

LA NUEVA POLITICA FERROCARRILERA

DEL

GOBIERNO MEXICANO.

I

El Gobierno Mexicano, por conducto del C. Secretario de Hacienda y Crédito Público, ha adquirido sucesivamente: 1º, un número de acciones que representa la mayoría de los votos que corresponden á todos los accionistas del ferrocarril Interoceánico, y, 2º, un número de acciones que asegura la dirección y manejo del Ferrocarril Nacional Mexicano. Estas importantísimas operaciones, ejecutadas en un corto intervalo de tiempo, han merecido, ora aplausos entusiastas por parte de aquellos que concedores de la política de los Trusts Ferrocarrileros americanos aprecian debidamente el esfuerzo hecho por el Gobierno para contrabalancearla, ó ya censuras apasionadas de los que, sin fijarse en los peligros que podía acarrear la concentración de todos los ferrocarriles del país en manos de una compañía americana poderosa, tienen hábito de decir mal de todo aquello que ejecuta el Ciudadano Secretario de Hacienda y Crédito Público.

Nosotros hemos querido estudiar ambas operaciones, pesar los móviles que determinaron al Gobierno para realizarlas y ver si los resultados alcanzados compensan el gravamen anual que al país se impone invirtiendo en la compra de aquellas acciones una cantidad no menor de \$9.000,000 oro; pero al hacerlo hemos querido dejar pasar la impresión del momento y conocer antes el Informe que la Secretaría de Ha-

cienda hubiera de rendir á las Cámaras, haciendo ver con todos sus detalles las operaciones llevadas á cabo.

La nueva política ferrocarrilera que el Gobierno ha iniciado y se propone sin duda seguir, es digna de encomio, por más que ella rompa en parte con la tradicional política de casi todos los pueblos, sajones y latinos, en materia de ferrocarriles.

Creyóse por mucho tiempo que el Poder público debía subvencionar con mano larga la construcción de ferrocarriles, dar amplias bases para regular sus relaciones con el público, considerándolos como una mera industria de transporte, pero que le estaba vedado por completo construirlos por su cuenta, y sobre todo tomar ingerencia en cuanto á su explotación pudiera referirse.

El ejemplo dado por Inglaterra y por los Estados Unidos, también seguido en parte por la Francia, hizo que se considerara como canon inviolable el principio por virtud del cual los Gobiernos debían renunciar á manejar y dirigir esta poderosa industria de transporte.

Dos solos casos de excepción á este principio se registraron. Alemania y Rusia estimaron que la influencia que los ferrocarriles estaban llamados á ejercer, era de tal modo poderosa, que el Estado no debía dejarla pasar inadvertida, y antes debía aprovecharla en su propio beneficio, ro-