

FERROCARRIL de MEXICO al PUEBLO de la PIEDAD.—El permiso concedido en 13 de Octubre último á los CC. Luis Miranda é Iturbe y Carlos Alvarez Rul, viene á llenar un vacío que se hacia ya sentir demasiado, proporcionando á los habitantes de la Capital una nueva línea de ferrocarril que á las ventajas ordinarias reuna la de establecer trenes fúnebres, que con las mismas favorables condiciones de baratura y comodidad, conduzcan los cadáveres y acompañamientos á los panteones de aquel rumbo.

Las garantías estipuladas en el citado permiso, son evidentemente bastantes para asegurar el cumplimiento de las obligaciones de la Empresa; siendo de advertir, que ya ha tenido efecto el depósito de acciones á que se refiere el art. 11, y que por lo mismo es de esperar en el éxito. El contrato aparece entre los documentos bajo el núm. 5.

FERROCARRIL NACIONAL entre TEHUACAN y la ESPERANZA.—Por los antecedentes que obran en esta seccion, consta que el ingeniero Mariano Tellez Pizarro, director del camino de México á la Esperanza, remitió á esta Secretaría en Marzo de 1875 una extensa Memoria relativa al proyecto de la construccion de un ferrocarril por traccion de sangre entre Tehuacan y la Estacion de la Esperanza, de la via férrea de Veracruz, acompañando los planos y perfiles respectivos; y aunque la administracion de aquella época alabó el proyecto en la parte científica, lo desechó por no entrar en las miras del gefe del Poder Ejecutivo llevar á cabo esa clase de obras por administracion, lo que se comunicó al ingeniero Tellez Pizarro.

Establecido el Gobierno actual, y deseando vd. conocer las condiciones del proyecto, se sirvió pedir un informe al ingeniero Tellez Pizarro. En cumplimiento de aquella órden remitió dicho ingeniero, en Abril del presente año, la Memoria relativa (Documento núm. 6), á cuyo exámen se procedió en esta Seccion por acuerdo de vd. Hecho un minucioso estudio del asunto, se encontró tanta laboriosidad como exactitud en los datos, cálculos y resultados. Sin mencionar las bases propuestas por el inteligente autor del proyecto para la construccion y explotacion del ferrocarril, la Seccion llamó la atencion de vd. sobre la circunstancia de que, con solo la suma de 3,700 pesos mensuales, podia llevarse á cabo tan importante mejora en la parte de substruccion y ejecucion de la superestructura, destinándose á la compra de material fijo para esta y del rodante, la exhibicion extraordinaria de 75,000 pesos. Igualmente hizo notar á vd. la cortedad del tiempo que deben durar dichas exhibiciones, que solamente será de dos años y medio, reduciéndose el importe total del camino, incluso el material rodante, á la suma de 298,500 pesos.

Respecto de explotacion, propuso el interesado que, una vez concluida la via, se diera en arrendamiento y con sus productos se emprendiera otra mejora de igual naturaleza.

La Seccion encontró la idea perfectamente realizable, atendidas las circunstancias del erario y las ventajas que debian resultar de su ejecucion; en consecuencia, opinó que debia llevarse á cabo la obra por cuenta del Gobierno y bajo la direccion del autor del proyecto.

Habiéndose vd. servido acordar de conformidad, se contestó en ese sentido al ingeniero Tellez Pizarro, librándose las órdenes correspondientes, de conformidad con el proyecto.

Comenzaron los trabajos de esta via en Julio del año próximo pasado, continuando sin interrupcion hasta la fecha. Debo hacer constar que habiendo bajado el precio del material fijo en Inglaterra, el presupuesto primitivo tiene que sufrir una notable reduccion.

Para la instalacion de la via ha sido necesario ocupar terrenos de particulares: unos han sido cedidos gratuitamente; otros han sido indemnizados por precio convenido, y quedan algunos pendientes de pago.

Las obras de terracería se encontraban concluidas en una longitud de 29 kilómetros 376 metros hasta 30 de Noviembre, y faltan para completarlas en su totalidad 21 kilómetros 624 metros, debiendo ser en conjunto de 51 kilómetros.

Hay terminados completamente tres puentes de mampostería, y quedaban en obra otros tres, de los cuales uno de mampostería estaba al terminarse, otro tambien de mampostería ya cimentado, y el tercero, que deberá ser de mampostería y fierro, tenia ya concluida la parte de fierro, que se construyó en los talleres de la Empresa del Ferrocarril Mexicano, establecidos en Orizaba. Faltan tres por emprender. El total de ellos será de nueve.

Se han construido nueve alcantarillas y dos pasos de agua de mampostería; faltan trece alcantarillas y algunos pasos de agua. Las primeras deberán ser en número de 22, y varias de ellas están proyectadas con muros de mampostería y cubierta de fierro, formada de rieles.

Las estaciones serán tres: la primera en Esperanza, la segunda en Cañada Morelos, y la tercera

en Tehuacan. La primera quedará inmediata á la del Ferrocarril Mexicano, que está para abrirse al público, en sustitucion de la de Boca del Monte. Se ha limitado por una zanja la parte que ocupará en terrenos que cedió espontáneamente el Sr. Francisco Gutierrez. La segunda, que será la central y la más importante, se instaló en Cañada Morelos en una finca situada en el crucero de las carreteras nacionales de Amozoc á Veracruz por Orizaba, y de Tehuacan á la Esperanza, cuya finca se compró en la cantidad de \$2,440, que quedaron ya pagados: en ella están establecidos los talleres para las obras y los depósitos de materiales. La tercera, en Tehuacan, ha comenzado á construirse en un terreno que cedió la municipalidad en el ex-convento del Carmen.

Los paraderos serán tres: uno en Miahuatlan, cuya localidad no se ha designado todavía; otro en el Carmen, y otro en el Llano Grande, cuyos dos últimos quedarán situados en terrenos pertenecientes á la hacienda del Carmen, que su propietario, el C. Rafael Vargas, tiene cedidos sin remuneracion, en la extension necesaria y con agua para abrevadero y demas usos. En 30 de Noviembre existia el material siguiente, acopiado para la construccion de estaciones: 608 vigas de á 7 varas, 72 tablonces, tambien de á 7 varas, 72 morillos, 180 latas, 6,150 tejamaniles, 8,000 adobes y 19 rejas de fierro para ventanas, y una bomba para elevar el agua de pozo en la estacion de Cañada Morelos, de una profundidad de 18.50 metros.

Hay comprados 389 durmientes de encino, de las dimensiones competentes.

La Direccion está regularmente dotada de carros, mulas, herramienta y utensilios, y todas las reparaciones se hacen en Cañada Morelos en talleres propios, de carpintería, carrocería, herrería y talabartería, atendiéndose allí mismo al herraje y curacion del ganado.

Los gastos hechos desde Julio del año próximo pasado hasta fines de Noviembre, y lo que en cada mes se ha pagado por jornales, consta en el estado siguiente:

GASTOS.		JORNALES.	
Julio y Agosto.....	\$ 2,175 47	Julio y Agosto, 4,976.....	\$1,814 55
Setiembre.....	2,453 24	Setiembre, 5,065.....	1,868 80
Octubre.....	4,421 79	Octubre, 4,562.....	1,654 36
Noviembre.....	4,279 60	Noviembre, 3,857.....	1,449 16
Suma.....	\$13,330 10	Jornales, 18,460.....	\$6,786 87

Con respecto al presupuesto aprobado, hubo durante este período una economía de \$4,437.91, debida en su mayor parte á que los particulares han cedido algunos de los materiales para las obras, y á que los gastos de direccion y administracion han sido muy reducidos.

FERROCARRIL de MEXICO á LEON.—Deseando el Gobierno, despues de su establecimiento, conocer cuál era el estado en que se hallaba el asunto relativo á esta línea, y saber hasta dónde habia cumplido la Compañía concesionaria con las obligaciones que contrajo, dispuso que por la Seccion se hiciera un estudio concienzudo del mismo asunto, de cuyo estudio emanaron dos cuestiones:

1ª Si habia caducado la concesion.

2ª Cuál era la pena en que habia incurrido la Empresa por no haber dado cumplimiento á las obligaciones del contrato.

Para resolver la primera, bastaba consultar cuáles fueron los compromisos contraidos, y deducir de las debidas constancias, si la Compañía habia cumplido con ellos. El art. 5º de la concesion fijó el plazo de diez meses, contados desde la fecha de la concesion, para dar principio á los trabajos, y el de diez y ocho meses para entregar construidos cincuenta kilómetros. Ahora bien; habiéndose elevado la concesion al rango de ley el 5 de Diciembre de 1874, los trabajos de la via férrea debieron comenzar el 5 de Octubre de 1875.

Por los datos que existen en esta Secretaría, consta que el representante de la Empresa avisó en 8 de Noviembre de 1875, que el 1º de dicho mes se habia dado principio á la obra; luego habiendo pasado el plazo de diez meses, el privilegio debia considerarse caduco por haberse faltado á la primera cláusula del art. 5º ya citado. Con respecto á la 2ª cláusula, no habiéndose construido ni un solo metro á los diez y siete meses diez dias, fecha en la cual participó el representante de la Empresa que se suspendian los trabajos, no siendo posible, en la verdadera acepcion de la palabra, que en veinte dias estuviera concluido aquel tramo, es evidente que tampoco se le dió cumplimiento. El art. 38 de la ley pudo servir á la Empresa de argumento para defenderse contra la declaracion de caducidad en cuanto á la 2ª cláusula del art. 5º, supuesto que todo caso fortuito ó de fuerza mayor libraba á la Empresa

de sus compromisos; pero terminantemente se expresó que la suspensión duraría solamente el tiempo que durase el impedimento; y como en Diciembre de 1876 había cesado este, que consistió, según las manifestaciones del apoderado de la Compañía, en que las fuerzas sostenedoras de la revolución impedían los trabajos, quedó sin valor, por lo mismo, la excepción, no existiendo en aquella época fuerza alguna que impidiera los trabajos, y no habiéndose, sin embargo, continuado estos como debió haberse hecho conformándose con el tenor del mismo art. 38. En consecuencia, no habiéndose comenzado los trabajos en el debido tiempo, ni continuándose, y no siendo por otra parte posible, con arreglo á los preceptos de la ciencia, que en los veinte días que faltaban estuvieran concluidos cincuenta kilómetros, la Secretaría resolvió que se declarase caduca la concesión por no haber cumplido la Compañía con las obligaciones que contrajo.

La segunda cuestión que se derivó inmediatamente, fué la de hacer efectiva la garantía dada por la Empresa concesionaria. Es incuestionable que, puesto que la Compañía había faltado á esos compromisos, incurriendo en la pena de caducidad, cabía la aplicación de la fracción 1.^a del art. 39 que dice: "Los concesionarios dan la garantía de \$150,000, que perderán en el caso de no cumplir con las obligaciones señaladas en el art. 5.^o de esta ley, y en los términos en él expresados." El cumplimiento de esa cláusula fué competentemente garantizado con hipoteca especial.

En vista de este exámen, el Ejecutivo creyó llegado el caso de declarar caduca la concesión del ferrocarril de México á Leon, lo que se acordó en 26 de Diciembre de 1876, comunicándose á la Empresa y ordenando que por la Tesorería general se le hiciera efectivo el pago de los \$150,000 que en consecuencia debía verificar.

Como resultado de estos acuerdos, la Tesorería general trabó ejecución en la casa llamada de Escandon, ubicada en Tacubáya, y en la Hacienda de Miacatlan, situada en el Estado de Morelos, quedando ambas fincas al cuidado de un depositario.

En tal estado las cosas, y después de diversas conferencias en las que la Empresa expuso varias razones, alegando que aunque fuesen notorias las faltas en que había incurrido, ellas reconocían por origen causas ajenas á su voluntad, bastante bien probada, con solo atender á las sumas que había invertido, surgió la consideración de que las penas pecuniarias estipuladas en esta clase de contratos, nunca deben verse con el carácter de una especulación para el Erario, sino única y exclusivamente como una pena que sirviera de estímulo á los empresarios para llenar en el menor tiempo posible las condiciones de sus contratos.

Como á esta justa consideración había también que añadir la de que, según los inventarios y liquidación, resultaba ser cierto que la Empresa había invertido una respetable suma, fué necesario dar cabida á lo que la prudencia, la equidad y aun la misma conveniencia pública aconsejaban en el caso.

Atenuar la pena sin menoscabo alguno del principio de imponerla, fué entonces la idea dominante, idea robustecida con la de no desaprovechar las obras materiales ya ejecutadas ni los trabajos científicos llevados á cabo: así pues, con la esperanza de aprovecharlo todo, se zanjaron las dificultades mediante la aprobación de un contrato, en virtud del cual han venido á ser propiedad de la nación las obras y trabajos indicados, y cubiertas las responsabilidades ulteriores por ocupación de terrenos de particulares.

En vista de esto, es evidente que el Ejecutivo se encuentra ahora en aptitud de contratar ventajosamente la prosecución del ferrocarril central con cualquiera otra Compañía, que encontrará ya adelantado todo lo hecho hasta la fecha.

FERROCARRIL DE LEON AL RIO BRAVO DEL NORTE.—En virtud de la ley de 10 de Diciembre de 1872 se celebró un contrato en 12 de Diciembre de 1874 entre el Secretario de Fomento y el Sr. Eduardo Lee-Plumb en representación de la Compañía del Ferrocarril Internacional de Texas, para la construcción de una vía férrea desde la ciudad de Leon, en el Estado de Guanajuato, hasta el Río Bravo del Norte.

Elevado este contrato, con algunas modificaciones, á la categoría de decreto en 29 de Mayo de 1875, comenzaron á correr todos los plazos en él señalados. Como estaba estipulado en la fracción III del artículo 21 el plazo de seis meses contados desde la fecha de la ley para el otorgamiento de una fianza de \$200,000, cuyo requisito era indispensable para la existencia y validez de las concesiones hechas, y no consta que esta fianza hubiera llegado á otorgarse, es claro que sin necesidad de emprender la tarea de justificar otras faltas, desde entonces incurrió la Compañía en la pena de caducidad. El texto expreso de la fracción I del artículo 22 no deja duda á este respecto.

Comprendiéndolo así el Sr. Plumb, vino confesando en su ocurso de 24 de Octubre de 1876, que

había terminado el contrato aprobado por la ley de 29 de Mayo de 1875, por lo que solicitaba su revalidación.

Esta pretensión dió origen á una consulta de fecha 11 de Noviembre de 1876, concebida en términos favorables á los deseos manifestados por el Sr. Plumb; pero esta consulta, que según aparece por una acta del día 13 del propio mes de Noviembre, fué presentada á la Cámara de Diputados, no obtuvo otro trámite que el de pasar á la comisión 2.^a de industria, quedando en tal estado el negocio.

La Sección entiende que la concesión Plumb ha dejado de ser, aunque no haya sido declarada caduca, desde que espiró el plazo fijado para la presentación de la fianza sin que esta se hubiera otorgado.

FERROCARRIL DE CELAYA Á LEON CON RAMAL Á GUANAJUATO.—A la deliberación de la Representación Nacional fué sometido en 18 de Octubre último el contrato celebrado entre el Secretario de Fomento en representación del Ejecutivo de la Unión, y el C. Francisco Z. Mena, Gobernador del Estado de Guanajuato, en representación del mismo, para la construcción de un ferrocarril entre Celaya y Leon con un ramal á Guanajuato.

Las cláusulas estipuladas en ese contrato tienden á llevar á cabo la obra, sin perjuicio de los intereses fiscales y con gran provecho para los de la nación. Sin embargo, sujetadas al ilustrado exámen del Congreso, sus dignos miembros, al discutir las, introdujeron varias reformas y acordaron con verdadero acierto el decreto respectivo. (Documentos números 7 y 8.)

Ligada la resolución de este importante asunto con otras concesiones en diversos Estados, influirá muy poderosamente en el buen éxito de los ferrocarriles Interoceánico é Internacional, de cuya realización depende en su mayor parte la prosperidad de nuestra patria.

FERROCARRIL DE SONORA.—Es necesario entrar en algunas explicaciones para que pueda tenerse perfecto conocimiento de los fundamentos legales que el Ejecutivo ha tenido presentes al tomar las determinaciones que en seguida se manifiestan.

En 17 de Junio de 1875 se expidió un decreto que aprobaba el contrato celebrado el 11 de Diciembre de 1874, entre el Ministro de Fomento y el Sr. David Boy-le-Blair, para la construcción y explotación de un ferrocarril y su correspondiente telégrafo, en el Estado de Sonora.

Según la fracción 3.^a del art. 32 del contrato, á los cuatro meses debió dar la Compañía una fianza por valor de \$50,000, cuyo plazo se cumplió el 16 de Octubre de 1875.

Con fecha 9 de Setiembre del mismo año, y desde San Francisco California, pidió Boy-le-Blair, por conducto del cónsul mexicano, una próroga de tres meses para la presentación de la fianza. Se pasó al Congreso la solicitud, y el 3 de Noviembre de 1875 fué prorogado el plazo hasta el 17 de Enero de 1876. El 16 de Enero de ese año, D. Carlos D. Poston, en representación de Boy-le-Blair, se presentó en Londres al agente comercial privado de la República, pretendiendo depositar en su poder los \$50,000 en bonos mexicanos de la deuda exterior. El agente se negó á recibirlos y el Ministerio aprobó su proceder, fundándose en que la fianza debió otorgarse en México y á satisfacción del Gobierno. Esta aprobación se trascribió al interesado con fecha 29 de Marzo de 1876, por conducto del agente comercial en Londres. Posteriormente no se volvió á hacer gestión alguna.

Bastaría analizar las tres cláusulas del contrato para hacer constar que la fianza no llegó á otorgarse dentro del plazo ni después de espirado este, y para deducir que es aplicable la fracción 1.^a del art. 33 de la concesión, que á la letra dice: "Art. 33. Las concesiones hechas en esta ley caducarán por cualquiera de las causas siguientes: 1.^a Por faltar á alguna de las obligaciones especificadas en el art. 32."

Robusteciendo más la decisión que se tomó á este respecto, basta tener presente que así como no cumplió el concesionario con la primera obligación de la fianza, tampoco lo hizo respecto de las demás. En efecto; el art. 2.^o establece que los planos de los primeros 100 kilómetros deberán presentarse á los catorce meses de la fecha de la ley, es decir, el 16 de Agosto de 1876. El art. 4.^o dice: que los trabajos debieron comenzar á los doce meses contados desde la fecha de la aprobación de los planos por el Ministerio, de la primera sección de 100 kilómetros, y á los veinte meses contados desde la misma fecha, debieron quedar concluidos los primeros 50 kilómetros.

Como no se hizo la presentación de los planos ni hubo trabajo de ninguna especie, tuvo lugar la aplicación del art. 33, que dice: "Art. 33. Las concesiones hechas en esta ley caducarán por cualquiera de las causas siguientes: 1.^a Por faltar á alguna de las obligaciones especificadas en las cláusulas del art. 32."