

su política tradicional, hoy debe estar convencido de que no hay sacrificio, por grande que se le suponga, que no haya quedado compensado con usura por el sólo hecho de haber imposibilitado la organización del Trust de los Ferrocarriles Mexicanos.

Los hombres que en México se preocupan de los grandes problemas económicos, aquellos que estudian con tesón los asuntos públicos importantes y quieren que el país recoja abundante cosecha de la labor previsor de la actual administración, no han podido menos que aplaudir la nueva política ferrocarrilera iniciada por el C. Secretario de Hacienda, porque saben que ella ha venido en realidad á conquistar la independencia económica de México.

Si muchos beneficios se obtenían con sólo impedir la unión de todos los ferrocarriles internacionales é interoceánicos, una gran ventaja resulta también de haber adquirido el Gobierno las mejores líneas á fin de que la competencia produzca sus mejores frutos.

El Ferrocarril Interoceánico tiene y tendrá cada día mayor influencia, tanto en el tráfico de importación, como en el de exportación y en el local. Su tráfico de importación, en lo que se refiere á México, Pachuca y Puebla, está gobernado hoy por las reglas convenidas entre el Interoceánico, el Mexicano, el Nacional y el Central; pero legalmente y como ya lo hemos dicho con anterioridad, de acuerdo con la Ley de ferrocarriles, sus tarifas pueden gobernar el tráfico, porque es una línea directa á Veracruz y porque va á resultar la más corta. El Interoceánico, según su trazo actual, iba á quedar en condiciones inferiores á la línea directa que el Central construye de México á Tampico; pero con la construcción de la línea de Virreyes y dado el trayecto probable que recorrerá la de Tampico, habrá de ser la que regule el tráfico de competencia. El comercio del Golfo que se opera en conexión con líneas de Navegación

nacionales y extranjeras y que da salida fácil á los productos de una importantísima región del país, será, pues, dirigido en lo futuro por el Gobierno y éste habrá de inspirarse de preferencia en los verdaderos intereses de la Nación. Además, el Interoceánico trata de unir su ramal de Matamoros Izúcar con el de Cuautla, Yautepec y Jojutla, y el sistema así complementado constituirá un elemento de indisputable riqueza.

La línea del Internacional que entronca en Torreón con el Ferrocarril Central, hubiera sido en manos de esta Compañía formidable elemento de defensa para ella; pero adquirida su dirección por la del Nacional, se ha trocado en una línea competidora que le arrebatara el tráfico del Oeste de los Estados Unidos, tanto porque se liga con el sistema del Southern Pacific, como porque se une á todas las líneas que parten de San Antonio Texas. Independientemente de este tráfico de competencia, el Internacional tiene el suyo propio, cada día más desarrollado, á pesar de sus tarifas altas. Pero mejor aún que el Internacional y el Interoceánico, es la vía del Nacional calificada con justicia como la más corta y rápida entre México y los Estados Unidos.

El plan de reorganización de la Compañía del Nacional, tuvo, entre otras cosas, por objeto, transformar la línea de Laredo de vía angosta en vía ancha, y acortar la distancia á los Estados Unidos, librándose del tramo de Toluca de muy costosa explotación. La obra está á punto de terminarse y entonces incuestionablemente habrán todos de convenir en que es éste Ferrocarril la línea internacional más importante de la República.

Si el Nacional extiende además al Pacífico su ramal de Toluca, Morelia y Uruá-pam, rivalizará en esta parte con la línea que el Central construye hacia Manzanillo y adquirirá una nueva y mayor importancia si de acuerdo con la obligación contraí-