

solidez y no puede servir de precedente ni de regla de conducta entre el Gobierno y la Compañía.

Creo haber demostrado que no hay razones que favorezcan el abono de réditos del fondo de ocho millones, hasta 31 de Diciembre de 1864, víspera del día en que comenzó una nueva época para el camino de fierro, bajo la egida de la convencion imperial ajustada con Mr. Sandars.

II

La regla invariable que ha normado la política del Gobierno—dice la Compañía—ha consistido en no revocar ningun pago ni perturbar á nadie en el aprovechamiento ó disposicion de lo que por él hubiese adquirido, así como tampoco se ha considerado obligado á pagar las deudas del que se llamó gobierno imperial. Esta conducta ha sido—agrega—general y absoluta en todos los casos, porque si en uno solo hubiese procedido el Supremo Gobierno en sentido contrario, la justicia y la igualdad le hubieran conducido necesariamente á exigir igual devolucion á todos y cada uno de los que del Imperio recibieron alguna cantidad.

Dos errores comete la Compañía en estas apreciaciones. El primero, en suponer que ha existido esa regla de conducta; y el segundo en afirmar que los pagos hechos por la administracion de la época imperial, á la Empresa del ferrocarril, constituyen un hecho consumado *que el Gobierno ha aceptado*. La Tesorería general no ha encontrado en ninguna parte esa aceptacion, ni es de creerse que exista; por el contrario, la prueba más concluyente que puede presentarse en contra, consiste en los diversos acuerdos de la Cámara que se refieren á la liquidacion de cuentas.

En cuanto á no haberse exigido la devolucion á los que con algun título fueron pagados por la administracion imperial, hay que atender á las distintas categorías de los pagos, no menos que á su origen. La compra de efectos, los sueldos, los arrendamientos y todo género de prestaciones, no pueden nivelarse ni correr la misma suerte que las aplicaciones de sumas más ó menos cuantiosas

que el Erario entregó por mano de una administracion intrusa á titulados acreedores cuyas cuentas no estaban liquidadas. La ejecutoria de un caso que voy á referir brevemente, demuestra que na ha existido esa regla en que la Compañía pretende apoyarse.

Al ocupar la capital de la República los franceses, la línea telegráfica del interior, perteneciente entonces á un particular, estaba destruida en su mayor parte. El mismo interes que el jefe frances tuvo en acelerar la construccion del ferrocarril en la tierra caliente, para salir de Veraacruz, tenia en procurarse medios expeditos de comunicacion, á fin de entenderse con sus tropas. Necesitaba el telégrafo como necesitó el ferrocarril, y ordenó desde luego que al propietario de la línea se le entregaran fondos para su pronta reconstruccion. Así se hizo en efecto, y aunque al restablecimiento de la República, las constancias del hecho acreditaban que las sumas entregadas se aplicaron á un crédito procedente de la transmision de mensajes oficiales, reconocido por administraciones anteriores, desde la del general Comonfort, la línea fué ocupada por el Gobierno, mediante á que el Erario la habia costeado.

La Compañía reconocerá, en vista de esto, que á la excepcion de que se considera víctima, es á la que debe hallarse en la posesion del ferrocarril de que se trata.

El convenio imperial de 23 de Enero de 1865¹ concedió á la Compañía la subvencion de quinientos sesenta mil pesos anuales por veinticinco años, á título de réditos del fondo de ocho millones que estaba creado desde 1857.

Es digno de notarse que la indicada subvencion no fué alterada en ninguna de sus dos bases capitales, á saber: cantidad y plazo de como se consignó en el art. 18 del decreto de 5 de Abril de 1861. Atribuir esta semejanza á una comun coincidencia, equivaldria á desentenderse del punto principal, que consiste en averiguar si el concesionario ó la Compañía, ó los dos, ó ninguno tienen derecho á que se les abonen réditos del fondo de ocho millones. El convenio imperial no alteró ni la cantidad de quinientos sesenta mil pesos anuales, ni el número de años que habia de durar la obli-

¹ Pág. 118 del informe de 24 de Setiembre de 1870.

gacion del Gobierno, y fué porque el camino de fierro estaba tan en proyecto en 1865, como en 1861, salvo la parte construida con dinero que no fué de la Compañía.

No se hizo más que renovar la concesion, disponiendo que en lugar de hacer el pago las aduanas con el producto del 20 por ciento de mejoras materiales, lo efectuara la caja central en partidas de á ciento cuarenta mil pesos cada tres meses.

En el convenio á que vengo refiriéndome, no hay una sola palabra que dé idea de haberse tenido presente, que por cuenta de la totalidad de la subvencion, ó sea de los réditos y amortizacion del capital, durante veinticinco años, habia entregado el Erario, hasta entonces, diversas cantidades; de donde se infiere que ni se le hizo el cargo debido al concesionario, ni éste reclamó el pago de réditos por el tiempo corrido de 1º de Marzo de 1861 á 31 de Diciembre de 1864.

Reconocer, sin embargo, la validez del contrato de 23 de Enero de 1865, seria contrariar abiertamente la más importante de las resoluciones del Gobierno, cuya política en este punto ha consistido en no aceptar compromisos y obligaciones de la época del llamado Imperio.

Se debe, por tanto, limitar, el exámen de tal contrato, á los efectos que produjo en la práctica, desentendiéndose de su legal ó ilegal origen. Conforme á esta opinion, deben cargársele á la Compañía todas las sumas que recibió del Imperio, abonándole los quinientos sesenta mil pesos anuales que le señaló el artículo 11 desde el día 1º de Enero de 1865 hasta el 30 de Junio de 1866, en que la Compañía suspendió sus trabajos, cayendo en la pena que determina el artículo 10. ¹

La fecha de esta suspension no consta en los expedientes; pero se encuentra consignada en diversas correspondencias de la época, con motivo de las demandas judiciales promovidas por los acreedores de los contratistas de las obras.

Recobrado el territorio nacional por el Gobierno legítimo, se pu-

¹ "La suspension de los trabajos sin motivo justo debidamente probado, importa para los concesionarios, como multa, la pérdida de las sumas que el Gobierno hubiera debido pagarles durante el tiempo de dicha suspension."

blicó el decreto de 27 de Noviembre de 1867, indultándola de la pena de caducidad. No hay más que leerlo con alguna atencion, para penetrarse de que sus prescripciones son una copia fiel de la concesion de 5 de Abril de 1861, con la única excepcion de que no se consignó ninguna regla para el pago de los réditos vencidos anteriormente, como se hizo al reformar el privilegio de 31 de Agosto de 1857. ¹ Por el contrario, en el artículo 19 se concedieron á la Compañía quinientos sesenta mil pesos anuales por espacio de veinticinco años, sin causa de réditos á contar desde la fecha del decreto. ²

Puede observarse que la forma adoptada para auxiliar á la Compañía ha sido en todo caso la misma; y que, de abonar réditos por el período en que se construyó el tramo de México á Apizaco, resulta alterada la base del decreto de 5 de Abril de 1861, que da un resultado de catorce millones en veinticinco años á razon de quinientos sesenta mil pesos cada uno.

Así es en efecto; pero no habiéndose cubierto nunca el vencimiento de intereses, ¿puede deducirse cantidad alguna del capital? Por precision se tiene que admitir el abono, supuesto que se hace el cargo. Cambiados los términos de la subvencion por el decreto de 27 de Noviembre de 1867, las cantidades que la Compañía ha recibido, cualquiera que sea su importe, desde que comenzaron á correr los plazos allí señalados, disminuyen el conjunto de catorce millones, á diferencia de lo que antes sucedia; y es que ahora el Erario ha de dar quinientos sesenta mil pesos anuales *sin causa de réditos*, mientras por las concesiones anteriores, esa misma asignacion la determinaba el rédito de cinco por ciento anual, sobre el fondo de ocho millones y un dos por ciento más, destinado á su amortizacion.

Cuando se ajustó el convenio de 23 de Enero de 1865, el tramo de la Tejería á Paso del Macho no solo estaba ya concluido, sino en explotacion, desde mediados del año anterior, segun es de inferirse del artículo 10 del tratado que se encuentra en el informe de 24 de Setiembre de 1870.

¹ Artículo 38 del decreto de 5 de Abril de 1861.

² Artículo 19 del decreto de 27 de Noviembre de 1867.

El buen sentido exige fijarse en este hecho como en el de más importancia de todos los pasados con relacion al ferrocarril, durante la intervencion y el Imperio.

III.

Cuando los franceses ocuparon el Estado de Veracruz—dice la Compañía en sus observaciones—se apoderaron del camino sin dirigirse al concesionario, variaron el trazo de la vía de como estaba proyectada por el ingeniero Talcott, lo que produjo una pérdida en los trabajos ya hechos, y un aumento en el costo del tramo que se construyó. Despues menciona las imperfecciones notables de la vía construida, la necesidad que tuvieron los ingenieros de pagar fuertes jornales, la pérdida de rieles, etc., etc., todo para decir que el Sr. Escandon se ha negado á conformarse con la cuenta producida por los franceses.

Comparadas las razones de la Compañía con el texto del tratado de 8 de Setiembre de 1863, se ve que carecen de peso absolutamente. Escandon hizo el camino como contratista y recibió el precio estipulado en una tarifa especial. Caros ó baratos los jornales, fueron pagados por el Tesoro frances sin objecion alguna, como que previsto todo en el contrato, poco hubiera tenido que observarse despues de consignado este concepto de su apoderado: "En vista de la jurisdiccion que da á las autoridades francesas, etc."

No es por lo mismo discutible el cargo que hizo la Tesorería á este respecto en su liquidacion de 24 de Setiembre de 1870, tanto en virtud de hallarse las partidas que la componen aceptadas por el Sr. Escandon, bajo su firma, como porque los motivos en que funda su negativa no pueden destruir el hecho de haber recibido de los franceses el costo de las obras de Tejería á Paso del Macho.

Para la reduccion de francos á pesos mexicanos se ocurrió al Colegio de Corredores como autoridad competente, y de acuerdo con su respuesta se hicieron las operaciones. Si antes la Tesorería en su informe de 22 de Diciembre de 1869 tomó el tipo de 5,20,

al hablar de esto fué refiriéndose á la cuenta exhibida por el apoderado del Sr. Escandon, cuando el C. Juan A. Zambrano estuvo encargade de liquidar. Entre lo que asienta el interesado sin acompañar prueba alguna y lo que dice el Colegio de Corredores despues de consultar sus notas de cambio, me parece que no habrá quien desaprobe la eleccion del segundo extremo.

La Compañía no niega que el tramo de Tejería á Paso del Macho fué costado exclusivamente por lo que se llamaba el Tesoro frances: sus observaciones se limitan á exponer que variado el trazo de la vía de como estaba proyectado, las obras subieron de precio sin embargo de la mala calidad de los materiales empleados. Era preciso para darle algun asenso á estas frases, olvidarse del tratado que los Sres. Lyons y Elguero, como director del ferrocarril el primero, y como apoderado del concesionario el segundo, ajustaron con el ingeniero de puentes y calzadas en mision del gobierno frances, en México, el dia 8 de Setiembre de 1863. *

Allí declararon otorgarle á las autoridades francesas toda competencia, y reconocieron que la Compañía era impotente para llenar con sus solos recursos el compromiso contraido de construir un camino de fierro entre Tejería y el Chiquihuite.

Fijados los precios á que habian de pagarse las obras, se estipuló en el artículo 5º que los trabajos serian hechos *segun todas las reglas del arte*, recibiendo la Compañía, conforme al artículo 8º, las órdenes de pago cada quincena por el importe de lo ejecutado, sin retenerle ninguna suma por garantía.

En virtud de este artículo, los franceses entregaron nueve millones seiscientos ochenta y dos mil, cuatrocientos noventa y un francos, dos céntimos, cargándolos á la Compañía en dos partidas, una de cinco millones novecientos setenta y cuatro mil seiscientos noventa francos, ochenta y cinco céntimos, el 3 de Diciembre de 1864, y otra de tres millones setecientos siete mil ochocientos francos y diez y siete céntimos, el 27 de Marzo de 1865.

La Tesorería general con el dato de estas fechas, que cuidó de recabar del Ministerio de Fomento, pudo verificar la reduccion al

1 Página 108 del informe de 24 de Setiembre de 1870.

tipo que lo hizo, legalizándola con la respuesta del Colegio de Corredores, que corre entre los comprobantes del informe de 24 de Setiembre de 1870.

De lo expuesto se deduce que una vez aceptado por el Sr. Escandon, bajo su propia firma, el cargo de nueve millones seiscientos ochenta y dos mil cuatrocientos noventa y un francos, dos céntimos, es de todo punto legítimo, sin que baste á atenuarlo ninguna de sus observaciones, aun aquellas que se refieren al aumento de una multa incluida en esa suma, supuesto que ello se deriva del citado contrato, cuyas cláusulas surtieron sus efectos, en el tiempo y forma que se convino.

Hay una disposicion del Gobierno Supremo, por la cual quedaron subsistentes las sentencias judiciales de la época del llamado Imperio; y no necesito demostrar que tanto las penas impuestas por los jueces, como por todas las que se llamaron autoridades, deben correr la misma suerte, precisamente en virtud de que causaron ejecutoria, y no es dable anular sus efectos. A ser esto posible, la Compañía tendria que devolver las sumas que recibió de los franceses y que desbaratar el tramo de camino en que se invirtieron, para que todo quedara en el estado que se hallaba antes de ejecutarse los trabajos.

La idea que más partidarios ha tenido por la apariencia de patriotismo que envuelve, es la de que el Gobierno ocupe el tramo repetido considerándolo propiedad de la Nacion, ya sea que lo hayan costado sus rentas, ó ya bajo el concepto de que el gasto lo hicieron los franceses, cuyo caso debe declararse despojo de guerra. No faltan razones para sostener esta opinion, siendo la más capital la que se deriva de estar explotando ese camino la Compañía desde que se concluyó, sin que nada le haya costado.

Sea cual fuere el pretexto que le sirva de título, nunca bastará á probar que este tramo no se hizo con el dinero que los franceses ministraron en virtud del contrato de 8 de Setiembre de 1863.

La Compañía se convirtió, de empresaria de la Nacion, en contratista de los invasores; no puso un solo peso de su caja para esta obra, y ha estado recibiendo sin título legal, desde 1864, los rendimientos poco más ó menos cuantiosos de una propiedad á cuya eje-

cucion concurren los brazos de ciudadanos beneméritos que defendieron á la patria en Puebla, y habiendo caido prisioneros, se les consignó á los trabajos del Ferrocarril sin abonarles jornal alguno.

Así habian pasado las cosas hasta la restauracion de la República, y así han seguido, debido á que la complicacion de este negocio no habia permitido al Gobierno ocuparse de él definitivamente.

Mas todo esto que es innegable se escapó de la vista del Congreso al modificar el decreto de 27 de Noviembre de 1867, porque dejó subsistente el artículo 3º, que reconoció á la Compañía dueña del camino construido y del que se construyera en adelante. La idea, pues, de ocupar el tramo de Paso del Macho como despojo de guerra ó como propiedad de la República, no puede tener aplicacion en este sentido, aun cuando hoy se revocara ese artículo, porque él ha debido servir á la Compañía de base para fijar sus nuevas relaciones y cálculos desde que la Cámara le dió su aprobacion en 11 de Noviembre de 1868. Hay por lo mismo que buscar en otra parte el medio de hacer que el Erario se reembolse de los nueve millones, seiscientos ochenta y dos mil cuatrocientos noventa y un francos, dos céntimos del contrato de 8 de Setiembre de 1863, y la Tesorería cree haberlo hallado, cargando la expresada suma en los términos que lo ha hecho en su liquidacion de 24 de Setiembre de 1870.

En cuanto á los rendimientos, seria preciso exigirlos por completo para llenar el vacío que queda entre el hecho y su sancion. Reconocido sin embargo por la ley que la Compañía es propietaria de lo construido, y de lo que se construya, la Tesorería no puede libremente proponer otra cosa que cargarle á la Compañía el rédito de cinco por ciento desde las fechas en que aparezca hecho el cargo por Bazaine, hasta el 30 de Junio de 1870, en que la Tesorería consignó en su liquidacion la partida de un millon novecientos veinticuatro mil seiscientos sesenta y siete pesos, trece centavos, que produjeron los nueve millones seiscientos ochenta y dos mil cuatrocientos noventa y un francos, dos céntimos, ministrados por los franceses.

Mediante estas aplicaciones, es como entiende la Tesorería que quedará la Compañía en la posesion legítima del tramo de Tejería á Paso del Macho, sin alterar ni salirse de los límites que señala el art. 3º del decreto de 27 de Noviembre de 1867.

IV

Faltaría á la imparcialidad si en lo que tenga razon la Compañía no fuera el primero en dársela.

Sus observaciones en lo que se refieren á las partidas de los comprobantes números 32 y 33, son fundadas. Trata la primera de doscientos ocho mil setecientos noventa y tres pesos, cincuenta y dos centavos, que se le cargaron por valor de los materiales sobrantes del tramo del Paso del Macho, y la segunda de trescientos sesenta y nueve mil trescientos diez pesos, treinta y cinco centavos, que la caja central pagó al Tesoro frances, por cuenta de suplementos hechos á la Compañía.

La Tesorería al consignar estas cifras en su liquidacion de 24 de Setiembre de 1870, tuvo sencillamente la mira de reunir todo lo que encontró en sus antecedentes para que un exámen posterior esclareciera y purificara el saldo; así es que, no apareciendo, en efecto, ninguna constancia de que la Compañía haya recibido tales sumas, deben retirarse de la liquidacion, dando por bueno el descargo que se funda respecto á los materiales en que están considerados en la cuenta presentada por Bazaine, y en cuanto al pago hecho al Tesoro frances, en que la redaccion misma del asiento está indicando habersele reembolsado de una parte de sus adelantos, cuya totalidad la forma el costo del camino de Tejería á Paso del Macho.

La partida de un millon novecientos noventa y cinco mil ochocientos diez y siete pesos, cincuenta y dos centavos, que entregó el Imperio segun los documentos números 34, 35 y 36 del informe de 24 de Setiembre de 1870, es impugnada por la Compañía, en una parte, manifestando que solo está conforme con la suma de un millon setecientos cuarenta y seis mil cuatrocientos noventa y siete pesos, cincuenta y cinco centavos. Entre una y otra cantidad hay

la diferencia de doscientos cuarenta y nueve mil trescientos diez y nueve pesos, noventa y siete centavos, que consiste en doscientos mil pesos que no se le pagaron en Paris, y en cuarenta y nueve mil trescientos diez y nueve pesos, noventa y dos centavos, que aun cuando aparecen en los libros del Imperio entregados con fecha 30 de Abril de 1866, al agente de la Compañía en un libramiento de doscientos once mil quinientos noventa y nueve francos, ochenta y cinco céntimos, al cambio de cinco, dice éste que no los recibió. Como prueba de que tales doscientos mil pesos no le fueron satisfechos, acompaña copia del protesto del giro, infiriéndose de aquí que lo conserva, en cuyo caso no hay inconveniente en deducirlo de la cuenta, luego que lo devuelva á esta Tesorería general.

Respecto de los cuarenta y nueve mil trescientos diez y nueve pesos, noventa y siete centavos, la oficina cree que el asiento que se encuentra en el Diario del Ministerio de Hacienda de esa época, merece entera fé y crédito, porque para dudar de su contenido, seria necesario suponer que los empleados á cuyo cargo estuvo la contabilidad, habian cometido un fraude.

Si tal es la sospecha de la Compañía, lo más prudente será que promueva lo que corresponda para esclarecer ante los tribunales si las personas que intervinieron en la expedicion de las órdenes y en determinar ese cargo, procedieron de buena fé.

El suplemento de doscientos mil pesos que hizo á la Compañía el pagador del ejército frances, es otro de los cargos que ésta rechaza, acompañando para acreditar que fué, en su apoyo, copia de un certificado del pagador en jefe, expedido con fecha 31 de Agosto de 1866, reembolsado el Tesoro del cuerpo expedicionario.

La Tesorería por el texto de ese documento (número 2 de los comprobantes de la Compañía), cree que el cargo está bien hecho en su liquidacion, y que solamente falta abonar al crédito de la cuenta la parte que devolvió en efectivo el Sr. Barron, desentendiéndose de las aplicaciones que se hicieron de lo que la Compañía tenia que recibir en las aduanas, porque precisamente el trabajo emprendido ahora, es para fijar esas aplicaciones en todo lo que á ellas tenga derecho.

La Compañía extraña que las cuatro últimas partidas de la