

y es reclamable, aun cuando hayan desaparecido algunos de los títulos ó documentos otorgados por el deudor, si el acreedor cuenta con otros medios de prueba adoptados por la ley.

Esta teoría, cierta é indiscutible en principio general, es de incontrovertible aplicacion cuando son varias y no una sola, las constancias de la obligacion: suprimida una de ellas, es exigible mediante la otra, el pago de la deuda. Las concesiones de 1857 y de 1861, consignaron en sus artículos tantas veces citados, el compromiso que contrajo la Nacion de pagar al empresario la suma de ocho millones y los intereses del 5 por ciento, y en el art. 19 de ambas se agregó: que el Supremo Gobierno se comprometia solemnemente á que ese pago se haria siempre leal y cumplidamente, sin sujetarlo jamas á ninguna suspension, reduccion ó cualquiera otra alteracion que se decretara ó conviniera respecto de la deuda nacional. ¿Qué otro comprobante más cabal y solemne, que esa ley-contrato, necesitaba el concesionario, para exigir la cumplida satisfaccion de las promesas hechas por su contratante? Quiere esto decir que la Nacion consignó de dos maneras la deuda que contrajo; en los bonos que expidió y en la ley que promulgó; y si la de 1868 retiró una de ellas, por los motivos que expondré en seguida, dejó la otra en toda su plenitud y no hizo lo que necesitaba hacer, para suprimir tambien, que era derogar expresamente con acuerdo de su contratante, las cláusulas relativas en que consignó la deuda y las condiciones de su pago. Por el contrario, ratificó el vigor y efectos de esas estipulaciones, puesto que confirmó el art. 1º del decreto de 27 de Noviembre de 1867, en que se reconocia á la Empresa del ferrocarril, como poseedora legítima de esas concesiones de 1857 y de 1861.

¿Qué otro título ó constancia tienen hoy las diversas empresas ferrocarrileras, para cobrar al Erario las subvenciones

y las demas prestaciones que sus concesiones les otorgan? Nada más que las leyes en que éstas se contienen, y el Gobierno no necesita expedir bonos, ni título alguno por separado de ellas, para que se tenga fé en el cumplimiento de su obligacion de pagar. Esta práctica saludable para el buen crédito y la dignidad nacional, fué la que quiso fundar el Congreso de 1868, cuando previno que se retiraran de manos del concesionario los bonos y cupones que habia recibido, bastando que quedara consignado en la ley que expidió, que la Nacion pagaria á la Empresa concesionaria la subvencion de los ocho millones de pesos y de los réditos futuros, todo lo que hace la suma de catorce millones, pagaderos en veinticinco anualidades. Si además de esta solemne declaracion de la ley, se hubieran dejado en poder del concesionario los ocho millones en bonos y sus cupones, habria resultado duplicidad en los títulos de pago, y para evitar esto que se estimó ofensivo al crédito nacional, y obedeciendo, por otra parte, á la prevision de evitar el inconveniente de que fuesen negociados esos bonos y la Nacion quedase obligada para con los terceros tenedores de ellos, á la vez que estuviese pagando la subvencion con arreglo á la ley, se apresuró el Congreso á disponer que fueran retirados de la circulacion esos títulos, para ser debidamente inutilizados.

La historia parlamentaria de 1868 revela cuáles fueron los motivos de la disposicion que estoy analizando, y persuade de que la mente de esta no fué quitar á la Empresa los derechos que habia adquirido, por sus contratos anteriores, respecto del abono de los intereses. La iniciativa de que se devolviesen los bonos y sus cupones vino de la misma Compañía concesionaria.

En la sesion del 17 de Abril de aquel año, el Secretario de Fomento dijo á la Cámara, que como resultado de las ges-

tiones del Ejecutivo, la Empresa habia convenido en hacer algunas modificaciones á la concesion de 27 de Noviembre de 1867, y dió lectura al acta en que se habian consignado. El art. 7º de ella dice á la letra: «El agente de la Compañía se compromete á entregar en la Tesorería general, para fin de este año, los bonos por ocho millones que se dieron á D. Antonio Escándon, conforme al artículo 19 del decreto de 31 de Agosto de 1857, los cuales no tienen fuerza ni valor alguno.» Aunque esa cláusula no lo mencionó expresamente, los cupones de réditos quedaron comprendidos en la devolucion que se ofrecia, como lo aseguró el Secretario de Relaciones á la misma Cámara, al explicar el sentido de esa cláusula.

Pues bien, ese compromiso de la Compañía no importó una renuncia por su parte á los intereses ya vencidos, porque no se expresó así en la cláusula, como era necesario, y porque el mismo Secretario de Relaciones dijo en aquella sesion, explicando el sistema de subvencion adoptado por el decreto de 27 de Noviembre de 1867, lo siguiente:

«La subvencion de \$ 560,000 fué estipulada desde el principio de este negocio: el Gobierno, por consiguiente, no ha hecho más que ratificar lo que otros concedieron, no ha hecho más que partir de todas las bases y estipulaciones establecidas de antemano, sin trasformarlas. No puede deducirse de aquí un cargo para el actual gabinete. Hoy, sin embargo, se ha mejorado esa subvencion. Estaba establecido que cuando las cantidades que se exhibieran por el Gobierno no alcanzasen á \$ 400,000, *se aplicasen al pago de intereses* y no al total de la subvencion. Esto mismo sucedió en los diez años anteriores; de modo que todo lo entregado *hasta ahora es dinero perdido para la Nacion, puesto que se ha aplicado al pago de intereses*. Por el decreto de 67 cesa la obliga-

cion que el Gobierno tenia de pagar réditos, y por consiguien-
te las sumas que se exhiban amortizan el capital.»

Estos conceptos fueron reproducidos en la comunicacion que la Secretaría de Fomento dirigió al Congreso en 28 del mismo Abril, sometiendo á su consideracion las modificaciones hechas por la Compañía, y en la parte relativa dijo: «La base de la subvencion de 1861 la forma el fondo consolidado de la deuda pública, por valor de ocho millones de pesos, con un rédito de 5 por ciento anual, que tenia consignado para amortizacion del capital y pago de réditos, \$ 560,000 cada año; pero no *habiéndose cubierto ni el rédito de ese capital*, resulta que despues de seis años de hecha la concesion, el Gobierno deberia, hoy, lo mismo que el 5 de Abril de 1861, es decir, \$ 8.000,000, con el interes del 5 por ciento, *más los réditos atrasados*, no obstante que el Tesoro público ha pagado en dicho período de tiempo la cantidad de \$ 1.180,535, solo del 20 por ciento de mejoras materiales.»

La Comision respectiva dictaminó, en 23 de Mayo de aquel año, sobre las expresadas modificaciones, reproduciendo la sétima de las propuestas por la Compañía.

Despues de la prolija y empeñada discusion que sufrió ese dictámen, constituyó en su mayor parte lo que es hoy la ley de 11 de Noviembre de 1868, cuyo art. 19 contiene la condicion de devolucion, por el concesionario, de los bonos y sus cupones. No puede caber duda alguna de que no estuvo en la mente del Congreso despojar á la Empresa del derecho que habia adquirido á los intereses vencidos de 1º de Marzo de 1861 en adelante, sino únicamente aceptar la buena disposicion con que esta prescindió de la garantía de esos bonos y cupones para cobrar la subvencion al Erario nacional; y así como el acreedor que consiente en cancelar una hipoteca, una fianza ú otra garantía que se le hubiese dado para

seguridad de su crédito, no se entiende jamas que ha renunciado á cobrar la suma debida, de la propia suerte, cuando la Compañía concesionaria prescindió de esos bonos y cupones, que constituian una garantía ó seguridad para el pago de las cantidades que representaban, no renunció al derecho de cobrar estas directamente al Erario nacional, sin necesidad de esos títulos representativos. No necesito empeñarme más en la demostracion de este punto, porque lo expuesto produce conviccion plena en todo ánimo recto y despreocupado.

Se ha dicho que si el Ejecutivo abonó á la Empresa los intereses que figuran en la liquidacion, debió haber cargado los correspondientes á las sumas que el Sr. Escandon recibió de las autoridades francesas para la construccion del tramo del Paso del Macho, y que este olvido constituye uno de los cargos legítimos contra esa liquidacion. Para desvanecerlo me bastará hacer una breve observacion.

¿Por qué se abonan al concesionario los intereses del 5 por ciento desde 1º de Marzo de 1861? Porque lo dispusieron así expresamente la concesion de ese año y la de 1857; ó en otros términos, porque en esas convenciones se estipuló expresamente el abono de esos réditos. Luego para hacer lo mismo con los de las sumas dadas por los franceses, habria sido preciso fundarse en alguna estipulacion del contrato, porque es bien conocido el principio de que solo hay derecho para cargar réditos, cuando se ha estipulado, ó cuando la ley lo ordena, en castigo de la mora del deudor. Ni en uno ni en otro caso se ha encontrado el asunto presente, y el Ejecutivo, cuyo deber estricto ha sido aplicar las leyes vigentes y exigir el cumplimiento de los derechos justos y legítimos de la Nacion, no ha debido procurar exacciones que no eran fundadas y que no derivaban de un título legal. Así como ningun

tribunal habria podido resolver que existia causa legítima para cargar intereses de las sumas recibidas por el concesionario en 1862 y 1863, con aplicacion á las obras del camino, tampoco el Ejecutivo, que debia proceder con la misma justificacion, podia cargar esas sumas que no eran debidas.

Ellas fueron suministradas al concesionario, á título de la subvencion que debia recibir para construir la vía férrea, y fueron un suplemento de las cantidades que, segun las leyes de concesion, debia recibir de las aduanas por el 20 por ciento de mejoras materiales: y tan fué así, que en el contrato que celebró con las autoridades francesas en 23 de Diciembre de 1862, y en la cláusula XIII del de 8 de Setiembre de 1863, estipuló que cubriría las sumas que en virtud de ellas recibiese, con los derechos de las aduanas, consintiendo en hacer á este efecto la delegacion necesaria. No se convino, en ninguna de esas concesiones, que el Erario cargaria intereses de las cantidades que diera por el título expresado, y aunque las anticipara, no daba esta circunstancia derecho á esos réditos, porque el deudor que anticipa cantidades á cuenta de los intereses que debe, sin estipulacion expresa, no puede abonarse réditos sobre ellos.

No solamente ahora, sino tambien con anterioridad, ha examinado el Ejecutivo este punto y lo ha resuelto en el sentido que dejo expuesto. En la cuenta que produjo la Tesorería general en 30 de Agosto de 1871, cargó el rédito de 5 por ciento anual desde 27 de Mayo de 1865 hasta 30 de Junio de 1870, apoyándose en que debiendo pertenecer á la Nacion el tramo de Paso del Macho, por haber sido construido con dinero de los franceses, y declarada sin embargo su propiedad á favor de la Compañía por el art. 3º del derecho de 27 de Noviembre de 1867, los rendimientos de la explotacion debian pertenecer al Erario, y no siendo posible liqui-

darlos, los calculaba equivalentes al dicho interes. La Secretaría de Fomento no aceptó estas teorías y en las bases que dictó en 1872, dijo en la primera, resolviendo este punto, lo siguiente:

«La cantidad de que se acaba de hablar (la dada por los franceses), la estima el Gobierno como subvencion recibida por la Empresa, y por lo mismo no debe figurar en la cuenta, la partida correspondiente á los intereses producidos por aquella.»

Esta es la aplicacion de los principios que he expuesto sobre el particular, y habiéndolos estimado de recta justicia la Tesorería general, modificó sus apreciaciones, en términos que no hizo ya cargo ninguno de esos réditos, en la liquidacion definitiva que formó en 21 de Febrero de 1872.

El Ejecutivo á la vez que debia admitir el abono de los intereses estipulados en las concesiones, ha debido examinar hasta qué época eran de computarse, es decir, hasta cuando estuvieron en pié los contratos que contenian esa estipulacion. La Compañía poseedora de esas concesiones, celebró nuevo convenio en 23 de Enero de 1865 con el Gobierno del Archiduque Maximiliano, y esta circunstancia importó la anulacion de las concesiones anteriores por voluntad misma de la Empresa, y por la declaracion de los artículos relativos á las causas de caducidad. Para esa Empresa despues del 23 de Enero citado, ya no estaban vigentes esas concesiones, y como eran las únicas que reconocia el Gobierno de la República, este no podia pasar por el abono de intereses, más que por el tiempo que estuvieron en vigor. Por esta razon, ese abono comprende en la liquidacion formada por la Secretaría de Hacienda, el único período de 1º de Marzo de 1861 á 23 de Enero de 1865.

No creyó el Ejecutivo que debia fijar como término de

esos réditos, la fecha de los contratos del concesionario con las autoridades francesas, porque diré una vez más, que el Ejecutivo no ha tenido otra mision en este asunto, que aplicar netamente las leyes vigentes, sin poder calificar su razon, ni menos dictar disposiciones nuevas en la materia. Está en pleno vigor el art. 1º de la concesion de 27 de Noviembre de 1867, que fué declarado subsistente en sus propios términos por la ley del Congreso de la Union, de 11 de Noviembre de 1868. En ese art. 1º se declara: que la Compañía poseedora de las concesiones de 1857 y 1861, incurrió en pena de caducidad *por haber celebrado* el convenio de 25 de Enero de 1865, con el Gobierno que pretendió establecer la intervencion francesa. Si la ley vigente ha hecho esa declaracion, no estaba ahora en las facultades del Ejecutivo hacerla contraria, y puesto que aquella consideraba á la Compañía como poseedora de esas concesiones hasta la fecha de su contrato con Maximiliano, el Ejecutivo sin violar esa ley, no podia declarar que la Empresa las perdió antes, y que dejó de ser poseedora de ellas desde Diciembre de 1862.

No puede presumirse que la administracion del Sr. Juarez y el Congreso de 1868, se desentendieron del hecho de haber tratado el Sr. Escandon con los franceses en 1862 y 1863, para dejar sin resolucion el punto de si desde entonces existió la caducidad, tanto porque esa administracion y ese Congreso conocieron perfectamente esos contratos, como porque resultaria la inexplicable anomalía de que la Empresa á pesar de la revalidacion de sus títulos, quedaba sujeta aún al vicio de caducidad que se hacia derivar de aquellos contratos, es decir, que era y no era al mismo tiempo, y que no considerándola lavada de la mancha procedente de los convenios con el invasor, no era poseedora legítima de las franquicias y derechos todos de la concesion y del camino ya

construido y que hubiere de construir en adelante. Contra estas suposiciones, existen las declaraciones de la ley y los multiplicados actos de los Poderes públicos, que desde 1868 hasta la actualidad, han estado tratando con la Compañía del Ferrocarril, como restablecida en el pleno goce de los títulos de concesionaria y eximida de las consecuencias de los hechos pasados en la época de la intervencion y del Imperio.

He dicho, que la administracion del Sr. Juarez tuvo conocimiento perfecto de lo que ocurrió entre el empresario y las autoridades francesas en 1862 y 1863. Pruébalo evidentemente el oficio de la Secretaría de Hacienda, de 24 de Diciembre de 1867, que al fijar las bases de la liquidacion, dijo, que viniendo las dificultades de esta, muy particularmente de las cantidades que hubiere entregado la intervencion francesa, las diferencias que se suscitaren acerca de este punto, se someterian á árbitros, si no se allanaban en lo particular entre el Gobierno y el Sr. Escandon; y sin embargo, esa administracion no creyó que el concesionario hubiese incurrido por esos contratos en la pena de caducidad.

El Congreso conoció tambien esos antecedentes. Sin referirme para demostrarlo, al cumulo expediente sobre el Ferrocarril de Veracruz, que la Secretaría de Fomento remitió á aquel Congreso, y sin invocar otros testimonios, me bastará referirme al discurso del Sr. Iglesias que antes he citado. Entre otras cosas dijo lo que sigue:

«Lo que D. Antonio Escandon recibió segun los datos que hasta la fecha se han tenido á la vista, asciende á menos de 350,000 pesos, á lo que hay que agregar lo que corresponda cargarle por el tramo de ferrocarril que construyeron los franceses.»

«En lo concerniente á ese tramo, está ya acordado de una manera terminante, que el dinero empleado para cons-

truirlo, ya sea que saliese directamente de las arcas nacionales, ó ya de las arcas francesas, debe quedar, no en beneficio de un particular, no en beneficio de una compañía, sino en beneficio único y exclusivo del Erario mexicano.»

El Sr. Peña y Ramirez, uno de los impugnadores de la concesion otorgada á la Compañía, hizo mencion pormenorizada en la sesion de 7 de Abril de ese año, de las cuentas relativas á las cantidades entregadas por los franceses, y al costo de la construccion del tramo del Paso del Macho, y el Congreso quedó impuesto de los pormenores de ese asunto. Refiriéndose á ese pasaje del discurso de ese diputado, dijo el Sr. Iglesias: «Ha observado el C. Peña y Ramirez, que en la cuenta presentada á nombre de Escandon al C. Zambrano, respecto del tramo de que se trata, figuran contrapartidas que pueden calificarse de inadmisibles. Este punto, lo mismo que todos los demas relativos á la liquidacion, quedará depurado á su debido tiempo.»

Tal vez el Congreso no se determinó á variar lo decidido en la ley del Sr. Juarez, ni á determinar que la caducidad sobrevino no en 1865 sino desde 1862, porque el empresario solo contrató con los franceses la manera de recibir cantidades en dinero efectivo, para impulsar las construcciones del camino y que habian de ser reembolsadas, con las que tenia derecho á percibir de las aduanas, sin romper sus títulos de concesionario por una ley de la República, y apoyándose precisamente en ellos. El caso era diverso de los que se aliaron al invasor para suministrarse auxilios y recursos durante su permanencia en el país. La construccion del ferrocarril, aunque por entonces servia para facilitar las operaciones del invasor, quedaba como una mejora permanente despues de expulsado este del territorio nacional, y no habria sido popular la severidad con que se hubiera tratado al constructor de una

mejora material, como no lo fueron otros varios que las fundaron en el país, á la sombra de la intervencion y del Imperio por la consideracion de que eran de resultados benéficos y permanentes para la Nacion.

El Ejecutivo no podia pasar sobre todos los antecedentes administrativos y parlamentarios que van relacionados, para declarar que caducaron desde 1862 las concesiones del Sr. Escandon, y computar hasta esa fecha el abono de los intereses. Y menos podia privarlos de ellos, como pena de un delito político, cuando está vigente en la actualidad la ley del Congreso de la Union que amnistió, con pocas excepciones, á todos los que hubiesen incurrido en las penas decretadas para esos delitos. El Ejecutivo ha tenido que ser fiel ejecutor del art. 1º del decreto de 27 de Noviembre de 1867, fijando el 23 de Enero de 1865 como época de la caducidad y como término del abono de intereses, no porque tenga el ánimo de aplicar como pena la privacion de los correspondientes á la época posterior, sino porque diciéndose en ese artículo que la Compañía empresaria era indultada de la caducidad bajo las condiciones expresadas en la misma ley, no hay en ella ninguna que conceda el derecho á los réditos por la época posterior á la caducidad.

Debo desvanecer tambien la observacion que tiende á modificar esa cuenta de intereses, por el tiempo en que el Sr. Escandon no habia enterado en la Tesorería general los ocho millones de títulos de la deuda, diciéndose que el Erario se gravaba á la vez con los réditos que estos causaban á favor de los tenedores con arreglo á las leyes de crédito público y con el 5 por 100 que corria á favor del concesionario. En la ley de 1861 se previó este inconveniente y se le aplicó el debido remedio, disponiendo en su art. 38 que esos títulos no ganarian rédito alguno contra la Nacion, sino hasta

el 31 de Agosto de 1857. En nada influia, pues, que estuviesen ó no en la Tesorería general, una vez que no habian de devengar réditos desde la fecha expresada. Esto sin considerar que el Sr. Escandon cumplió con entregar en la Tesorería el completo de esos ocho millones, aun antes del plazo que se le fijó en el artículo citado.

Para terminar este punto y explicar á la vez el juicio que tenia formado la administracion que expidió la concesion actual, transcribiré el siguiente pasaje del discurso antes citado del Sr. Iglesias: «El decreto de 27 de Noviembre de 1867, ha introducido la reforma importantísima de consignar en su art. 19, que la cantidad de \$560,000 anuales, se dará por espacio de veinticinco años, sin causa de réditos. La utilidad para el Erario de este cambio, es bien fácil de comprender.»

«Como las escaseces de las arcas públicas no han permitido ir entregando la cantidad anual estipulada; y como por las prevenciones de los decretos de 1857 y de 1861, lo recibido por el concesionario debia aplicarse primero al pago de réditos y luego á la amortizacion del capital; el resultado natural é inevitable de estos antecedentes, ha sido el de que, no habiendo alcanzado lo que del Erario se ha percibido, ni siquiera para el pago del interes, el capital se ha venido conservando intacto y siempre con causa de réditos.»

«Esto explicará al C. Mendiola lo que tanto le ha llamado la atencion, de que se diera ahora por sesenta leguas lo que antes se daba por cien. Segun los decretos de 57 y de 61, la subvencion de \$560,000 anuales no se daba por tal ó cual número de leguas, se daba para que fuese aplicada al pago de réditos en primer lugar, y á la amortizacion, en segundo, de un fondo consolidado de \$8.000,000.»

Dos conceptos importantes se desprenden de esta exposicion: el primero, que las cantidades entregadas al conce-