

busteciendo así las funciones que á él le toca desempeñar en los pueblos modernos.

Los ferrocarriles han estado y están, pues, en los Estados Unidos, en Inglaterra y en todos los pueblos latinos, explotados por compañías particulares más ó menos ricas, en tanto que en Alemania y en Rusia han sido construidos y están explotados principalmente por los Gobiernos, quienes han querido aprovecharlos, no como inapreciables instrumentos para el desarrollo del tráfico comercial, sino como máquinas poderosas para hacer, ya en tiempo de paz ó ya en tiempo de guerra, más pronta y más eficaz la acción del Poder público.

Los dos sistemas traen consigo, aunque por diversos motivos, iguales y muy serios peligros. La construcción y explotación de los ferrocarriles por cuenta de los Gobiernos, les hace perder algunos de los beneficios que producen, porque la sabiduría de los Gobiernos está muy lejos de poder subvenir á las necesidades apremiantes, que sólo la iniciativa particular descubre y remedia; pero en cambio, el abandono de la dirección de los ferrocarriles á la iniciativa individual, puede llegar á constituir un inminente peligro para una nación, si desaparece sobre todo la competencia que ellos pueden hacerse entre sí.

No cabe hacer una elección entre uno y otro de estos dos opuestos sistemas. El Poder Público no debe convertirse en constructor y en explotador por cuenta propia de los ferrocarriles, pero en cambio sí debe intervenir de una manera eficaz en este género de comercio, cuando el sistema por virtud del cual se deja su construcción y su explotación en manos de los particulares, no trae consigo los resultados benéficos que son de esperarse, y de una manera artificial se nulifican los saludables efectos de la competencia.

La tiranía que un ferrocarril sin competencia puede ejercer en un país, debido al monopolio natural de ubicación de que to-

do ferrocarril disfruta, es de tal modo incontrastable, que no hay nada que pueda escapar á su acción invasora y destructora: riqueza, prosperidad y paz.

Estar, pues, apercebido á defenderse contra esa tiranía y aun á dominarla en casos de suprema necesidad, tiene que ser una buena y sana política, porque ella se convierte en protectora de los más importantes intereses públicos.

El Gobierno Mexicano se ha inspirado en estos principios y sin destruir la base fundamental que fija las funciones del Estado en el orden económico, ha creído necesario intervenir en la explotación de los ferrocarriles cuando ha llegado á temer que la organización de los trusts americanos podía poner en peligro el desarrollo de la riqueza del país, suprimiendo la acción benéfica de la competencia.

La organización de los Trusts ferrocarrileros americanos, es, en efecto, la razón de ser de la nueva política iniciada y seguida por el Gobierno Mexicano.

Dos poderosas agrupaciones organizadas en New York trataron de asegurar para sí el completo dominio de los ferrocarriles mexicanos: la dirigida por el Trust del Standard Oil y la que presidía la razón comercial Speyer, & Co.

La primera logró adquirir, tomando como base el ferrocarril Central, la línea de Aguascalientes á Tampico, la de Monterrey á Tampico, la de México á Tampico, la del Pacífico á Manzanillo y la de Cuernavaca y Pacífico; la segunda, después de adueñarse del ferrocarril Nacional Mexicano, adquirió el Internacional ó sea la línea de Durango á Piedras Negras, con facultad de llegar á Mazatlán, la de Monterrey á Matamoros, línea por construir, y pretendió asegurar, además, el dominio del Interoceánico.

Estas dos agrupaciones comenzaron, como era natural, por hacerse entre sí la competencia para repartirse y dominar el tráfi-