golfo, y naturalmente esto afectaba al Nacional pues tenía ante sí una línea competidora que atraviesa a la República de Norte a Sur y contaba con salida por el Golfo. Natural era que buscara otra línea de comunicación con algún puerto al oriente del país. Para ello sólo le quedaban dos caminos; o construir una línea, algo demasiado costoso y largo, además de que se construía una nueva línea paralela a otras tres ya existentes, o dominaba una de las ya construídas. Podía suponerse sin género de duda, que la empresa del Nacional se inclinaría por esto último. Dos líneas quedaban, el Interoceánico y el Mexicano. Este último dirigido por una compañía inglesa era difícil que se prestara para esta operación; por lo que quedaba solamente el Interoceánico y en él se fijaron. Así lo comprendió el Sr. Limantour y se apresuró a tomar parte también en esa empresa de compras de acciones del Interoceánico, para tener de esa manera a su disposición el Ferrocarril Nacional, el cual, desde el momento en que se veía ante la imposibilidad de una salida al Golfo, debía tratar con el Gobierno o mirarse en una situación de inferioridad notoria en la competencia con el Ferrocarril Central. De esta manera, al lograr el Secretario de Hacienda un predominio del Ferrocarril Interoceánico, podía entrar en arreglos con el Ferrocarril Nacional y hasta predominar en este mismo. Una vez que el Gobierno fuera dueño de una línea hasta la frontera y de otra hasta el Golfo, estaría en condiciones de desarrollar en beneficio de la nación una determinada política ferrocarrilera obligando a las empresas competidoras a seguir una conducta favorable al país, no sólo por los procedimientos de que dispone el Gobierno sino también por la fuerza de la concurrencia comercial.

Así las cosas, era lógico que el F. C. Nacional no dejara perder su negocio vencido por la competencia del F. C. Central, y entró desde luego en pláticas con el Gobierno. Propuso primero que los ferrocarriles Nacional, Internacional y el Interoceánico se explotasen juntos y después de que el Gobierno comprara una parte muy pequeña de acciones, que la casa Speyer poseía. Todo ello fué deshechado, pero por fin el Gobierno llegó a un arreglo con los banqueros en virtud del cual el propio Gobierno se compromete-

tió, primeramente, a no autorizar durante un cierto número de años, la construcción de líneas paralelas a las del Ferrocarril Nacional en determinada región de la frontera del Norte, es decir, "en una faja estrecha de 50 Km. de rancho, al sur del Río Grande a cien kilómetros al Noroeste de la Ciudad Porfirio Díaz, medidos a lo largo de dicho Río". En otros términos se dió al Nacional un monopolio para sus líneas en parte de la frontera del Norte, en donde se atravesaba por dicho ferrocarril y como está más cerca del interior de Ciudad Juárez, punto por donde pasa el Ferrocarril Central, ponía al Nacional en mejores condiciones en aquella región.

Además el Gobierno se obligó a traspasar el control del Ferrocarril Interoceánico, en 4 500 000 dólares en efectivo. En cambio los banqueros debían dar en pago de esa cantidad, valor de los bonos del Interoceánico, una cantidad correspondiente del F. C. Nacional y además se comprometían los propios banqueros a traspasar al Gobierno una cantidad de acciones que computando con los cuatro millones quinientos mil dólares ya citados, debía subir a nueve millones de dólares, debiendo traspasar los financieros al Gobierno, una cantidad de acciones que no fuere inferior al cuarenta por ciento de las emitidas, con lo cual, en virtud de la limitada concurrencia normal a las asambleas, prácticamente el Gobierno obtenía el dominio del citado Ferrocarril Nacional.

Pero no se detuvieron allí las negociaciones del Gobierno, sino que deseoso de adquirir un dominio más efectivo sobre el Nacional, con el mismo dinero, de acuerdo con los banqueros, recurrió al arbitrio de transformar una parte de las acciones comunes en dos grupos de acciones, postergando cierta porción con relación a los dividendos, pero conservándoles el derecho a votar. Naturalmente que las acciones postergadas para el pago de dividendos deberían valer menos y por lo mismo el Gobierno podía comprar más acciones con el mismo dinero, pues los banqueros se comprometieron a vender a razón de diez dólares cada acción postergada o diferida. Como consecuencia de todos estos arreglos de las 333 500 acciones comunes antiguas, 318 864 quedaron convertidas en 212 376 acciones "A" y 166 288 en acciones "B", quedando en circulación únicamente 14 636 acciones antiguas para irse canjeando poco a poco.

El Gobierno se obligó a pagar por las acciones que representan casi la mitad del F. C. Nacional un medio por ciento más alto que el precio que tenían en los mercados de Londres y Nueva York, con tal de asegurar el control de la línea en una sola operación y dejar por cuenta de los banqueros los riesgos que implicaba el retirar de la circulación en breve tiempo un gran volumen de títulos. En resumen de cuentas, el Gobierno mexicano pagó alrededor de 22 000 000 de pesos por las acciones del Nacional y como vendió papel del Estado que producía un rédito mayor que el producto de las acciones compradas, en realidad, el Gobierno venía a pagar una diferencia de 660 000 pesos anuales, hasta antes de la consolidación que alteró la condición del Gobierno frente a los ferrocarriles.

Tenemos, pues, al Gobierno mexicano controlando de una manera eficaz un sistema de caminos de hierro de la frontera al corazón del país y de aquí al puerto de Veracruz. De esta manera podía imponer una política determinada a las líneas que atraviesan la Mesa Central y a las que se dirigen al Golfo de México. Su condición no podía ser más ventajosa, y puede decirse que con un sacrificio relativamente corto el Gobierno mexicano había conseguido proteger de una manera amplia y definitiva los intereses de la nación. Estaba concluída la primera fase de la nueva política ferrocarrilera.

En seguida, el Secretario de Hacienda don José Ives Limantour, pareció haberse detenido y se limitó a estar observando durante tres años las grandes dificultades financieras del F. C. Central, que se debatía ante la imposibilidad de cubrir sus compromisos y de mejorar sus líneas, frente a su triunfante competidor, el F. C. Nacional.

En 1906 el F. C. Central tuvo que recurrir al Gobierno en la imposibilidad de resolver su problema financiero. Propuso una simple venta de acciones, pero el Secretario de Hacienda no lo aceptó. Efectivamente desde este momento Limantour se apartó de su anterior política y su propósito, entonces fué consolidar estos dos grandes sistemas ferroviarios, el Nacional y el Central, y en general todas las líneas del país en un gran sistema, en igual forma que como lo habían hecho los magnates ferrocarrileros de los Estados Unidos.

Su propósito fundamental fué realizar la fusión de los dos grandes sistemas haciendo desaparecer la distinción de acreedores y deudores de diversas empresas para satisfacer, según dijo: "las legítimas aspiraciones de unos y otros siempre que los mencionados intereses (de accionistas y acreedores) se subordinaran dentro de los límites equitativos a los intereses más sagrados, sin duda, de la agricultura, de la industria y del comercio".

A situaciones diferentes —expresó el Secretario de Hacienda—, debían corresponder métodos distintos y desechando las proposiciones de venta que se les hacían; propuso la fusión de las líneas indicando las siguientes bases que tomo de su informe al Congreso de la Unión:

PRIMERA.—Consolidación de todas las líneas pertenecientes a los ferrocarriles Nacional y Central, para conseguir el doble objeto, indicado ya, de extender tan rápidamente como fuera posible, las líneas existentes, y de explotar y administrar los ferrocarriles con toda economía con beneficio de ellos mismos y del público a quien sirven.

SEGUNDA.—El control del Gobierno debía obtenerse sin desembolso alguno en dinero efectivo, ni en títulos de deuda o valores de otro género; pues sacrificios de esta naturaleza ya los había hecho la Nación al adquirir el Control de los ferrocarriles Interoceánico y Nacional, y lejos de aparecer prudente hacer nuevos desembolsos debía conservarse al Gobierno la posición que como accionista le correspondía en la última de dichas compañías,

tratándolo en cualquiera conversión que se intentase, bajo un pie de absoluta igualdad con los demás accionistas.

TERCERA.—Debería asegurarse la cooperación de los principales acreedores de los Ferrocarriles. Ningún resultado podía en efecto, alcanzarse sin alejar de modo definitivo todo el peligro de que las propiedades consolidadas estuvieran expuestas a una intervención en cualquier momento. Tampoco era juicioso embarcarse en un negocio de tanta magnitud, poniéndose a discreción de quienes con mejor derecho, podían apoderarse de las referidas propiedades.

CUARTA.—Garantía de la Nación en favor de aquella parte de la deuda que no cupiere, con el margen de la absoluta seguridad acostumbrado en casos semejantes dentro de la primera hipoteca de todas las propiedades de la Compañía; por lo que habría la necesidad de construir dos clases de títulos de deuda: los asegurados exclusivamente con la primera hipoteca, y los que, ocupando el segundo lugar, disfrutaran además de la garantía de la Nación.

QUINTA.—El servicio total de la compañía desde el primer año social, no debe importar una cantidad superior a los productos netos anuales de todas las líneas juntas, calculándose dichos productos, según los resultados anuales del último año de explotación y agregando los recursos que procedan de otras fuentes. De esta suerte la responsabilidad del Gobierno quedaría reducida prácticamente a una garantía moral; pues, salvo los años en que ocurriesen circunstancias verdaderamente anormales, los productos asegurarían en la progresión creciente de costumbre, y aun para los años que no sucediese así, las grandes economías que permitiesen hacer la consolidación, evitarían, o cuando menos reducirían a muy pequeñas sumas los desembolsos del Gobierno.

SEXTA.—Previsión de fondos o de medios de obtenerlos para la construcción o compra de nuevas vías férreas y para el perfeccionamiento y equipo de las existentes. Las dificultades pecuniarias en que se han visto envueltas la mayor parte de las empresas ferroviarias y que sofocaban en ellas todo espíritu de iniciativa, justificaban sobradamente la imposición de esta base.

SÉPTIMA.—Nacionalización de las vías férreas; o mejor dicho, transferencia de todas las propiedades pertenecientes a las compañías actuales organizadas en el extranjero, a favor de una compañía mexicana constituida en la República y administrada por una junta directiva domiciliada en la ciudad de México.

Expuestas así las condiciones, se llegó a un acuerdo, en diciembre de 1906 y el Secretario de finanzas acudió al Congreso en solicitud de las autorizaciones necesarias, que le fueron otorgadas el 26 de diciembre del mismo año, llegándose después del arreglo de múltiples asuntos perentorios al 6 de julio de 1907, fecha en que se expidió el decreto relativo a la constitución de los Ferrocarriles Nacionales de México. El 29 de febrero de 1908 cuando lo permitió la crisis mundial de aquella época, quedó firmado al fin

un arreglo entre el Secretario de Hacienda en representación del Gobierno mexicano y los Sres. Speyer y Cía., Kuhn Loeh y Cía., Lademberg Thalmán y Cía., Speyer Brothers, Berliner, Handelsgesellschaft y Bank Fur Handeland, Industria. El 28 de marzo siguiente se extendió por fin la escritura de la Compañía de los Ferrocarriles Nacionales de México.

El Gobierno compró acciones al Ferrocarril Central para poder entrar en la combinación, aunque la forma de pago debía de derivarse del mismo arreglo. El Ferrocarril Central tenía 591 270 acciones comunes, por lo cual se necesitaba que la administración mexicana tuviera predominio en el Central, que 295 636 acciones fueran canjeadas por acciones de la nueva compañía. El Gobierno celebró convenio con los banqueros y éstos se obligaron a vender 200 000 acciones comunes al mismo gobierno, en ocho millones de dólares, comprometiéndose a que otras cien mil serían canjeadas para que la Compañía Consolidada tuviese 300 000 acciones. Como las acciones comunes, según nos dice el Sr. Gurza, valían en aquel entonces veintiocho dólares cada una, puede calcularse que el Gobierno mexicano gastó 5 600 000 dólares por la obligación de canjear o sea 24 dólares por cada acción canjeada. Llama desde luego la atención que el Gobierno mexicano haya pagado por obligación de canjear una suma muy aproximada a la cantidad por la que hubiera adquirido esas acciones, pues según la operación 100 000 acciones venían a valer 2 800 000 dólares, de manera que con 400 000 dólares más, el Gobierno hubiera adquirido esas acciones al precio del mercado. En consecuencia a primera vista parece excesiva la cantidad dada por ese derecho, y más si se tiene en cuenta que aun vendiéndolas al precio del mercado realizaban los propietarios del Ferrocarril Central un negocio conveniente para sus intereses, desde el momento que con anterioridad se había hecho por los banqueros proposiciones de venta a la Secretaría de Hacienda.

Ahora pasaremos brevemente a reseñar la organización de la Compañía de los Ferrocarriles Nacionales de México.

Desde luego el Secretario de Hacienda se propuso consolidar únicamente al Ferrocarril Nacional de México, y al Ferrocarril Central Mexicano, comprendiéndose en la fusión los Ferrocarriles de Hidalgo y del Nordeste, de Coahuila y Pacífico y otros varios cuyas acciones se hallaban en totalidad en poder de los ferrocarriles citados, Central y Nacional. El 31 de diciembre de 1908 se acordó la disolución del Ferrocarril Hidalgo y del Nordeste y se autorizó al liquidador para traspasar a la compañía del Nacional las propiedades de la empresa, por ser la compañía adquirente propietaria de 62 970 acciones de las 63 000 que formaban el capital social. Según certificado del señor Brown, Presidente del Ferrocarril Hidalgo, éste costó \$6 300 000.00. Con relación al Ferrocarril Internacional Mexicano, del que pertenecían al Nacional el 77% de las acciones, sólo eventualmente se consideró la consolidación y más tarde se verificó en forma de traspaso de todas las propiedades por haber llegado las líneas nacionales a ser completamente dueñas del citado ferrocarril. Por lo tanto, puede decirse que la consolida-

ción en cuanto a lo financiero sólo comprendió a los ferrocarriles Nacional y Central. El Ferrocarril Interoceánico poseído por el Ferrocarril Nacional y por capitalistas ingleses, permaneció como una empresa aparte a causa de las dificultades que ofrecía para su consolidación, principalmente por tratarse de un negocio en que estaban interesados capitalistas de ultramar.

En diciembre de 1906 el Gobierno expidió una ley bajo la cual se incorporó la compañía antes mencionada al Estado, en 1907, ley que contenía lo siguiente:

- 1^o—Nombre de la Compañía: Ferrocarriles Nacionales de México.
 2^o—Objeto: Consolidación Ferrocarriles Nacional y Central.
 3^o—Capital inicial: \$460 000 000.00 constituídos en la siguiente forma:

| | |
|---|-------------------|
| Acciones 1 ^a Preferencia | \$ 60 000 000.00 |
| Acciones 2 ^a Preferencia | \$ 250 000 000.00 |
| Acciones Comunes..... | \$ 150 000 000.00 |

Las acciones de primera preferencia, tendrán derecho al 4%. No son acumulativas y se da preferencia a su pago y a la par en caso de liquidación y es necesario su aprobación para la construcción de hipotecas sobre el Ferrocarril (Adicionales).

Las acciones de segunda preferencia gozarán de un interés del 5% anual, no son acumulativas y se pagan a la par después de las de primera preferencia en época de liquidación.

Participan con las comunes de cualquiera utilidad adicional.

Las acciones comunes dan derecho a dividendo, se liquidan a la par después de las de primera y segunda preferencia.

Todas las acciones anteriores tienen derecho a voto, pero las de primera preferencia tienen derecho a nombramiento de un solo director y las otras al nombramiento de otros cuatro directores.

Las acciones se utilizan para adquirir las propiedades de las compañías predecesoras.

Se autoriza la expedición de los siguientes bonos:

- a).—Bonos de Primera Hipoteca.
 b).—Bonos de Hipoteca General.

Los bonos de Primera Hipoteca devengan interés del 4½% anual, y vencen en 1957, pudiendo principiarse su retiro gradual en 1917. La emisión autorizada en la fecha respectiva, fué de 460 000 000.00 de pesos. Los bonos de Hipoteca General devengan un interés del 4% anual, vencen en 1977 y su retiro puede empezarse desde 1937.

La emisión autorizada importó \$372 000 000.00. Estos bonos gozan de una garantía muy amplia por parte del Gobierno por lo que hace a los intereses, como el pago de capital. Actualmente se considera el Gobierno como fiador de estos bonos.

Estatuía también el decreto, que la adquisición de los bonos de Hipoteca General por el Gobierno, tenían preferencia después del pago del servicio de bonos, excepto su liquidación, porque entonces se pagaría sobre la utilidad el 4%.

El servicio de bonos se divide en dos partes.

1º—Pago de intereses.

2º—Pago de la amortización.

Los bonos se emitirán cuando fuera necesario con aprobación de la Secretaría de Hacienda. Se dió también autorización para evitar otra clase de obligaciones de categoría inferior a los bonos mencionados.

La administración de los ferrocarriles en México se llevaría a cabo por una junta de 21 directores de los cuales nueve residen en Nueva York.

Se irá formando un fondo de reserva con el 5% de las utilidades netas hasta formar una cantidad de \$50 000 000.00.

La duración es de 99 años a partir del 6 de julio de 1908.

El Gobierno tendrá la mayoría de votos en cualquiera asamblea.

La compañía se gobierna por este decreto, por los estatutos de 1906 y por las leyes generales de la República.

Se expedirán reglamentos que no podrán ser modificados sin la aprobación de la Secretaría de Hacienda.

Las acciones, bonos, y demás valores pueden pagarse en moneda extranjera.

Se reglamentaba la forma de pagar el Impuesto del Timbre.

La nueva compañía fué constituida en marzo 28 de 1908 y se organizó conforme a un plan y convenio de ajuste y reunión.

El Gobierno adquirió los siguientes valores de la nueva compañía como accionista.

100 000 acciones de Primera Preferencia.

302 783 acciones de Segunda Preferencia.

109 940 acciones comunes.

El Gobierno recibió además como organizador o promotor los siguientes valores:

| | |
|--------------------------------|------------------|
| Bonos de Primera Hipoteca..... | \$ 12 000 000.00 |
| Bonos de Hipoteca General..... | \$ 4 900 000.00 |
| Acciones comunes | \$ 637 300.00 |

Con excepción de unos bonos de Primera Hipoteca del 4½% y otro de 4% de la antigua compañía, la mayor parte de los valores de ésta fueron canjeados por los valores de la nueva.

La consolidación de los Ferrocarriles Nacionales no se hizo efectiva sino hasta 1908, el 1º de julio.

En 30 de junio de 1909 se incorporó la línea del Ferrocarril Interoceánico, mediante la compra de un bloque de acciones al Ferrocarril Sud-Pacífico.



*Fachada de la Estación del Ferrocarril Mexicano, en la Plaza de Buenavista.
Ciudad de México, D. F.*

BIBLIOTECA NACIONAL DE ANTHROPOLOGIA
E HISTORIA

En julio de 1910 se incorporó la línea de Veracruz al Istmo.

No obstante la consolidación, la personalidad de cada uno de estos ferrocarriles, subsiste todavía, con excepción de la de Hidalgo. Al incorporarse todos estos ferrocarriles, el Gobierno asumió la responsabilidad de los bonos pendientes de las empresas que terminaban.

Al constituirse la Compañía de los Ferrocarriles Nacionales, aunque la nación adquiriría el control de las líneas principales del país, era a costa de grandes sacrificios. Desde luego hay que observar, que si bien es cierto que no hizo ningún desembolso, comprometió en cambio valores fácilmente realizables. El Gobierno comprendió en la operación los veintidós millones de pesos que le habían costado las acciones del Ferrocarril Nacional, aunque disminuídos en dos millones con motivo de la misma consolidación. Suponiendo pagados los dividendos del Ferrocarril Nacional, ya el Gobierno perdía \$ 600 000.00 anuales en el negocio del mismo ferrocarril.

La sobrecapitalización que se hizo al consolidarse las líneas fué de mucha consideración. El valor de las acciones del Ferrocarril Nacional era de \$ 130 700 000.00. El valor de las acciones del Ferrocarril Central era de . . . \$ 118 254 200.00. Ahora bien el valor total de las acciones de la nueva compañía era de \$ 460 000 000.00. Se ve pues la exagerada sobrecapitalización. Con relación a los bonos también observamos lo mismo; el Ferrocarril Nacional tenía dos hipotecas que en suma ascendían a \$ 50 289 000.00 y en cambio la Compañía Consolidada los canjeaba por \$121 469 850.00 El Ferrocarril Central tenía bonos emitidos por valor de \$ 209 842 525.00 y la nueva compañía se los canjeaba por bonos de las dos hipotecas por valor de \$258 130 150.00. Es digno de anotarse el aumento considerable de estas cantidades y no puede alegarse en la superioridad de los bonos de los ferrocarriles Central y Nacional, pues que la compañía estaba garantizada por el Gobierno.

Además la compañía tuvo que pagar \$ 8 771 965.32 por gastos de la consolidación, cantidad crecida, pagada con bonos por lo que quedó dentro de los compromisos del Gobierno. Los banqueros se comprometieron a comprar diez millones de dólares en bonos de hipoteca general al 84% y de hipoteca preferente al 92%. Pero sucedió que al vender los restantes se hicieron al 94% y al 89½% y se vendieron inmediatamente, así es que el Gobierno regaló parte de estos bonos a los banqueros.

La Compañía de los Ferrocarriles Nacionales de México, garantizaba además por tres años un dividendo del 2% sobre las acciones de primera preferencia por lo cual depositaría cierta clase de bonos con los banqueros encargados de hacer el cambio, de ahí resultaba una nueva causa de gravamen.

Pero el principal y más grave compromiso del Gobierno consistía en garantizar la suerte e intereses de la hipoteca general y también para que la compañía conservase el control de las líneas, tenía que garantizar los intereses de la hipoteca preferente, porque en caso de falta de cumplimiento a

las prescripciones de cualquiera de los fideicomisos los acreedores podían tomar posesión de las líneas y sacarlas a remate con trámites brevísimos. De manera que el Gobierno naturalmente debía procurar el pago de las dos hipotecas, para conservar su intervención en la Compañía. Así, pues, la Compañía de las Líneas Nacionales disfrutaba del privilegio de tener garantizados sus intereses y asegurados los gastos de mejoras y perfeccionamiento de las líneas, después de que habían sido construídas con grandes subvenciones de parte del Gobierno.

Además, la organización de la Sociedad comenzó por ser débil en materia de independencia del extranjero, pues conforme al artículo 15 del decreto de la constitución de dicha compañía, los Ferrocarriles Nacionales de México, serían regidos por una Junta Directiva residente en México, y otra local en la ciudad de Nueva York, con la facultad de celebrar sus juntas por separado.

Según el decreto del 6 de julio de 1907, se declararon insubsistentes las leyes mexicanas en lo que se opusieron a la organización de las deudas hipotecarias. Además el valor de las acciones y los dividendos debían expresarse en pesos mexicanos y en dólares y deberían pagarse a elección de los accionistas.

La razón que se tuvo para aceptar todas estas condiciones, a fin de hacer que respondieran de todo y de una manera indefinida las arcas públicas, fué que se pensó que el desarrollo general de los ferrocarriles daría con creces para el pago de sus compromisos. Es cierto que en épocas normales la garantía del Gobierno venía siendo nominal, pero debieron prever los casos extraordinarios y aun más, lo que tan frecuente se registra en nuestro país; el desequilibrio en el orden público. Los fideicomisarios así lo vieron y por eso no sólo buscaron una acción directa contra el Gobierno, sino también un procedimiento rápido para quitar a la administración pública el control de las líneas y hacer perder al país los capitales por él invertidos y todos los sacrificios hechos. Esta imprevisión es altamente censurable.

En los primeros años esta consolidación marchó perfectamente, habiéndose logrado en poco tiempo reservas que llegaron a \$ 5 900 000.00; pero en 1911 la revolución maderista comenzó a cambiar este estado de cosas y en 1914 el Gobierno se incautó todos los ferrocarriles del país, con objeto de aprovecharlos militarmente, lo que produjo desastrosos efectos, no habiéndose podido determinar el monto de las pérdidas que, sin embargo, se calculan en más de veinte millones de pesos.

En 1920 el Gobierno devolvió el Ferrocarril Sud-Pacífico y sólo hasta 1925 los Ferrocarriles Nacionales.

Dos tratados importantes con los Estados Unidos han afectado considerablemente la situación financiera de los ferrocarriles en México: el pacto Lamont-de la Huerta, y el pacto Lamont-Pani, que aun se está tratando de reformar actualmente.

Las líneas de los Ferrocarriles Nacionales de México tenían una extensión en 1908 de 11 157 Km. contra 13 500 que posee en la actualidad. En la fecha de esta consolidación existían 5 200 Km. de ferrocarril con administración independiente y 4 436 Km. de vías de carácter local. En diciembre de 1928 existían en la República 7 350 Km. de ferrocarriles independientes sin incluir los de carácter local.

En lo que atañe a la situación financiera actual de las empresas ferrocarrileras, podemos decir que todas ellas se hallan en muy malas condiciones, debido a la situación general del país y a las dificultades de trabajo, por las que ha atravesado en los últimos tiempos.

Los Ferrocarriles Nacionales debían por conceptos de intereses solamente hasta diciembre de 1928, trescientos millones de pesos. Los cargos fijos importan anualmente veintitrés millones de pesos y sólo pueden tomarse de los ingresos del ferrocarril. Hasta la fecha señalada había un déficit en los Ferrocarriles Nacionales de trescientos cuarenta y ocho millones, habiendo sido del año anterior trescientos treinta y dos millones. En 1928 los ingresos de los Ferrocarriles Nacionales fueron de ciento trece millones y sus gastos de ciento un millones.

El Ferrocarril Mexicano también se encuentra en malas condiciones, pues no ha podido pagar todavía los intereses adeudados durante todo el tiempo de incautación por el Gobierno: pero en la actualidad su pago se ha regularizado, aunque con bastantes dificultades y esto gracias a lo crecido de los fletes, y el déficit del ferrocarril aumenta o disminuye de año en año sin que se obtengan utilidades de ninguna clase.

El Ferrocarril Sud-Pacífico pierde también en explotación un millón de pesos anuales, lo cual no se resiente en el país debido a que la totalidad de acciones de dicha empresa está en poder de la "Southern Pacific" de los Estados Unidos y no tiene bonos emitidos.

La situación general del país, reflejo de la crisis mundial y los problemas obrero y agrario, son los que determinan tal estado de cosas.

COMPLEMENTARIAS

Por todo lo hasta aquí expuesto, se ve que al principio no hubo un plan preconcebido al irse dando las concesiones para los ferrocarriles y que el Gobierno al otorgarlas sólo demostraba su buen deseo de que cuanto antes tuviera la nación fáciles comunicaciones.

Fué con el Ministro Limantour y en los últimos años del gobierno del General Díaz cuando propiamente se definió una política ferrocarrilera. Sin embargo, en esto se detuvo antes de tiempo el aumento de vías, dando por resultado que gran parte del país quedara sin estas importantísimas comunicaciones.

De nuestra inexperiencia y del buen deseo del Gobierno, para tener desde luego vías férreas se aprovecharon los capitales extranjeros. Mucho se ha dicho, sobre todo después de nuestra última revolución de que el capital extranjero carece de garantías y se señala especialmente el capital in-

vertido en los ferrocarriles, que tantos beneficios nos han aportado y que sin embargo, están todos ellos en bancarrota.

Pero en realidad y una vez visto en qué forma se hicieron los ferrocarriles, a nadie escapará el hecho de que para el trazo y levantamiento de la vía, las subvenciones ofrecidas por el Gobierno pagaron con creces tales gastos.

Examinemos concretamente el caso del Ferrocarril Mexicano, uno de los menos favorecidos.

Las cantidades con que la nación contribuyó para la construcción del referido ferrocarril, fueron las siguientes:

| | |
|---|--------------------------------|
| Cantidades entregadas a la empresa hasta la fecha de la última concesión (1-XII 867) | \$ 6 322 255.00 |
| Importe de la nueva subvención que se le otorgó a razón de \$ 560 000.00 al año durante 25 años, la cual se pagó íntegra..... | \$ 14 000 000.00 |
| Derechos de exportación de \$ 14 000 000.00—al 18% | 1 120 000.00 |
| El 15% de los derechos de importación, que también se destinó a la compra de acciones..... | \$ 4 000 000.00 |
| SUMA..... | <u>\$ 25 442 255.00</u> |

Si sabemos que el costo del ferrocarril no ascendió a más de veintisiete millones de pesos y que tal costo lo pagó el Gobierno con su subvención, y que la explotación del ferrocarril no sólo había permitido las reparaciones y mejoras de la línea, sino que aún había dejado grandes ganancias; salta a la vista que la mayor parte de ese capital no estaba invertido en el ferrocarril propiamente.

De igual manera podríamos decir de los otros ferrocarriles.

Las subvenciones del gobierno pagaron en demasía la construcción de las líneas; además la forma benévola y aún tolerante con que fueron hechas esas concesiones permitieron a las empresas no sólo salir avantes sino tener altos dividendos.

NOTA.—Éstos últimos datos históricos, fueron tomados de un trabajo publicado por el Ing. Federico E. Ibarra, ampliamente documentado en las esferas oficiales.

