

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 civilizacion para levantar al país de la postracion en que se halla, porque ellas forman las tres cuartas partes de nuestra poblacion; no debemos perdonar ningun 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 poblacion 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 relacion 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, tendríamos que convenir en que necesita una poblacion 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 nacion 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 poblacion por medio de colonias extranjeras.

La poblacion 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 civilizacion que arrastra á nuestro siglo.

Tampoco podemos negarnos á la asociacion 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 poblacion, 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 poblacion por la introduccion 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 entónces se concentrarán y multiplicarán nuestros elementos de vida, la nacion tendrá confianza en sí misma, y sus instituciones y su independencia quedarán definitivamente aseguradas.

Los medios de que se ha valido la nacion 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 extension; 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.

Unico 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 asombrosos 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 vírgen 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 ménos un 10 por ciento anual, es evidente que el interes de los capitales extranjeros se colocará de nuestro lado, y que

Concurrencia 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 inegable 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 vías 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 vías 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 vías, ¿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 vía 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 vías 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 vía férrea. Es claro que si se quisiese dar esta subvencion en numerario, no podrían 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 satisfechas 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 vías 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 vía férrea de 300 leguas, asegurando el pago de réditos de la subvencion que conceda.

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

La amortizacion del importe de la subvencion quedará pagada fácilmente.

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

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 vía hasta el Pacífico, y pagará por réditos..... \$360,000

Esta conuinacion exige un desembolso relativamente pequeño.

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

Suponiendo que la vía 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 vía 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 vía principal, hacen la suma de \$720,000.

Máximum que se pagará dentro de once años.

Cuando haya de comenzarse la amortizacion, 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 demas 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 extension 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 subvencion 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 subvencion 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, tendria que pagar anualmente de réditos 12,000, y otro que tuviera un ramal de treinta, pagaria 36,000.

Así, todo el porvenir y la riqueza de los Estados, vendrán á depender muy directamente de la ilustracion 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 subvencion de sus ramales.

Es un deber del Congreso decretar las vías férreas.

Debe adoptarse la vía angosta para obtener fletes baratos, porque sin esta condicion, 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 construccion 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 postracion 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 comision, propone el siguiente proyecto de ley para que si la diputacion 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 costa del 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 Cuautitlan.

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 marítima de Veracruz á eleccion de los interesados, admitiéndose en esta última, los títulos representativos como dinero efectivo en pago de los derechos que en ella 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.

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

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

Art. 2º 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 PUBLICA
DEL ESTADO DE NUEVO LEON

