

el interior. La falta de cumplimiento á estas estipulaciones hacia incurrir al empresario en una multa de \$ 300,000.

Por el art. 18 se dejó subsistente, como se ha dicho, el fondo de ocho millones.

Por el 19 se consignó expresamente el 20 por ciento de mejoras materiales al pago de los réditos y amortizacion del capital durante veinticinco años.

El art. 20 determinó que el expresado derecho fuera representado en adelante por un papel público que emitió el Ministerio de Fomento, conforme á las bases contenidas en el reglamento referido, segun el cual cada semestre se liquidaria la cuenta de la Empresa, quien se obligaba á ministrar á aquella Secretaría veinte mil pesos mensuales, siempre que el papel expresado fuera admitido en las aduanas marítimas.

En el art. 24 se le impuso al empresario la obligacion de comenzar, cuando más tarde á los dos meses, las obras á que se refiere el art. 16, manteniendo durante la estacion de secas en cada año un número de operarios que no bajara de cuatrocientos, y en la de aguas el necesario para las obras de conservacion y reparacion.

En el art. 38 se declaró que el empresario se daba por recibido de los réditos vencidos sobre el fondo de ocho millones hasta fin de Febrero de 1861, con las cantidades que habia percibido, inclusive el sobrante del fondo de Minería. En consecuencia, debieron cortarse los cupones correspondientes y entregarlos á la Tesorería general, ó al representante de la República en Paris ó Lóndres, dentro del plazo de seis meses. El mismo artículo señaló el de cinco años para la entrega de cuatro millones de títulos de la deuda interior, que en concepto del legislador, faltaban de los ocho millones que tenia el deber de cubrir D. Antonio Escandon, en cambio del nuevo fondo de que estaba en absoluto dominio.

El art. 40 suspendió por cinco años el derecho adicional de amortizacion de la deuda interior que se cobraba en las aduanas marítimas, y previno que en su lugar y conforme al decreto antes citado de 8 del mismo Abril, se cobrara el 15 por ciento sobre los derechos de importacion, pagadero precisamente en acciones del ferrocarril.

Por último, en el art. 41 se confirmó la cesion de terrenos baldíos, acordada por el Gobierno reaccionario.

Veamos ahora los resultados que produjeron estas nuevas concesiones.

El hecho de haberse dado por recibido el empresario de los réditos vencidos, cubrió como con un velo todo lo ocurrido hasta fin de Febrero de 1861 en este grave negocio; de manera que sin haber llenado el Sr. Escandon ninguna de las obligaciones que contrajo, se le redimió del compromiso de gastar un millon de pesos en la construccion de la penitenciaría y casa de inválidos, del 20 por ciento de utilidades para el Gobierno, estimado en el convenio reaccionario en seiscientos mil pesos, supuesto que se pactó la entrega de seis mil acciones de á \$ 100, como se ha dicho ya, y de la obligacion de liquidar la cuenta de las cantidades que habia recibido de distintas procedencias.

Los réditos del fondo de ocho millones en tres años y medio trascurridos de 1º de Setiembre de 1857 á fin de Febrero de 1861, habian importado solamente un millon cuatrocientos mil pesos; de consiguiente, si por las concesiones arriba expuestas se le condonaron obligaciones importantes un millon seiscientos mil pesos, es evidente que aun en el supuesto de que D. Antonio Escandon, mediante el cumplimiento de las demas obligaciones que contrajo, hubiera conservado ilesos sus derechos á los réditos de ocho millones, se le pagaron éstos y se le hizo una donacion de doscientos mil pesos, además de las cantidades que percibió de distintas procedencias, y del valor de los terrenos baldíos que le fueron aplicados, segun acredita la certificacion que en su lugar se acompaña. (Documento número 14).

El dia 5 de Abril de 1861, fecha del decreto de que se viene hablando, no debia el Sr. Escandon 4.000,000 de pesos en títulos de la deuda interior, como se dijo en el art. 38, sino 7.497,998 pesos 67 centavos, porque en cuenta de su obligacion de entregar 8.000,000, solo se habian recibido 502,001 pesos 33 centavos. Hasta el 22 de Octubre del mismo año de 1861 fué cuando se practicaron los asientos que dieron por resultado la amortizacion del crédito de Mr. Hargous, de que hablé antes, compensando su importe

de \$300,000 con 3.497,998 67 de aquella procedencia. [Documento número 15].

Quedaba el Sr. Escandon deudor de cuatro millones despues de esta operacion, acerca de la cual es inútil todo recuerdo. Vinieron para la República dias aciagos y con ellos las ocasiones de consumir negocios gravosos que habian de refluir en provecho del camino de fierro. La casa de Labadie y Compañía propuso al Gobierno darle una escritura de \$225,000 perteneciente en su origen al mismo Mr. Hargous de antes, y 15,000 en efectivo, por los cuatro millones de títulos de la deuda interior que el Sr. Escandon debía cubrir más tarde. (Documento número 16). El Gobierno, urgido, con peligros que afrontar de los más terribles que el país ha atravesado, y en una situacion poco menos que desesperada, mirando avanzar á los invasores franceses que en la época en que se hacia tal propuesta se concentraban sobre Puebla, aceptó la escritura y 20,000 pesos en lugar de los 15,000 que se le ofrecian para cancelar definitivamente, como se canceló, la obligacion de los ocho millones exigidos por el legislador en el art. 22 del decreto de 31 de Agosto de 1857. (Documento núm. 17.)

Estos hechos innegables comprobados con las constancias que se acompañan, es preciso que se conozcan para justificar las partidas de la liquidacion del Ferrocarril de Veracruz á México, y para tener la explicacion de las aplicaciones que en ella se hacen, como se verá adelante.

Los dos millones de pesos emitidos por el Ministerio de Fomento, conforme al reglamento de 5 de Abril de 1861, fueron entregados al Sr. Escandon en bonos que se llamaron del 20 por ciento de mejoras materiales, y puestos inmediatamente en circulacion por sus agentes. (Documento núm. 6). El decreto de 8 del mismo mes y año que ordenó se admitiera el 15 por ciento adicional de los derechos de importacion en acciones del Ferrocarril, comenzó á observarse desde luego, y de estas procedencias siguió recibiendo el empresario sumas no despreciables de las aduanas marítimas, hasta que se consumó la intervencion francesa y el establecimiento en México de su llamado gobierno.

## IV

«A la llegada del ejército frances, dice una publicacion oficial de la época,<sup>1</sup> se hizo un contrato entre su general en jefe y el Sr. Escandon, concesionario del ferrocarril, y en consecuencia se continuó éste, dirigido por los ingenieros franceses, haciendo ochenta kilómetros,» (cerca de veinte leguas.)

Entre los expedientes que he tenido á la vista, se encontró este contrato en frances, autorizado debidamente por el director que era entónces del camino de fierro; documento que acredita suficientemente le que nadie ignora y es, que el Sr. Escandon innovó y dió él mismo por insubsistentes todos los contratos que habia celebrado con los gobiernos mexicanos anteriores, en el hecho de tratar y pactar otra cosa distinta con los invasores, deduciéndose que estos contratos no deben tampoco subsistir para la Nacion en la parte gravosa. La traduccion de aquel documento se acompaña con el número 18.

Para el objeto de este informe se necesitaba algo más, saberse lo que ese contrato le produjo al empresario ó concesionario del Ferrocarril, porque seguramente todas las concesiones, todos los contratos y todos los pasos que dió en este negocio, no tuvieron ni han tenido hasta ahora otro objeto que hacer el camino, segun parece, con los auxilios de la Nacion.

Persuadido de esto, solicitó la Tesorería general que se le comunicaran los datos que tuviera el Ministerio de Fomento relativamente á las sumas que el Sr. Escandon recibió, como era de suponerse, para la construccion del mencionado tramo, y despues de algun tiempo se hallaron los que expresa la órden suprema de 19 de Abril último, en la cual no solo aparece que el Sr. Escandon recibió el costo material de las obras, que se eleva á fr. 9.682,401 02, sino que ni siquiera pagó á los ingenieros franceses que las dirigieron. (Documento núm. 19.)

En la cuenta que se verá adelante, figura la suma indicada reducida á pesos mexicanos, conforme al cambio fijado por el Cole-

<sup>1</sup> Memoria de D. Luis Robles, 1865, página 431.

gion de Corredores; mas aunque mediante este cargo, la Compañía ó el empresario aparezcan hoy como dueños del tramo referido, no podrán nunca quitarse el que les resulta de haber estado en posesion de sus rendimientos sin que nada les haya costado. Siendo esta la verdad de las cosas, habria justicia para cargarle tambien esos productos, deducidos los gastos de explotacion; y si no lo hace así la Tesorería, es porque no tiene idea de su monto, y porque le parece que tratándose de liquidar, una vez por todas, la intrincada cuenta del Ferrocarril, hay que buscar el medio de allanar las dificultades, y ceder en algo para poner término á un negocio que hasta aquí ha parecido interminable.

Concluidos los ochenta kilómetros, quedaron algunos materiales sobrantes que se consideran en la cuenta conforme al precio fijado por el empresario. (Documento núm. 20.)

El órden en que se han venido colocando los hechos exige naturalmente que se mencione en este lugar el que siguió á aquel contrato, y fué el convenio con la «Compañía limitada del Ferrocarril Mexicano,» ajustado en 23 de Enero de 1865, entre el subsecretario de Fomento y Mr. Sanders y aprobado por decreto de 26 del mismo.

En este convenio se le concedieron á la Compañía los terrenos de propiedad nacional, la libre exportacion de \$ 560,000 anuales, \$ 140,000 cada tres meses para pago de réditos y amortizacion del fondo de los ocho millones emitidos en 1857, y 15 por ciento adicional de los derechos de importacion en cambio de acciones, todo durante el período de veinticinco años. (Documento núm. 21.)

Desde aquí en adelante el antiguo empresario D. Antonio Escandon dejó de figurar como tal, sustituyéndole una compañía, cuya formacion, estatutos, etc., no conoce la Tesorería general. El hecho, sin embargo, prueba suficientemente que faltó aquel á los deberes que le impuso el art. 33 del decreto de 31 de Agosto de 1857 y el 12 del de 5 de Abril de 1861, cediendo ó enajenando el privilegio sin consentimiento del Gobierno de la República.

La nueva Compañía, aprovechando las circunstancias y creyendo que su posicion estaba definitivamente fijada, interesó cuanto pudo á los hombres del Imperio para impulsar las obras del Ferrocarril,

como se comprende á la vista de las cuantiosas sumas que logró sacar, ya de la caja central, ya de las aduanas ó en giros sobre Paris á cargo de la comision encargada de realizar los empréstitos con que se pretendió gravar á la Nacion.

Es muy de notarse, que ni antes ni despues de celebrado el convenio imperial se haya practicado liquidacion alguna con el antiguo empresario. Algunos apuntes aislados que se encuentran en los expedientes, dan idea de que intentó hacerse algo á este respecto; pero como siempre, sin éxito. De lo que se trataba era de obtener fondos del Erario, y explotar todas las circunstancias que se pusieron en manos de la Compañía, inclusive la de importar materiales libres de derechos, á cuya sombra se hizo el contrabando en una escala vergonzosa, de que son testimonio los expedientes que existen en la aduana de Orizaba, donde aparecen cubiertos con el nombre de materiales los abarrotos, ropa y aun pianos y artículos de lujo, importados, como fácilmente se comprende, para sacar un lucro á costa del Erario. Tal vez de estos aprovechamientos criminales no haya resultado beneficiada la Compañía; pero es indudable que del abuso, háyalo cometido quien se quiera, es ella la responsable, por no haber tomado las precauciones debidas, y lo que es más, por haber dado su nombre para introducir artículos de comercio bajo el pretexto de ser materiales destinados á las atenciones del camino.

En esta época recibió la Compañía, como se verá adelante, la considerable suma de \$ 1.995,817 52 para pago de réditos y amortizacion de capital del fondo de ocho millones tantas veces citado, y por compra de acciones para el Erario, sin que se amortizara siquiera un cupon de los títulos por cuya cuenta se cobraba, bien que en esto solo procedia conforme á la práctica adoptada desde el año de 1861, en que el Sr. Escandon se dió por cubierto de los réditos hasta fin de Febrero, y nunca entregó los cupones para su amortizacion, sino hasta que el cuarto Congreso constitucional, por medio del decreto de 11 de Noviembre de 1868, hizo que devolviera tanto los bonos, como sus cupones.

En la hipótesis de que este convenio hubiera sido legalmente ajustado, todavía se ve por su simple lectura, que la Compañía estuvo muy léjos de cumplir las obligaciones que le fueron impuestas

y aceptó espontáneamente. La más esencial consiste en haberse comprometido á «poner la línea entera al servicio público en el término de cinco años,» contados desde 1º de Enero de 1865. Si se tiene en cuenta que ya en esta fecha la vía llegaba á Paso del Macho, gracias á que la Compañía no invirtió fondos algunos de su pertenencia en la construccion, ningun trabajo costará conocer que con los cuantiosos elementos que el Imperio puso en sus manos, aun cuando los acontecimientos políticos no hubieran cambiado de rumbo, difícilmente habria estado listo el camino para fines de 1869. Y la prueba de esto está en que del año de 1865 al de 1867, es decir, en la mitad del plazo estipulado en el convenio, solo se puso en explotacion un tramo, el de Guadalupe á Apizaco, cuyo terreno no ofrecia dificultades algunas, ni el empleo de trabajos extraordinarios y costosos.

## V

Caido el Imperio, se promulgó con fecha 27 de Noviembre de 1867, el decreto que indultó á la Compañía, ó mejor dicho, al Sr. Escandon, de las penas en que lo hizo incurrir el hecho de haber celebrado el convenio de 23 de Enero de 1865. (Documento número 22.)

Las condiciones bajo las cuales se otorgó esta gracia, puede decirse que son sustancialmente las mismas que contiene el decreto de 5 de Abril de 1861, aun en lo concerniente á darle á la Compañía \$ 560,000 anuales ya no á título de réditos sino como subvencion, y 15 por ciento de los derechos de importacion en cambio de acciones, cuyos términos y modo de recibirlas fijó otro decreto de 1º de Diciembre de 1867. (Documento núm. 23.)

Suspensos estos decretos hasta la revision del Congreso, vino el de las modificaciones sancionado el 11 de Noviembre de 1868 (Documento núm. 24), al cual está actualmente sujeta la Compañía, y es el que le aseguró los goces del privilegio y una subvencion de..... \$ 560,000 anuales por cuatro años, además del 15 por ciento sobre los derechos de importacion que han seguido y siguen percibiendo

sus agentes en los puertos, á cambio de acciones. Los resultados de este decreto han sido tan visibles y tan recientes, que seria ocioso referirlos con todos sus pormenores. Su obligacion en lo que toca al plazo señalado para unir con Apizaco la ciudad de Puebla, espiraba el 31 de Diciembre de 1869, y es público que desde el dia 16 de Setiembre anterior quedó inaugurado aquel tramo. En cuanto á los trabajos del resto de la línea, se sabe que no se han interrumpido, siendo de esperarse que para fin del año de 1872, fecha señalada al efecto, quede totalmente concluida entre Puebla y Paso del Macho.

Es verdad que los \$ 560,000 anuales no han sido del todo pagados en el primero de los cuatro años convenidos; pero hay que considerar que á la Compañía se le entregaron en el papel que creó el decreto de las modificaciones, y que si no lo realizó todo, puede haber dependido de que llegó tarde á los puertos y comenzó á amortizarse pasados algunos meses del año á que correspondia la primera emision.

Veracruz, que es la aduana de más entradas, remitió los primeros valores del doce por ciento para el pago de la subvencion hasta el mes de Mayo: Mazatlan hizo el primer envío de los que amortizó hasta el 10 de Mayo: Tampico el 3 de Abril: Matamoros el 2 de Mayo y Manzanillo el 27 de Febrero; de manera que ninguna de las cinco aduanas designadas para cubrir la subvencion, comenzó á recibir los bonos creados al efecto, sino despues de corridos muchos dias de la fecha desde la cual ha de contarse el año. La Compañía, segun el artículo 21 del repetido decreto de 11 de Noviembre de 1868, debia recibir en dinero efectivo en esta capital lo que hubiere faltado para completo de los \$ 560,000; mas esto no ha podido hacerse, pendiente como ha estado la liquidacion definitiva de la cuenta general desde su origen; y con tanta más razon, cuanto que antes de suspenderse los efectos de los decretos de 27 de Noviembre y 1º de Diciembre de 1867, y sin que hubiera mediado la amortizacion de los bonos del doce por ciento, porque aun no se emitian, la Compañía habia recibido diversas sumas cuyos comprobantes se han reunido con mucha lentitud á causa de las crecidas distancias á que se encuentran algunas aduanas.

Ni podía quejarse la Empresa á este respecto, porque siguiéndose el propósito de que la cuenta quede liquidada hasta 30 de Junio de 1870, se le considera en el lugar correspondiente tanto la suma de \$560,000, perteneciente al año de 1868 á 1869, como lo que en proporción le toca de 1869 á 30 de Junio de 1870.

En cuanto al quince por ciento, los agentes de la Compañía lo han estado recibiendo y lo reciben con absoluta regularidad en cambio de certificados provisionales de acciones; pero tanto éstos, como los que dieron en la época del Imperio, no han llegado á cambiarse por las acciones definitivas como parece necesario. Está bien que las aduanas reciban certificados provisionales, supuesto que los agentes de la Compañía en los puertos están sujetos á recibir á menudo cantidades pequeñas que no cubren el valor de una acción; mas una vez remitidos á esta oficina, parece regular que los retire periódicamente la Compañía, dando en cambio las acciones equivalentes autorizadas en debida forma, y no simplemente por un agente aun el más caracterizado, como está sucediendo con los certificados.

Por sensible que sea reconocer que en todo esto ha seguido la Compañía la antigua costumbre de dejar todo al tiempo, hablan demasiado claro los hechos, para que pueda aprobarse tal estado de cosas, sin llamar, como me permito hacerlo, la atención del Supremo Gobierno.

Tenemos en certificados provisionales, unos firmados por el agente Kirpatrick, y otros por F. Allsopp, la fuerte suma de \$1,954,674 equivalente á 19,546 acciones de á cien pesos cada una, las cuales, á estar extendidas con todos los requisitos debidos, habrían producido, como tienen que producir, una entrada á la renta del papel sellado de \$9,773, á razón de cincuenta centavos cada una, según lo que dispone el decreto de 4 de Agosto de 1860. (Documento número 25).

## VI.

No desconoce la Tesorería general que en los trabajos impendidos para la liquidación de toda la cuenta, va á objetarse que no están divididas las épocas, especialmente por lo que hace á la que

puede considerarse como la última; mas esto queda contestado con presentar en su orden cronológico todas las partidas que la forman. El Erario no puede admitir que haya en este negocio más que un deudor, el ferrocarril, para cuya construcción se han ministrado sumas de más ó menos importancia en un dilatado período: pretender hacer cargo de estas á un empresario, á una ó á varias Compañías, ni puede hacerse con precisión, ni es lo que procede conforme á la narración de los hechos que quedan mencionados, ni á la Tesorería se le ha dado nunca noticia oficial de todos los trasposos, modificaciones y variaciones de esta negociación. El ferrocarril, á su vez, será acreedor de todas las sumas que haya entregado el empresario, ya en acciones ó ya en dinero, y de las cantidades que legítimamente le correspondan, como es la subvención de \$560,000 anuales de que actualmente disfruta, y el precio de los créditos con que trató de compensar el fondo de 8,000,000, que figura como la primera partida de la cuenta.

Es indudable que por parte del Sr. Escandon va á notarse que no se abonan réditos á estos \$8,000,000; pero, además de que así está resuelto en la suprema orden de 5 de Abril último, ¿puede haber justicia para abonarlos? Ninguna seguramente en concepto de esta oficina.

Segun el extracto que precede, el Sr. Escandon se dió por pagado de los que estaban vencidos hasta fin de Febrero de 1861, más el dos por ciento de capital, con las cantidades que habia recibido hasta entonces y mediante á que se le relevó de la obligación de gastar un millon de pesos en la construcción de una casa de inválidos y una penitenciaría; de manera que bajo cualquier aspecto que esto se vea, resulta que el Gobierno pagó esos réditos, importantes 1,400,000 y no en provecho del camino; porque no habiendo entonces otros tramos construidos que el de México á Guadalupe, construido por los empresarios que precedieron al Sr. Escandon y que no disfrutaron subvención alguna, y el de Veraacruz á San Juan, que lo construyó el Gobierno y compró D. Manuel Escandon, no pudieron ser invertidos en el objeto que se propuso la ley, es decir, en la continuación de nuevas obras de la línea hasta México.