

*Proyecto de arreglo propuesto por los tenedores de bonos
en 12, 13 y 14 de Octubre de 1874.*

RESÚMEN.

Capital primitivo de 1885.	£ 10.241,650 00	\$ 51.208,250 00
Diez y nueve cupones de réditos hasta Julio de 1863 que capitalizó el Im- perio	2.918,870 05	14.594,351 25
Un medio dividendo que dejó de pagarse en Julio de 1866.	51,208 05	256,041 25
Diez y seis medios dividen- dos de Enero de 1867 á Julio de 1874.	2.457,996 00	12.289,980 00
Capital reconocido.	£ 15.669,724 10	\$ 78.348,622 50
Reduccion al cincuenta por ciento.	7.834,862 05	39.174,311 25
Rédito anual al seis por ciento que comenzaria por escala en 1875, con el uno y medio por cien- to y seguiria aumentan- do medio por ciento cada año hasta llegar al seis en 1881.	£ 470,091 14-8	\$ 2.350,458 67
Uno por ciento de amorti- zacion anual.	78,348 12-6	391,743 11
Obligacion anual de pago.	£ 548,440 07	\$ 2.742,201 78

SEGUNDA SERIE

Secretaría de Estado y del despacho de Hacienda y Cré-
dito Público.—Seccion segunda.

1. Desde que el actual Presidente de la República se en-
cargó del Poder Ejecutivo, ha dedicado su atencion de una
manera especial á las cuestiones que afectan la hacienda y
crédito público, por creer que de su conveniente solucion es-
triba en gran parte, el bienestar y progreso del país. Una de
esas trascendentales cuestiones, es la referente á la deuda
pública, de la cual depende el establecimiento del crédito y
consiguientemente la realizacion de importantes mejoras, que
levantarán á la República de la postracion en que se encuen-
tra, facilitando el desarrollo de sus elementos materiales de
riqueza, y el bienestar consiguiente de todos sus habitantes.

2. Deseando el Presidente dar una solucion conveniente
á la cuestion de la deuda nacional, sometió al 8º Congreso
de la Union, en su segundo período de sesiones, una inicia-

¹ El Presidente ha consagrado su atencion al arreglo de la deuda pública.

² Iniciativa del Ejecutivo de 15 de Octubre de 1877 sobre arreglo de la deuda pública.

tiva sobre el reconocimiento, arreglo y pago de los créditos legítimos contra el Erario federal. La dificultad de encontrar una manera conveniente de resolver la cuestion de la deuda que se ha llamado exterior, tanto por la cuantía de esta como por las circunstancias especiales que en ella concurren, lo determinó á no ocuparse en la iniciativa de esta Secretaría de 15 de Octubre de 1877, más que de la deuda que se ha llamado interior.

3. Pero la misma circunstancia de la cuantía de la primera, que se ha indicado ya, haria que el arreglo de la deuda pública no produjese por completo el resultado que es de esperarse, si solamente comprendiese una parte de ella, y si por lo mismo ese arreglo no contribuyese á abrir para la República los mercados extranjeros, no ya con objeto de obtener recursos en ellos para el Gobierno federal, en lo cual no se ha pensado; sino para poderlos aplicar á promover el desarrollo de los grandes elementos de riqueza de la Nacion, para lo cual se necesita indispensablemente de fuertes capitales, que aún no existen entre nosotros.

4. El Presidente ha tropezado, sin embargo, con varios escollos al ocuparse de este asunto, los principales de estos han sido la necesidad de cumplir puntualmente lo que se convenga, para establecer el crédito del país; lo relativamente fuerte de las sumas necesarias para pagar el rédito de la deuda; la gran dificultad de que en las circunstancias actuales de la Nacion pudiese pagarse un rédito, aunque fuera muy bajo, y la consideracion de que seria preferible no hacer arreglo alguno, á faltar al que se hiciese. Ha luchado, pues, el Presidente, con la dificultad de que para establecer el crédito, que se espera facilite al país los recursos necesarios para desarrollar sus elementos de riqueza, es indispensable contar á su vez, con recursos que desgraciadamente no existen

3 No se debe hacer el arreglo de solamente una parte de la deuda.

4 Dificultades que se pulsan al pensar en un arreglo general de la deuda.

por ahora y que no puede haber seguridad en que existan mientras no cambien las circunstancias actuales de la República.

5. De estas graves y patrióticas consideraciones, que han ocupado por mucho tiempo la atencion del Presidente, ha nacido la idea de hacer contribuir á los acreedores del país, á la construccion de las obras públicas, de mayor importancia en la Nacion, y á la vez de mayor necesidad para su progreso, á fin de que con el aumento de ingresos que tenga el Erario federal una vez concluidas esas obras, pueda pagarse con seguridad y sin grande esfuerzo, el rédito de nuestra deuda.

6. La Nacion se encuentra actualmente en las circunstancias de un deudor, que tiene valores y elementos de riqueza bastantes para pagar todas sus deudas y quedar despues de esto en la opulencia; pero que carece de los recursos inmediatos é indispensables para hacer efectiva su riqueza. En tales ocasiones es frecuente, que el deudor se dirija á su acreedor solicitando una refaccion de su crédito, que le permita poner en explotacion las fuentes de riqueza que se encuentran cegadas por falta de los recursos necesarios para hacerlas productivas. Este ha parecido al Presidente que es, en las actuales circunstancias, el camino que debe seguir la República respecto de sus acreedores.

7. Es notorio que una de las necesidades públicas más imperiosas del país, si no la primera, es la construccion de vías férreas que pongan en comunicacion á sus centros poblados, entre sí y con las costas, que desarrollen el comercio interior, y que faciliten, entre otras ventajas, la exportacion de muchos de nuestros frutos que ahora no es costeable, por

5 Idea de hacer contribuir á los acreedores de la Nacion al progreso de ésta.

6 Se cree conveniente ocurrir á los acreedores pidiéndoles una especie de refaccion de sus créditos.

7 Una de las necesidades públicas más imperiosas es la construccion de vías férreas.

los altos fletes que tienen que pagar para llegar á los puntos de embarque.

8. No parece aventurado asegurar que si se construyesen caminos de fierro en el centro del país y entre sus principales poblaciones, extendiéndose hasta el Pacífico, en combinacion con la vía férrea de Veracruz, para poder tener acceso al mar por ambos Océanos, la Nacion recibiria un impulso tal que aumentaria sensiblemente su riqueza y con ella las rentas del Tesoro federal, lo cual permitiria pagar puntualmente el rédito de la deuda. Los acreedores del país parecen haber reconocido la verdad y fuerza de estas consideraciones, supuesto que se han prestado á celebrar un arreglo que descansa sobre las bases de obligarse á construir un camino de fierro, que partiendo de esta capital y pasando por los principales centros de poblacion de la República, llegue al Pacífico; ligando esta obra con el reconocimiento y pago gradual de la deuda pública, y aceptando los mismos acreedores otras condiciones altamente ventajosas para la Nacion.

9. El contrato firmado hoy con este objeto por el Ejecutivo, y los representantes de los acreedores de la República, de que se acompaña un ejemplar al Congreso de la Union, es el resultado del estudio maduro y detenido que ha hecho el Presidente de este asunto y de largas negociaciones seguidas con los representantes de los acreedores. Se acompaña además copia del expediente formado sobre este asunto, en la Secretaría de Hacienda, para que se vean las diferentes fases que él ha seguido, antes de adquirir la forma con que ahora se presenta al Congreso, y un estado del resultado numérico que daría el contrato una vez aprobado.

8 Es de esperarse que la construccion de ferrocarriles aumente la riqueza pública y los recursos del Erario.

9 Contrato firmado por el Ejecutivo con el representante de los acreedores. Se remite el expediente.

10. Habiendo sido estudiada y debatida por más de diez años, la grave cuestion de la deuda nacional, parece innecesario detenerse ahora á examinar sus pormenores. Tan solo se indicarán, pues, algunas consideraciones generales, con objeto de presentar con toda claridad el propósito que se ha formado el Ejecutivo, y los motivos que ha tenido para firmar el contrato de esta fecha.

11. En exposiciones anteriores de la Secretaría de Hacienda, y principalmente en la de 1º de Abril de 1871, de la cual se manda ahora un ejemplar, se examinó este asunto bajo todas las fases que presenta, y se dió cuenta al Congreso con el término desgraciado que entonces tuvo la negociacion, por no haber aceptado los acreedores, las condiciones que les propuso el Ejecutivo. Esas mismas condiciones restringidas todavía en sentido más favorable para los intereses del país, son las que ahora aceptan. Parece fuera de toda duda que si en 1871 se creyó conveniente ofrecer á los acreedores de México, condiciones que hiciesen compatibles los derechos é intereses de la República, con los derechos de los acreedores y la posibilidad de cumplirlas, no puede haber motivo fundado de retirarlas ahora, especialmente cuando á ellas se agrega sobre las ventajas que tenian para México, y que las hicieron entonces inaceptables para los acreedores, la construccion, sin subvencion alguna, de una vía férrea de gran costo, de considerable extension y de absoluta necesidad para promover el desarrollo y progreso del país.

12. Este es en resúmen el objeto y el resultado del convenio adjunto de esta fecha. El Ejecutivo sostiene como se ha dicho ya, con condiciones mucho más favorables para la Nacion, los términos de arreglo propuestos á los acreedores

10 No se cree necesario tratar extensamente la cuestion del crédito público.

11 En la exposicion de 1º de Abril de 1871 se trató ampliamente de la cuestion.

12 Las condiciones aceptadas ahora por los acreedores son más favorables que las que se les ofrecieron en 1871.

en 1871, y obtiene en cambio la construccion de una importante vía férrea, sin pagar por ella ninguna subvencion.

13. Diversas y notorias son las ventajas de este convenio en favor de la Nacion respecto del propuesto en 1871; pero resaltan principalmente las siguientes:

14. 1.^a No se contrae á una sola clase de títulos de la deuda pública, sino que abraza á todos, así los que existen dentro de la República y en poder de mexicanos, como los que están fuera de ella y en manos de extranjeros.

15. 2.^a El capital de la deuda legítima, queda reducido á petición de los mismos acreedores, á una mitad y aunque esta ventaja pudiera considerarse ilusoria porque se duplica el rédito y de pronto no se obtiene ninguna economía en el pago, es efectiva al hacerse la amortizacion del capital, porque entonces no se pagará sino la mitad del que actualmente se debe.

16. Se ha fijado el tiempo más corto posible para la construccion de la vía férrea que los acreedores se obligan á establecer, supuesto que el plazo de seis años deberá contarse desde que el contrato sea aprobado por el Congreso, y es menor de los fijados en los contratos celebrados anteriormente para la construccion de esta misma línea ú otras semejantes. Las condiciones referentes al reconocimiento y pago de la deuda están de tal manera enlazadas con la construccion y pronto término de la vía férrea, que está en el interes de los acreedores construir esta obra con las menores dilaciones posibles.

17. Una vía férrea de la extension que debe tener la que se comprometen á construir los acreedores del país, esto es

13 Son notorias las siguientes ventajas de este convenio.

14 1.^a Abraza toda clase de títulos de la deuda pública.

15 2.^a El capital de la deuda legítima se reduce á la mitad.

16 En el interes de los acreedores está construir la línea en el corto período de seis años, que es el fijado.

17 El Erario economiza 8.000,000 de pesos, al no subvencionar á los contratantes.

de cosa de mil kilómetros, vendria á costar á la Nacion, ocho millones de pesos de subvencion, suponiendo que esta no fuese más que de ocho mil pesos por kilómetro. Si en vez de pagar dinero efectivo, se emitiesen bonos por el importe de la subvencion, con el seis por ciento de rédito anual, el rédito vendria á importar 480,000 pesos al año, cantidad casi igual á la que se paga de subvencion al ferrocarril de Veracruz, con la diferencia de que ésta se redujo á un número limitado de años, durante los cuales debe pagarse, y no á título de rédito sino de capital; mientras que en el caso de emitir bonos en pago de subvencion, seria la suma mencionada el rédito de un capital que permanecería inalterable mientras no se redimiesen los bonos. La economía consiguiente de 8.000,000 de pesos para el Erario federal, no es, pues, de las consideraciones menos atendibles que militan en favor de este convenio.

18. Ha sido motivo de grave dificultad para el Presidente, conciliar los intereses del país afectados en este caso con los derechos de los acreedores. No parece que hubiera derecho para imponerles á todos la obligacion de construir el ferrocarril, y ni siquiera el de valerse para compelerlos á hacer esa obra, del medio indirecto de diferir ó perjudicar de otra manera sus créditos. Por otra parte, tampoco parecería conveniente ni equitativo, que los acreedores que no tomasen parte en la construccion del ferrocarril, gozaran de las mismas ventajas que los que la tomen, porque en ese caso probablemente fracasaria el objeto del convenio, supuesto que la mayor parte de los acreedores preferiria un retrainimiento de resultados seguros, á obtener estos mismos resultados mediante su cooperacion para la construccion previa de una grande obra, que requiere fuertes desembolsos y cuyo éxito como empresa lucrativa, aunque es muy probable, no puede

18 Los acreedores que toman parte en el convenio, obtienen la conversion de sus créditos y los demas en nada se perjudican.

considerarse del todo seguro. La manera que se ha encontrado de conciliar estos intereses y derechos opuestos, ha sido la de ofrecer las ventajas de la conversion á los acreedores que tomen parte en el convenio, sin perjudicar en nada á los demas, supuesto que se les deja con los derechos que actualmente tienen, y que están establecidos en el presupuesto y leyes vigentes.

19. En las propuestas que se hicieron á los tenedores de bonos mexicanos en Lóndres, en 9 de Marzo de 1871, para el arreglo y pago de sus créditos, y que fueron acordadas despues de un detenido exámen, y teniendo en consideracion tan solo motivos de interes público y los dictados del más puro patriotismo, se creyó conciliar el cumplimiento de una obligacion ineludible, con las dificultades financieras del país, haciendo gradualmente el pago del interes, y dando por lo mismo á la Nacion como elemento de riqueza, el trascurso del tiempo. Se creyó, pues, que comenzando en 1872 á pagar el medio por ciento de rédito sobre el capital reconocido y aumentando un medio por ciento en cada uno de los cinco años subsecuentes, en el de 1877 se podria pagar el rédito íntegro de tres por ciento que entonces se fijó al capital sin reduccion. Esta propuesta hecha por parte del Ejecutivo con la mejor buena fé y con la más firme intencion de cumplirla religiosamente, se fundaba en la esperanza de que establecida la paz en la República, y concluido el ferrocarril de Veracruz, se construirian otras vías férreas que dieran alimento á aquel y que establecieran la comunicacion entre ambos Océanos, con cuyo eficaz auxilio se desarrollarian los elementos de riqueza de la Nacion, ocasionando esto un aumento progresivo en los ingresos del Erario que permitiria hacer progresivamente tambien las fuertes erogaciones que requiere el pago de los intereses de nuestra deuda.

19 En las propuestas hechas á los acreedores en 1871, se creyó en que aumentaria la riqueza de la Nacion.

20. Desgraciadamente no se han construido desde 1871 las vías férreas que entonces estaban en proyecto, esto es, la interoceánica y la internacional, y esta circunstancia unida á otras de todos conocidas, han hecho que no hayan mejorado desde entonces las circunstancias del país, y concretándose á la situacion fiscal, se advierte que si en algunos años ha habido desahogo, en otros las penurias han sido grandes y no habrian permitido á la Nacion, por las causas expresadas, cumplir con sus propuestas, si estas se hubieran elevado á la categoría de un convenio, por la aceptacion de los interesados.

21. Esta mirada retrospectiva ha convencido al Presidente, de que no basta fiar al simple trascurso del tiempo—y menos de un período de tiempo muy limitado—el desarrollo del país; sino que es necesario promover éste por la construccion de las grandes obras que de seguro facilitarán su progreso, y decidir á que emprendan estas obras á quienes mayor interes pueden tener en ellas, esto es, á los mismos acreedores del país. Cualquiera otra empresa no tendria más aliciente para construirlas, que la utilidad que sacara de ellas. Nuestros acreedores tendrán además de éste, de por sí importante, el de dar valor á los fuertes capitales que les pertenecen, y que ahora casi no lo tienen, asegurando á la vez el pago puntual de sus réditos.

22. No ha olvidado el Presidente que en 12 de Noviembre de 1877 remitió á la Cámara de Diputados un contrato celebrado por la Secretaría de Fomento con el Sr. James Sullivan por sí y por el Sr. W. J. Palmer y socios, para la construccion de un ferrocarril internacional é interoceánico,

20 De 1871 acá, no han mejorado las circunstancias del país.

21 El desarrollo de un país no depende del trascurso del tiempo, sino de la construccion de grandes obras.

22 Este contrato no se opone al propalado entre el Secretario de Fomento y los Sres Sullivan y Palmer.

y que ese proyecto, que fué aceptado por la comision respectiva de esa Cámara, y declarado con lugar á votar en lo general, se encuentra aún pendiente de resolucion. Al autorizar el que ahora se envia á la Cámara de Diputados, no ha intentado el Presidente retirar el anterior, que considera compatible con el presente, tanto porque en aquél se trata principalmente de una línea internacional, que ponga en comunicacion á México con los Estados-Unidos, cuanto porque la interoceánica que en aquél se contrató, pudiera pasar en ambos proyectos por diferentes lugares del país con mayor beneficio para éste.

23. En negocio de tan grandes trascendencias, es de esperarse que el celo patriótico de ambas Cámaras, se esfuerce por aclarar toda especie de dudas, y se emplee en prevenir toda clase de dificultades, para que no sean estériles los intentos de arreglar la deuda pública, levantar el crédito nacional y hacer que atraviesen las locomotoras por nuestro accidentado territorio, desde el Atlántico hasta el Pacífico.

24. En tan laudables esfuerzos que el Ejecutivo espera de parte de los representantes del pueblo y de las entidades de nuestra Federacion, no es de dudarse, que presidirá la grave consideracion, de que nos vemos todos obligados, si hemos de realizar los grandes beneficios que quedan mencionados, á seguir el impulso de causas poderosas en que van involucradas al mismo tiempo antiguas obligaciones con nuestras más lisonjeras esperanzas.

Libertad en la Constitucion. México, 6 de Diciembre de 1878.—*M. Romero*.—A los Secretarios de la Cámara de Diputados del Congreso de la Union.—Presentes.

23 El celo de las Cámaras allanará toda clase de dudas y dificultades.

24 La realizacion de grandes beneficios para el país presidirá en el estudio de este negocio.

CONTRATO

Celebrado entre el Gobierno de los Estados-Unidos Mexicanos y los acreedores de la República, para la construccion de un ferrocarril de la ciudad de México al Pacífico y para el arreglo de la deuda nacional y pago de sus réditos.

El Gobierno de los Estados-Unidos Mexicanos y los Sres. Eduardo J. Perry, en representacion de los tenedores de bonos mexicanos en Lóndres, y Pedro del Valle por sí y á nombre de los otros acreedores de la República á quienes representa, han convenido en las siguientes bases para la construccion de una vía férrea de la ciudad de México al Océano Pacífico, enlazando esta obra con el arreglo y pago de los títulos de la deuda mexicana en los términos que en este convenio se expresan.

CAPÍTULO I.

De la construccion de la vía férrea de la ciudad de México al Océano Pacífico.

1ª Los acreedores de México, representados por los Sres. Eduardo J. Perry y Pedro del Valle, se comprometen á construir y explotar por sí, ó por medio de la persona ó compañía

1. Construccion por los acreedores de México de un camino de fierro de la capital al Pacífico.