

FERROCARRILES EN MEXICO.

DICTAMEN

DE LA

COMISION DE INDUSTRIA

DE LA

DIPUTACION PERMANENTE

SOBRE LAS MODIFICACIONES
HECHAS AL DECRETO DE 10 DE DICIEMBRE DE 1870,
RELATIVO A LA CONCESION DE UN FERROCARRIL
DEL GOLFO AL PACIFICO

MEXICO.

IMPRESO EN EL GOBIERNO, EN PALACIO,
A CARGO DE JOSE MARIA SANDOVAL.

1872.

HE2818

F47

C.1

932

HE2818

F47

C.1

932



1080041802

383-120

FERROCARRILES EN MÉXICO.

DICTAMEN DE LA COMISION DE INDUSTRIA

DE LA

DIPUTACION PERMANENTE

SOBRE LAS MODIFICACIONES

PEDIDAS AL DECRETO DE 10 DE DICIEMBRE DE 1870.

RELATIVO
A LA CONCESION DE UN FERROCARRIL DEL GOLFO
AL PACIFICO.



FONDO BIBLIOTECARIO PUBLICA
DEL ESTADO DE COAHUILA DE ZARAGOZA

109932

MÉXICO

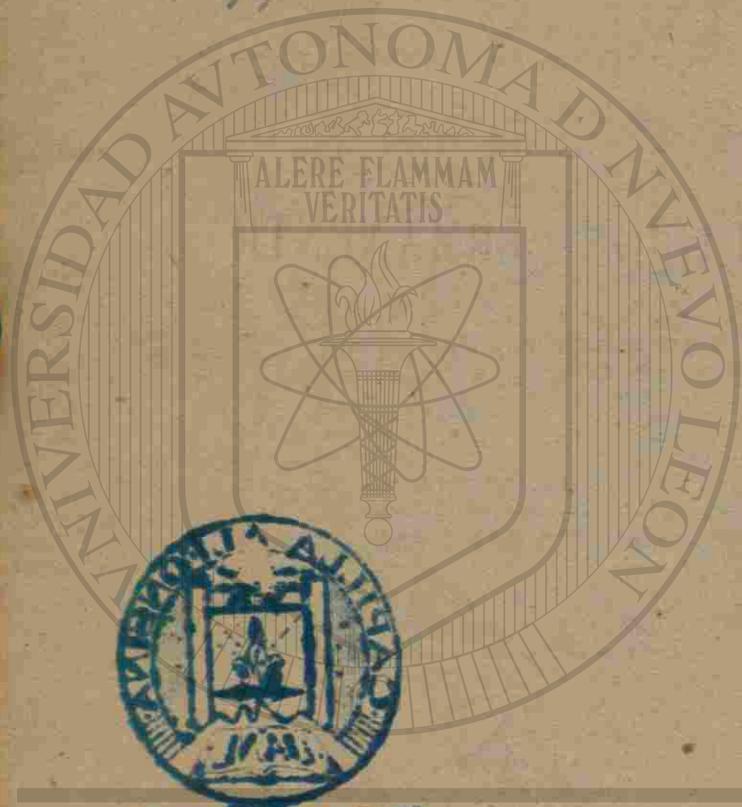
IMPRENTA DEL GOBIERNO, EN PALACIO,
Á GARGO DE JOSÉ MARÍA SANDOVAL.

1872.

1263 A.

HE 2818

F47



SECRETARÍA DE EDUCACIÓN PÚBLICA
 DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA
 DIRECCIÓN GENERAL DE

La comisión de industria de la diputación permanente, en cumplimiento del acuerdo de la misma, de la sesión del 13 de Junio del próximo pasado, en que dispuso se presentase dictámen sobre las modificaciones que se pidieron al Congreso, á la concesion del 10 de Diciembre de 1870, para el establecimiento de una vía férrea entre las costas del Golfo y las del Pacifico, con sus ramales naturales; tiene el honor de presentar este dictámen para su discusión.

Acuerdo de la diputación permanente.

Como la expresada concesion es un verdadero contrato cuyas condiciones es preciso discutir minuciosamente para modificarlas de acuerdo con el cesionario, á fin de que puedan producir un resultado práctico; le ha parecido á la comisión mucho mas expedito el medio de presentar en este dictámen las bases bajo las cuales pueda modificarse la concesion, facultando al ejecutivo para que lo haga, sin perjuicio de que el Congreso las revise despues, para que si las aprueba, puedan ser elevadas al rango de ley.

Conveniencia de presentar bases generales.

La necesidad de que se establezcan y desarrollen en nuestro país las vías férreas para suprimir las distancias y disminuir los fletes y el pasaje, se siente en todas las clases y en todas las industrias de nuestra sociedad. La agricultura se encuentra arruinada por los grandes depósitos de semillas, que por falta de consumidores necesitan urgentemente los mercados extranjeros. Solo el desagüe de la Vega de Metztlán, en el Estado de Hidalgo, que se está concuyendo, y que puede producir al año 2.000,000 de fanegas de maíz, vendrá naturalmente á aumentar en el Valle de México y en los Estados vecinos, esa apoplejía de granos que está matando nuestras empresas agrícolas. Las fincas de pulques que importan mas de 10.000,000 de pesos, se encuentran tambien en

Solo los ferrocarriles pueden salvar á la agricultura de su ruina total.



una ruina total por la falta de consumo de sus productos, y por esto, en los últimos 5 años, hemos visto á sus dueños obligados por sus acreedores, á enagenarlas por ménos de la mitad ó de la tercera parte de su valor.

Los productos tropicales de las tierras calientes, cuya asombrosa feracidad es tan notoria, y que por el cultivo del algodón, de la caña de azúcar, del tabaco, del añil, del cacao, de la zarza, de la gutaperca, de la pimienta, de la vainilla, del chile, del cascabel, de la higuera, de la purga de Jalapa y del arbusto de la cera vegetal, de la jarcia y el henequen, el de la quina y el del ramée, que comienzan á introducirse; podrán hacer de México, con el auxilio de las vías férreas, uno de los países agrícolas mas ricos del globo.

Ademas, las maderas finas de tinte y de construcción, como el cedro, la cuoba, la caobilla, el zapote, el naranjo, el rosadillo, la alzaprima, la haya, el chijol que con la humedad se convierte en piedra, el encino, el roble, el frijolillo, la chaca, el palo del Moral, el palo Morgado, el anon, el tamalcabuite, el évano, el palo del Brasil, el vano, el tapincerán, la cola de iguana, el cacahuanache, que produce una gran cantidad de aceite, y los criaderos de petróleo y de carbon de piedra que se hallan en las costas del Golfo y del Pacífico; serán tambien otras fuentes nuevas para la riqueza del país, porque si hoy se exportan estas maderas al extranjero, es de creerse que estableciéndose las vías férreas, esta exportación tendrá un incremento incalculable.

Se explotarán tambien el kaulin, el cinabrio, el cobre, el plomo, la sosa, el alumbre y el salitre, que va á tomar una inmensa importancia en la agricultura; porque segun el último descubrimiento de Mr. de Ville, la combinación del salitre con la cal, la potasa y el fosfato, forma el abono mas barato y de mas sorprendentes resultados para toda clase de terrenos. Es claro que un sistema de vía férrea en el interior del país, facilitaría la introducción de los abonos químicos y el uso del yeso que conserva y aumenta el aprovechamiento de las majadas, así como el de las máquinas que se usan en la agricultura en Europa y los Estados-Unidos, y que aquí apenas comienzan á introducirse.

Las fundiciones de hierro que hoy se encuentran arruinadas en nuestro país, á causa del precio subido de los fletes, vendrán á ser con un sistema de vía férrea otro de los ramos mas importantes, no solo para la industria agrícola y fabril, sino para toda especie de construcciones.

El cultivo de los productos tropicales hará de México un país muy rico con el establecimiento de las vías férreas.

De las maderas finas de tinte y de construcción, y de la explotación del petróleo y del carbon de piedra.

De otros minerales y de la fabricación de los abonos químicos que duplicarán los productos agrícolas.

Porvenir de las fundiciones de hierro, y fabricación de rieles en el país.

Otros ricos y abundantes criaderos de hierro abandonados hoy, que se hallan diseminados en todo el país, algunos de ellos cerca de los de carbon de piedra, y muchos otros cerca de caídas de agua y de extensos bosques, vendrán á ser, con el auxilio de la vía férrea y de máquinas de alta potencia, inmensas fábricas de rieles, no solo para el consumo interior, sino para la exportación á las otras Repúblicas de América, á las colonias de las Antillas y de la Australia, y tal vez para las naciones del Asia.

La grande obra del desagüe directo del Valle de México, quedará concluida en poco tiempo, porque la vía férrea proporcionará desde luego la exportación de la potasa y de la sosa en una inmensa escala, y tanto por esto cuanto por los 4.392,000 pesos en que se calcula el valor de los terrenos que van á quedar desecados; sobrarán compañías extranjeras ó nacionales que se encarguen de su pronta conclusión. De este modo se establecerán numerosas colonias extranjeras en las mismas orillas de la capital, comunicadas entre sí por canales de navegación é irrigación, se fertilizarán los distritos del Mesquital, del Estado de Hidalgo, que serán atravesados por la vía férrea, y se aumentará el caudal de agua para la navegación del Moctezuma, que quedará mas próximo á la misma vía.

Las industrias fabriles en el país no podrán tomar incremento sino cuando las materias primeras estén suficientemente desarrolladas, y cuando los principios mecánicos se hayan vulgarizado en él; pero es evidente que sin un sistema de vía férrea que pueda facilitar la baratura de los fletes, nuestras industrias fabriles tendrán siempre una base artificial y falsa, porque no podrán vivir por sí mismas sino bajo el amparo de los derechos protectores y con perjuicio de todos los consumidores, á quienes se obliga por este absurdo sistema á pagar mas caros sus productos, bajo el pretexto de que son nacionales.

Respecto de la industria minera, cuyos productos han asombrado á los estadistas, y que debemos reputar como la primera del país, es indudable que un sistema de ferrocarriles la conduciría á su perfecto desarrollo.

1ª Porque las haciendas de beneficio que hoy ejercen una especie de monopolio, tendrán la competencia de los metales que se exporten al extranjero; pues en el condado de Cornwells, en Inglaterra y en otros puntos de Alemania, cuesta 54 centavos el beneficio de una carga de metal, que en Pachuca y otros minerales cuesta 4 pesos;

El porvenir de la industria fabril depende de los ferrocarriles.

Lo mismo sucede con la industria minera que tomará un incremento incalculable.

Primera razon.

sin contar con que la exportacion de los metales no demanda crédito para trabajar las minas, puesto que les será posible á sus dueños vender por la noche los metales que hayan extraído de ellas en el dia, á los contratistas que los exporten al extranjero, y que en Europa se aprovechan en la fundicion otros varios metales, que aquí se desechan por la falta de carbon de piedra y por la imperfeccion de su beneficio.

Segunda.

2º Porque puesta la vía férrea, se establecerán nuevas haciendas de beneficio al pié de las sierras donde haya combustible y caídas de agua.

Tercera.

3º Porque la vía férrea proporcionará á los minerales la sal, el azogue, los combustibles, las máquinas del extranjero necesarias para extraer los frutos y el agua, y moler los metales á bajo precio; y principalmente el carbon de piedra que facilitará su beneficio y el uso de las máquinas de vapor, impidiendo así la tala de los bosques, que tanto perjuicio va á causar á la agricultura por la escasez de lluvias.

Cuarta.

4º Porque se establecerán tambien las máquinas de concentracion que reducen los metales á un pequeño volumen, y que facilitarán su conduccion ya á los puertos donde deban exportarse, ó á las haciendas donde deban beneficiarse. Solo el uso de estas máquinas hará una gran revolucion en la minería, porque se disminuirá considerablemente el costo del beneficio actual.

México está llamado á ser el emporio del comercio del mundo donde vendrán á unirse las civilizaciones del Asia y de la Europa.

Pero la ventaja mas importante es sin duda la de que contando con el ferrocarril de Veracruz, y construida esta vía hasta el Pacífico, quedará atravesado el territorio del uno al otro mar y servirá tambien para el tráfico de la Europa y de algunos pueblos de América, con la California, la Australia, la China, el Japon y demas Islas del Pacífico y naciones del extremo Oriente; y que para entrar en competencia con las vías de Panamá, Tehuantepec, Darien, Nicaragua y otras repúblicas de Centro América y con el gran ferrocarril del Oeste de la Union americana, será preciso que la baratura de los fletes y las comodidades del pasaje lleguen á su último límite, á fin de que la competencia quede asegurada desde luego, y puedan establecerse en la República grandes depósitos de mercancías que difícilmente podrán tener lugar en muchas de las otras vías por la humedad y calor de su clima, y que harán á nuestro país uno de los mas comerciales del universo. Así México, colocado entre dos continentes y estrechado por el Golfo y el Pacífico, será el punto de reunion donde las civilizaciones mas adelantadas del Asia y de la

Para esto necesita que los fletes del ferrocarril sean muy bajos, á fin de competir con las otras vías interoceánicas.

Europa vendrán á unificarse, y cumplirá con los altos destinos á que lo llama su posicion geográfica.

Pero no solo por el desarrollo de la industria minera y fabril, de nuestra agricultura, y por la extension de nuestro comercio es por lo que debemos apresurar el establecimiento de una vía férrea en nuestro país, sino principalmente porque es preciso buscar á toda costa la introduccion de capitales extranjeros que vengan á reanimarlo y que lo levanten desde luego de la postracion en que se halla; porque es evidente que el crédito que hoy no tenemos vendrá con las vías férreas, y que sin los establecimientos de crédito, la usura y las contribuciones seguirán devorando todas nuestras industrias, y ni el hombre podrá aprovecharse del fruto de su trabajo, ni el Estado podrá resolver el difícil problema del impuesto; porque el crédito está llamado en el porvenir á modificar y tal vez hasta suprimir el impuesto.

Ademas, nuestro pueblo necesita trabajo y lo obtendrá desde el momento mismo en que se comience la vía férrea, y despues por la multitud de empresas nuevas que se levantarán por todas partes para explotar nuestros ricos elementos naturales. De esta manera, con la creacion de nuevos intereses acumulados por el trabajo y por la economía, podremos desviar á la masa de la poblacion de esa senda fatal de las revoluciones y de los motines en que camina penosamente desde hace medio siglo.

Hay todavía otra razon mas patente. Establecidas las vías férreas y consolidadas ya nuestras instituciones, y atendiendo á que los motines tienen hoy un carácter de localidad que los aleja con mucho de la importancia que tenían otras veces; el gobierno podrá muy fácilmente y en muy pocos dias, con el auxilio de los ferrocarriles, arrojar sobre ellos las fuerzas militares suficientes para aplastarlos en su cuna. Hé aquí cómo un sistema de vía férrea en el país, no solo le dará la riqueza y la prosperidad en muy pocos años, sino tambien la paz, y con ella la seguridad de ser siempre una nacion independiente y libre.

Otro de los graves males que el país resiente á cada momento, es la falta de unidad en sus intereses, ya porque sus Estados se encuentran en una base geográfica demasiado extensa y con una poblacion relativamente pequeña, ó bien porque la diferencia de sus razas y de sus climas, tiende á separar entre sí las localidades y alejar la comunicacion de ideas, que debe ser la fuerza de la nacionalidad.

Todos los patriotas ilustrados están de acuerdo en la

Las vías férreas traerán los capitales extranjeros y los establecimientos de crédito.

Las vías férreas proporcionarán trabajo.

Las vías férreas harán desaparecer los motines y habrá paz y seguridad.

Estado social de nuestro pueblo.

Necesidad de remediarlo.

urgente necesidad de buscar el medio de fundir las diversas razas que pueblan nuestro territorio, en una sola, para que el idioma, las costumbres, los hábitos, las tendencias y los intereses vengan á unificarse; para que se forme un solo pueblo, de esa multitud de agrupaciones abyectas y degradadas, restos desgraciados de las naciones indígenas de los que hemos debido formar ciudadanos, pero de quienes no hemos hecho mas que los instrumentos y las víctimas de nuestras guerras civiles.

Si realmente queremos regenerarlas y atraerlas á la civilización para levantar al país de la postración en que se halla, porque ellas forman las tres cuartas partes de nuestra población; no debemos perdonar ningún sacrificio pecuniario para establecer un sistema de vía férrea, como el instrumento mas poderoso para transformarlas en poco tiempo.

Por otra parte, es preciso civilizar, robustecer y aumentar la población de nuestro país, facilitándole el establecimiento de colonos extranjeros. La agricultura, la industria y el comercio, las rentas y los recursos de un Estado, están en relación proporcional con el número de sus individuos; por esto la Holanda con dos mil habitantes por cada legua cuadrada se considera como uno de los países mas ricos, pero en general se miran como bien poblados aquellos Estados que tienen de quinientos á seiscientos por cada una. Aplicando estos principios á nuestro país que cuenta apenas setenta y siete habitantes por legua cuadrada, tendremos que convenir en que necesita una población ocho veces mayor que la que hoy tiene, para que pueda colocarse en el completo desarrollo de sus elementos naturales.

De nada le sirve la multiplicidad y riqueza de sus producciones si le faltan los brazos suficientes para explotarlas; y si aun los brazos que tiene se encuentran inmóviles para el progreso; porque sus poblaciones se hallan aisladas unas de otras, por las grandes distancias que las dividen.

De estas consideraciones debemos inferir, que la nación no será fuerte ni rica á pesar de sus producciones naturales, mientras no podamos unir entre sí sus poblaciones mas distantes, por medio de las vías férreas, para proporcionarles la unidad de intereses naturales, comerciales y políticos, que vendrán necesariamente con el cambio de los productos de sus diferentes climas, y con el contacto de las ideas.

Debemos inferir tambien, que mientras no tengamos la baratura de los fletes que proporcionan las vías férreas, y

Solo por un sistema de vía férrea podemos conseguirlo.

Necesidad de aumentar la población por medio de colonias extranjeras.

La población que tiene el país, es insuficiente para explotar sus riquezas naturales.

Consecuencia.

Otra consecuencia.

una ley amplia y protectora para establecer entre nosotros colonias extranjeras, no podremos cubrir los inmensos huecos que dividen á nuestras poblaciones, ni entrar de lleno en la corriente impetuosa de civilización que arrastra á nuestro siglo.

Tampoco podemos negarnos á la asociación universal con las demas naciones del globo, sin el grave peligro de que permaneciendo estacionario el país como hasta aquí, sucumba ante otra raza emprendedora y vecina nuestra, que buscará nuestro clima y nuestras riquezas naturales para explotarlas, ya que nosotros por nuestros vicios sociales y por nuestra falta de prevision no hemos querido hacerlo.

Los verdaderos enemigos de la nacionalidad de México, son los que se oponen á su progreso, bajo el pretexto de salvarlo; los que aparentan creer que permaneciendo el país pobre, ignorante, aniquilado por la guerra civil y dividido en castas, podrá conservar mejor su independencia, al lado de un vecino emprendedor y poderoso, que aumenta en la actualidad su población, en 1.000.000 cada año.

Lo lógico, lo racional, es creer lo contrario, que desarrollando nuestras riquezas naturales, unificando nuestras diversas razas, alzando los salarios de nuestros trabajadores; y aumentando, civilizando y robusteciendo nuestra población por la introducción de colonos, de capitales y de industrias extranjeras por medio de un sistema de vías férreas, México será mas fuerte y mas poderoso para asegurar la paz y rechazar las invasiones.

Basta que procurémos que estas vías férreas comiencen á construirse del centro á la circunferencia, para que estemos persuadidos de nuestras propias fuerzas contra las asechanzas de las demas potencias; porque entonces se concentrarán y multiplicarán nuestros elementos de vida, la nación tendrá confianza en sí misma, y sus instituciones y su independencia quedarán definitivamente aseguradas.

Los medios de que se ha valido la nación vecina para levantarse como un gigante entre las umbrosas selvas de su territorio, son los que nosotros debemos imitar. Allí se ha fundado la libertad política, religiosa y civil en toda su extensión; allí, á la sombra de los derechos individuales, ha podido el hombre obrar espontáneamente sobre la naturaleza, y trasformarla en pocos años. Allí, gracias á la libertad de sus instituciones se han podido desarrollar asombrosamente los elementos naturales de su territorio,

El aislamiento de México es un grave peligro.

Quiénes son los enemigos interiores de la nacionalidad de México.

Único medio de salvar la nacionalidad.

Las vías férreas deben construirse de centro á la circunferencia.

La grandeza de los Estados-Unidos proviene de sus instituciones democráticas.

se ha podido atraer la corriente incesante y continua de la poblacion europea, que no cabiendo ya en aquel continente, tiene que buscar una nueva patria, formándose así, en muy poco tiempo y de unas cuantas humildes y pequeñas colonias de proscriptos y de emigrados, una de las naciones mas ricas y mas poderosas del mundo, que debemos considerar como el ejemplo y como la escuela del progreso humano.

Pero esta riqueza, esta prosperidad que no ha tenido precedente en los anales de la historia, ha venido á tener todavía un acrecimiento mas rápido y verdaderamente portentoso, con el establecimiento de las vías férreas, que se multiplican hoy por toda la grande extension de su territorio.

Tiene ya construidas 62,000 millas, y están en construccion mas de 20,000. En 51 trasportaban 5,000,000 de toneladas, por valor de mas de 810,000,000 de pesos; en 71 este valor ha subido á mas de 10,800,000,000 de pesos, en 72,000,000 toneladas, correspondiendo este aumento, á 3,375,000 toneladas por cada año.

El gobierno de los Estados Unidos á veintiuna líneas de ferrocarriles, ha concedido una subvencion de 228,171,929 acres de tierra, que vendidos á 5 pesos, precio ínfimo de esos terrenos, dan el producto de 1,140,000,000.

Al ferrocarril del Atlántico al Pacífico, ademas de..... 25,600 acres por milla, ha garantizado el interes de..... 200,000,000 á los bonos de la compañía.

La confianza que se tiene en las empresas de ferrocarril ha hecho que se encuentren repartidas en el comercio, 3,000,000,000 de obligaciones con un rédito que no baja de un 6 por ciento.

La pequeña villa de Puebla (en el territorio del Colorado) ha dado una subvencion de 150,000 pesos, no constando mas que de 1,500 habitantes; porque ademas de las ventajas comerciales que producen, las tierras, tienen desde luego un valor cinco veces mayor.

Este vasto comercio ha sido creado enteramente por la reduccion de los fletes, pues el precio en los caminos carreteros era semejante á los de México, 20 centavos por tonelada en cada milla para el maíz ó para el trigo; de esto resultaba que ambos efectos no podian trasportarse sino á 125 millas el maíz, y á 250 el trigo. Hoy, por el auxilio de los ferrocarriles, el maíz puede trasportarse y 1,600 millas y el trigo á 3,200.

Entre nosotros podemos calcular en 60 centavos la carga de maíz por flete comun en 10 leguas; pero establecidas las vías férreas y conforme á las tarifas que propo-

Los Estados Unidos son el ejemplo del progreso humano que debemos imitar.

El aumento portentoso de su prosperidad se debe á sus vías férreas.

Tienen los Estados Unidos 62,000 millas que trasportan anualmente efectos por valor de..... 10,800,000,000.

El aumento anual es de mas de..... 3,000,000 por año.

Los Estados Unidos subvencionan ampliamente las vías.

Subvencion á su ferrocarril interoceánico.

El pueblo americano facilita sus fondos para la construccion de vías.

Subvencion notable y sus causas.

La reduccion de fletes de las vías férreas en los Estados Unidos es la causa principal de su movimiento comercial.

Efectos necesarios y acendrosos que producirá en México el establecimiento de ferrocarriles.

ne la comision, cada carga no costará mas que 15 centavos, esto es, la cuarta parte; pudiendo en consecuencia extenderse su consumo á 150 leguas en años comunes y á 300 en años de escasez, y el trigo á doble distancia. Esto mismo podemos decir del ganado, de la cebada y de los demas cereales y frutos del país; advirtiéndole que como los fletes de mar son todavía mas bajos que los de ferrocarril, una gran parte de ellos se exportarán al extranjero. El consumo del pulque se extenderá á todo el territorio, y por la aplicacion de los principios químicos, se abreviará la vejetacion del maguey, y se conseguirá suspender la fermentacion de su producto, para exportarlo tambien al extranjero. Ademas, la industria aprovechará los filamentos de la misma planta.

Tambien debemos considerar la multitud de viajeros acomodados que vendrán de paseo ó á causa de salud en todas las épocas del año, buscando ya la benignidad y diversidad de nuestros climas, ó bien los risueños y encantados paisajes de nuestra virgen naturaleza; porque México está llamado á ser la Italia y la Suiza del Continente americano.

Pero estas ventajas no se obtienen sino con grandes sacrificios, mucho mayores todavía para nuestro país que carece del material, de los capitales, del espíritu de empresa y de la práctica de la nacion vecina.

Es necesario convencerse que para obtener los inmensos resultados que producen las vías férreas, es preciso perder fuertes cantidades, y por esto jamas podrán establecerse en él, si no es por el auxilio de las subvenciones. Una empresa abandonada á sus propios recursos, es imposible. Seria una felicidad el que nuestras empresas pudieran subsistir sin el auxilio del Estado ni de los capitales extranjeros, para saber hasta dónde alcanzaban nuestras fuerzas impulsadas por el espíritu de asociacion; pero siendo tan escaso entre nosotros el numerario, y el rédito el de un 12, un 18 y un 24 por ciento anual en nuestro país, el espíritu de empresa tiene que ser por hoy muy mezquino. Por otra parte, es preciso que la experiencia nos enseñe que hay seguridad y ventaja en colocar nuestros fondos en las empresas de ferrocarriles, y de aquí viene la necesidad de las subvenciones del Estado, y que los capitales extranjeros sean los que se pongan al frente de ellas; porque en el extranjero, el rédito es de 2, 4, y 6 por ciento anual, y si por el auxilio de las subvenciones podemos nosotros establecer un sistema de vía férrea que produzca á lo menos un 10 por ciento anual, es evidente que el interes de los capitales extranjeros se colocará de nuestro lado, y que

Concurrirá la de viajeros en todas las estaciones del año.

México necesita hacer mayores sacrificios que los Estados Unidos para establecer sus vías férreas.

Necesidad de que México subvencione las vías férreas.

Escasez de numerario.

Por qué en México no pueden establecerse grandes empresas, y lo que necesita para atraer capitales extranjeros que las ejecuten.

entonces nos sobrarán fondos para todo género de empresas.

Un principio innegable que debemos tener presente.

Fijemos, pues, este principio como incontrovertible: *Que sin una fuerte subvencion del gobierno y sin capitales extranjeros, no podremos establecer en el país un sistema de vias férreas con fletes baratos, ni levantarle de la prostracion en que se halla.*

Los gobiernos no deben ser empresarios.

Es necesario prevenir una objecion. Puesto que para obtener un sistema de vias férreas con fletes baratos, para que puedan dar un resultado práctico, es preciso subvencionarlas con el importe de la mitad, ó de las dos terceras partes del valor de las vias, ¿por qué no las construye el gobierno por el ministerio de fomento, cuando tendria entonces la ventaja de ser dueño de ellas y de abrirlas al público con fletes excesivamente bajos?

Primera razon.

A esto podemos responder, 1º, que el gobierno no tiene capitales para construir el sistema de via férrea que proponemos, ni crédito para negociarlos; pues adviértase que hoy la subvencion no se le propone en dinero, sino en bonos con un rédito de un 6 por ciento anual; por lo que en el plazo de diez años no tendrá obligacion de pagar mas que el importe de dicho rédito, y despues de diez años, en el espacio de cincuenta, el 2 por ciento de amortizacion de lo que haya importado el capital de las subvenciones, de los tramos que se le hayan entregado.

Segunda.

2º Porque en todos los países del mundo está probado que no conviene á los intereses del gobierno hacerse empresario, porque las obras quedan mas imperfectas, salen costosas y dilatan un tiempo mayor que el necesario para de su construccion.

Tercera.

3º Porque aun las grandes empresas de particulares tienen siempre una administracion demasiado cara y dispendiosa, como se puede notar en la del ferrocarril de Veracruz por lo que ha costado y por la manera con que se han invertido sus fondos; y en las principales empresas que existen en nuestro país, puesto que se advierte en ellas que cuando no les falta la unidad de pensamiento, les falta á lo ménos la unidad de intereses.

Cuarta.

4º Porque aunque los gobiernos tengan la mejor voluntad de proseguir las empresas que han comenzado, no siempre tienen la posibilidad de hacerlo, como lo podemos observar en la obra del dasague del Valle y en otras muchas.

Quinta.

5º Porque cuando los gobiernos se encargan de una empresa, ó bien sus agentes dilapidan fraudulentamente los fondos, ó bien para cubrir su responsabilidad cuando obran de buena fé, tienen necesidad de perder su tiempo en jus-

tificar sus actos; ó bien sucede que cambiándose el personal de la administracion, se cambian los planes de la obra, gastándose entonces en destruir y reformar, lo que debiera gastarse en proseguirla.

Una vez establecido el principio de que es preciso que haya subvencion por parte del gobierno, y capitales extranjeros para establecer las vias férreas, y que el gobierno no puede ni debe por sí mismo emprender su construccion, tanto porque carece de fondos, cuanto porque esto seria antieconómico y perjudicial á los intereses del erario; resta manifestar á la comision, que este tiene los recursos suficientes para subvencionar 300 leguas de via férrea. Es claro que si se quisiese dar esta subvencion en numerario, no podrian construirse mas que 17 leguas por año; pero si estos fondos se dedican exclusivamente para pagar los réditos de la subvencion, podrán construirse las 300 leguas en poco tiempo y quedarán en breve sastifechas las necesidades del país, aplazando la amortizacion del capital, que importe la subvencion por 10 años, para que periódica é insensiblemente con solo el 2 por ciento anual y en un espacio de 50 años, quede satisfecha. De esta manera el país pagará la subvencion con parte del aumento natural que producirán las vias férreas, y haciéndose cargo los Estados de la otra mitad de la subvencion en los ramales que les pertenezcan, podrán construirse 400 leguas ó mas.

El gobierno tiene los recursos bastantes para establecer una via férrea de 300 leguas, asegurando el pago de réditos de la subvencion que conceda.

La amortizacion del importe de la subvencion quedará pagada fácilmente.

Pagando los Estados la mitad de la subvencion de sus ramales, se deberá á n construir 400 leguas ó mas.

Al fin del año de 1873 se habrán concluido 50 leguas, ó sean 200 kilómetros de ferrocarril.

Al fin del año de 1874 se habrán construido cien leguas ó 400 kilómetros, y se deberá pagar por réditos de lo construido en 1873 la cantidad de..... \$120,000

Al fin de 1875 se habrán construido 600 kilómetros, y se deberá pagar por réditos..... \$240,000

Al fin de 1876 estará concluida la via hasta el Pacífico, y pagará por réditos..... \$360,000

Se advierte, pues, que los desembolsos de la nacion no pueden estimarse excesivos atendiendo á los grandes beneficios que un ferrocarril semejante deberá proporcionarle.

Esta convencion exige un desembolso relativamente pequeño.

Suponiendo que la via principal tenga una extension de 800 kilómetros, motivará el pago anual de una suma de \$480,000 por réditos de la subvencion al 6 por ciento.

Si los ramales tienen una extension igual á la via principal, debiendo percibir un subsidio equivalente á la mitad del que se asignará para aquella, ocasionarán un pago de \$240,000, que unidos á lo que devengará la via principal, hacen la suma de \$720,000.



Máximum que se pagará dentro de once años.

Cuando haya de comenzarse la amortización, habrá que agregar por esta causa la cantidad de \$240,000 y se llegará á \$960,000 como *máximum* de gasto anual que desde este punto comenzará á ser menor en cada año hasta extinguirse totalmente en un período de 60.

No está por demás hacer notar que esta suma de..... \$960,000 representa solo las dos terceras partes de lo que hoy se paga á la compañía de Veracruz por una línea cuya extensión equivale á la cuarta parte, de la que alcanzará la del Pacífico con sus ramales; y que sus fletes costarán una cuarta parte, respecto de los efectos que vengan de Veracruz, ó una mitad respecto de los efectos nacionales que se dirijan á aquel puerto con el objeto de exportarse.

Esfuerzos que deben hacer los gobernadores y las legislaturas.

Como el erario federal apenas tiene los recursos bastantes para pagar los réditos de la subvención de la vía principal, y para auxiliar los ramales de los Estados con el importe de la mitad de ella; es indispensable que estos hagan á su vez los sacrificios necesarios para aprovecharse de las ventajas incalculables que les debe producir, extendiéndola á las poblaciones mas importantes de sus respectivos territorios.

La mitad de la subvención por cada legua importará 20,000 pesos, y el rédito anual de esta cantidad 1,200 pesos; de manera que un Estado que tuviera un ramal de diez leguas, tendría que pagar anualmente de réditos 12,000, y otro que tuviera un ramal de treinta, pagaría 36,000.

Así, todo el porvenir y la riqueza de los Estados, vendrán á depender muy directamente de la ilustración y del empeño de los gobernadores y de las legislaturas, que procurarán asegurar los fondos necesarios para pagar á la empresa la mitad de la subvención de sus ramales.

Es un deber del Congreso decretar las vías férreas.

Debe adoptarse la vía angosta para obtener fletes baratos, porque sin esta condición, el país no conseguirá las ventajas que esperamos.

El país tiene disponibles 700,000 pesos anuales del 15 por ciento, y estamos en el deber de dedicarlos á la construcción de ferrocarriles bajo el sistema de vía angosta que es el mas económico, para obtener fletes baratos, y con ellos las ventajas que esperamos para levantarlo de la postración en que se halla. Las escaseces actuales del erario no se nos pueden objetar, porque hasta dentro de dos años y medio no comenzará el pago de réditos, y esto en la insignificante cantidad de 120,000 pesos. Apoyada en estas razones la comisión, propone el siguiente proyecto de ley para que si la diputación permanente tiene á bien aprobarlo, pueda presentarse como dictámen al Congreso, en las sesiones próximas, para que se discuta.

PROYECTO DE LEY.

Art. 1º Se faculta el ejecutivo para que reforme la concesion de 10 de Diciembre de 1870, dada para establecer una vía férrea de comunicacion interoceánica desde las costas del Golfo, hasta las de Pacífico, bajo las bases siguientes:

1ª El tramo de la vía de México hasta la costadel Pacífico, estará concluido ántes del 31 de Diciembre de 1876 y en cada uno de los años de 73, 74 y 75 se construirán por lo ménos 200 kilómetros de vía igual en anchura á la de México á Cuantitlan.

2ª En sustitucion del auxilio en tierras á que se refieren los artículos 7º y 8º de la expresada concesion, podrá otorgarse un subsidio pecuniario que no exceda de 10,000 pesos por cada kilómetro de vía que se ponga en explotacion.

3ª Este subsidio será representado por un papel especial que se emitirá al efecto ganando 6 por ciento de intereses en cada año, contando desde 1º de Enero posterior á su entrega, y amortizándose 2 por ciento en cada año, comenzando desde el undécimo despues del primero, por el cual se causen réditos. El pago del rédito y amortizacion del subsidio, se hará por la tesorería general de la nacion, ó por la aduana máxima de Veracruz á eleccion de los interesados, admitiéndose en esta última, los títulos representativos de cualquiera efectivo en pago de los derechos que en ellos se causen.

4ª La entrega del papel que representa la subvencion, se hará por tramos de 100 kilómetros ó por una fraccion de estos si la hubiere.

5ª Bajo las mismas condiciones que la vía de México á la costa del Pacífico, podrán establecerse ramales que terminen en las ciudades de Pachuca, Querétaro, Morelia, Guanajuato, Leon, San Luis Potosí, Aguascalientes, Zacatecas, Guadalajara y Colima, con tal de que la subvencion Federal no exceda de 5,000 pesos por kilómetro; y que por cada año, posterior á la conclusion de la vía de México al Pacífico, se pongan en explotacion por lo ménos de 200 kilómetros de ferrocarril. La empresa podrá extender sus líneas hasta la frontera ó á otras poblaciones de los Estados conviniéndose con sus gobiernos respectivos pero sin ninguna subvencion federal.

6^a Estos ramales deberán estar en explotación dentro de diez años ó ántes, sin perjuicio de lo prevenido respecto á la vía principal.

7^a. Ninguna de las concesiones en virtud de esta autorización, podrá tener el carácter de exclusion.

Art. 2^o Las modificaciones que fueren hechas á la concesion de 10 de Diciembre de 1870, en virtud de esta autorización, no serán válidos sino mediante la aprobacion del Congreso.

Sala de comisiones de la diputacion permanente, México, Julio 4 de 1872.—*Manuel F. Soto.*—*Ricardo Ramirez.*—*Severo L. Guerrero.*

Al márgen.— Primera lectura é imprímase.

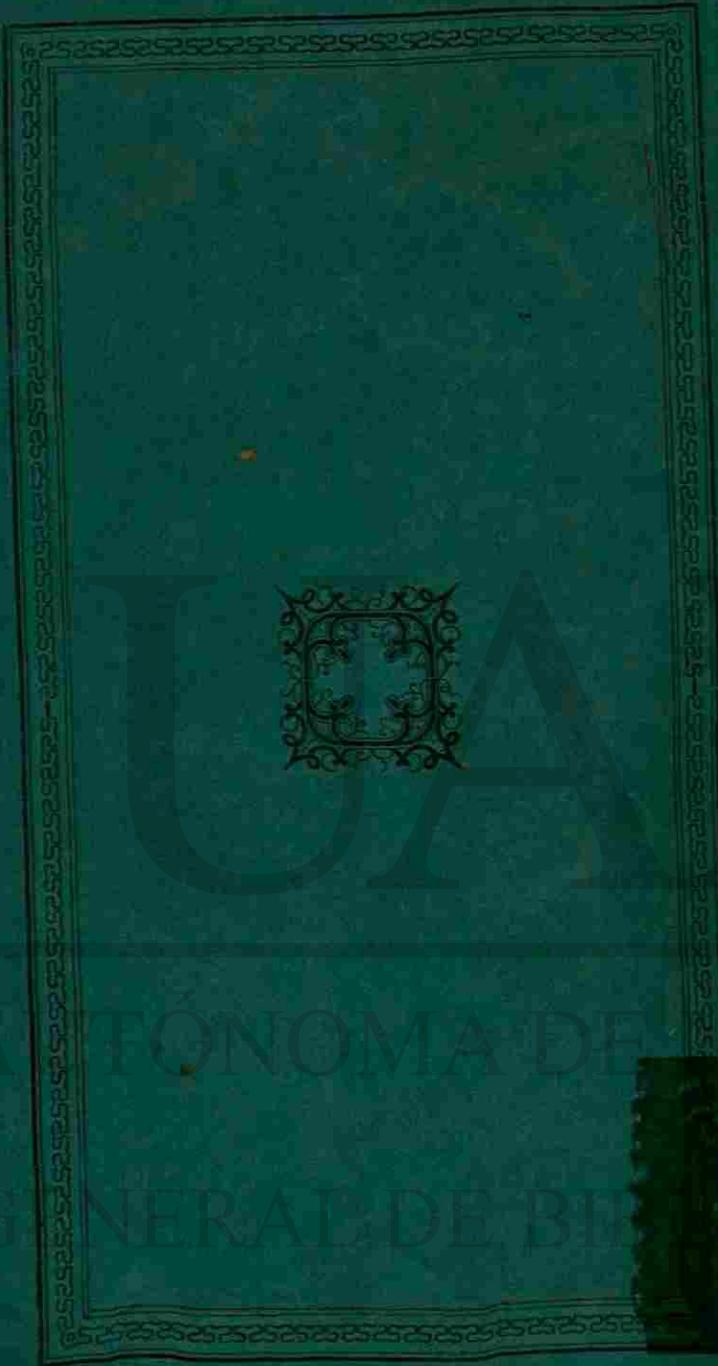
Julio 4 de 1872.—*Mont.*



FONDO BIBLIOTECA PÚBLICA
DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN

DIRECCIÓN GENERAL DE BIBLIOTECAS



10