

Y lo trascibo á vd. manifestándole, para gobierno de la Compañía, que la cantidad de que se trata y que asciende á 3.240,500 pesos 48 centavos, procede exclusivamente del 20 por ciento, razon por la cual esta oficina procederá en su oportunidad á hacer la deducción que corresponde sobre los 560,000 pesos anuales de la subvencion, conforme está resuelto.

Independencia y Libertad. México, Marzo 23 de 1872.—*M. P. Izaguirre*.—C. José I. Martínez, agente principal de la Compañía del Ferrocarril Mexicano.—Presente.

#### Documento núm. 23.

Tesorería general de la Nacion.—Seccion 1<sup>a</sup>.—El C. José Ignacio Martínez, agente principal de la Compañía del Ferrocarril Mexicano, en oficio de 30 de Marzo próximo pasado, me dice lo que copio:

“Se ha recibido en esta direccion el oficio de esa Tesorería, en que se sirve vd. transcribir la orden del Ministerio de Hacienda, en que previene, como era de justicia, se suspenda todo cobro mientras esté pendiente la liquidacion, y que lo que alcance el Supremo Gobierno se cobre en acciones ó en amortizacion proporcional de la subvencion.—En la misma comunicacion se dice que no siendo la mira del Gobierno privar á la Compañía de ninguno de sus derechos, no estando conforme con la cuenta que se le ha formado, puede hacerlos valer ante los tribunales correspondientes de la manera que juzgue conveniente.—En cumplimiento de este acuerdo, la Compañía ocurre á los tribunales sometiendo á su resolucion las diferencias ó dudas suscitadas con motivo de la referida cuenta, y queda entendida, como lo estaba ya por el convenio de 24 de Diciembre de 1867, celebrado con el Sr. Kirkpatrick, agente principal de esta Compañía, en el modo de pago si alguna responsabilidad le resultare á la misma.”

Y lo trascibo á vd. para que se sirva determinar lo que corresponda, llamando su respetable atencion respecto á que ni en la suprema orden referente ni por parte de esta Tesorería, se ha indicado algo siquiera relativamente á la suspension del cobro, como expresa el primer párrafo de la comunicacion inserta; y en cuanto al convenio de 24 de Diciembre de 1867, que se invoca en el segundo, siempre ha sostenido la oficina de mi cargo en todos sus informes, que no tiene validez alguna por las consideraciones que en ellos he expuesto.—Independencia y Libertad. México, Abril 3 de 1872.—Ciudadano Ministro de Hacienda y Crédito público.—Presente.

#### Documento número 24.

Tesorería General de la Federacion.—Seccion 2<sup>a</sup>.—Mesa 2<sup>a</sup>.—Núm. 1217.—Informa lo conducente respecto de las cuestiones pendientes con el ferrocarril de Veracruz á México.—Con todo determinimiento se ha impuesto esta oficina de la orden de vd. fecha 31 de Enero último, núm. 2351, de la seccion segunda, en que se sirve prevenirme que le remita copia autorizada de la liquidacion que se formó al ferrocarril mexicano en 21 de Febrero de 1872, y se acompañen á la vez en forma de apéndice los nuevos documentos y resoluciones que después de esa fecha se hayan recibido, sacando el resultado numérico que deben producir.

Posteriormente se ha recibido un oficio de la Corte Suprema de Justicia, con motivo de la demanda presentada por el C. Martiniano del Pino á nombre de la compañía del ferrocarril mencionado, pidiendo instrucciones para defender los intereses fiscales, al mismo tiempo que los antecedentes que se tengan, entre los cuales figuran dos cuadernos que se han publicado.

Tratando las dos comunicaciones á que vengo refiriéndome de un mismo asunto, y habiéndose agotado los cuadernos impresos, parece

indeclinable la necesidad en que se pone á la oficina de presentar, con la aprobacion de las piezas justificativas correspondientes, no solamente los hechos ocurridos en todo el período corrido desde el punto que sirve de partida á las operaciones entre la compañía del ferrocarril mexicano y el erario federal, sino los resultados aritméticos que aquellas han producido.

Siguiendo este propósito, la narracion de los hechos no se apartará nunca de la verdad, y las deducciones que en cada caso deban hacerse manifestarán claramente la solucion que les corresponda. Pasemos adelante.

La secretaría de hacienda y crédito público comunicó á esta Tesorería general, con fecha 10 de Noviembre de 1869, la órden siguiente:

“Los diputados secretarios del Congreso de la Union, con fecha de ayer, han dirigido á este ministerio el oficio siguiente:

“El soberano Congreso de la Union, en sesion de hoy, ha aprobado las siguientes proposiciones:

“1ª El ministro de hacienda, en el término de ocho dias, remitirá al Congreso copia de las liquidaciones que ha debido practicar con D. Antonio Escandon y la compañía del ferrocarril entre México y Veracruz, concernientes á las diversas sumas que hayan recibido del erario nacional.

“2ª La primera desde 1861 hasta 1864, por el veinte y quince por ciento de derechos de mejoras materiales de ferrocarril, exportacion de caudales, etc., y la segunda por el costo del tramo de la Tejería á Paso del Macho, y demas cantidades que hubiere percibido desde 1864 hasta el 11 de Noviembre de 1868, fecha de la concesion actual.

“3ª El referido ministro informará por escrito, y en el mismo término de ocho dias, si la compañía del ferrocarril entre México y Veracruz ha cumplido con la segunda parte del art. 19 de la concesion, que se refiere á la devolucion de los bonos y cupones que se dieron á D. Antonio Escandon en 1857.

“Lo que comunicamos á vd. para su inteligencia y fines consiguientes.”

“Lo que traslado á vd. para que á la mayor brevedad posible remita el informe que se le pide.”

La tesorería general, en cumplimiento de la órden que acaba de insertarse, produjo en 22 de Diciembre del propio año de 1869 los informes que se le pedian, pero llena de dudas en cuanto al resultado de una liquidacion de cuentas, porque la falta de tiempo y de datos que debian reunirse de diversas oficinas, hacia indispensable aplazar para más adelante la ejecucion de un trabajo eficaz y concienzudo.

Hasta el 24 de Setiembre de 1870 no pudo presentarlo, pues fué preciso reunir, por medio de diligentes pesquisas, todos los antecedentes que le sirven de fundamento, y de los cuales conviene dar en este lugar un breve extracto.

La concesion primitiva del ferrocarril de que se viene hablando, fué expedida por el gobierno del general Comonfort el dia 31 de Agosto de 1857, y es de la que se derivan las obligaciones y derechos que competen respectivamente á las dos partes contratantes, en lo que no ha sido derogada ó modificada.

Esta concesion impuso al gobierno la obligacion de emitir un fondo de ocho millones de pesos en bonos que se llamaron de “construccion del ferrocarril,” y la empresa concesionaria lo recibió con el carácter de subvencion, conforme expresa el art. 19, que dice lo siguiente:

“Para auxiliar el supremo gobierno la construccion del tramo á que se refiere el art. 17, se creará un fondo consolidado de deuda pública del valor de ocho millones de pesos mexicanos, representados en bonos que se denominarán: “Bonos de construccion del camino de fierro de Veracruz á México.” Este fondo ganará el rédito de 5 por ciento anual, y el capital será pagado en el espacio de cincuenta años, amortizándose cada año un 2 por ciento. Los bonos de este nuevo fondo se entregarán á D. Antonio Escandon, como propietario del privilegio.”

Ahora bien; fuera de esta obligacion, la más resaltante del decreto de 31 de Agosto de 1857, las demas estipulaciones fueron las siguientes:

Por el art. 6º se concedió que pudiesen importarse libres de de-

recho los materiales, enseres y todo lo necesario para la construcción del camino.

En el art. 7º se estipuló que la empresa podría exportar libres de derechos las cantidades necesarias para la compra de materiales, y además quinientos sesenta mil pesos anuales, por espacio de veinticinco años.

Por el art. 17 se obligó al empresario á que dentro del plazo de seis años estarían en uso para el público treinta leguas á lo ménos de la ruta general, de las cuales veinticinco partirían del puerto de Veracruz y las otras cinco de esta capital para el puerto. La falta de cumplimiento hacia incurrir al empresario en una multa de ciento cincuenta mil pesos.

El art. 20 consignó al empresario el diez por ciento de mejoras materiales para el pago de réditos del fondo de ocho millones y amortización del capital, imponiéndosele en el artículo siguiente, el 21, la obligación de liquidar cada seis meses con el ministerio de fomento. Si de esta liquidación resultaba que la empresa había recibido más de lo necesario para el pago de réditos y 2 por ciento de amortización de capital, devolvería el excedente; y si por el contrario, lo percibido no cubría aquellas obligaciones, el ministerio completaría el pago, tomando lo que correspondiera de cualquiera otra renta nacional que se conviniere al efecto.

Por el art. 22 se obligó al empresario á entregar en la tesorería general, en cambio del fondo de ocho millones de que se ha hecho mención, una suma igual en títulos de la deuda interior, dentro de estos plazos: tres millones en todo el año de 1858, y un millón en cada uno de los siguientes, liquidándose los réditos que causaran hasta la fecha en que la compañía recibiera los nuevos bonos.

Por el art. 23, además de la multa de ciento cincuenta mil pesos señalada en el art. 17 si no cumplía la empresa con la obligación de construir treinta leguas del camino, y con la entrega de títulos de la deuda interior en cambio de los "bonos de construcción," debería perder el privilegio y el fondo especial consignado al pago de réditos y amortización de capital.

Conforme al art. 28 el gobierno percibiría el veinte por ciento de

utilidades, teniéndose por tales el sobrante que resultara, cubiertos los gastos generales de conservación y locomoción, y el rédito de seis por ciento sobre los capitales invertidos en el ferrocarril.

La concesión caducaba, según el art. 33, por enajenarla ó cederla en todo ó en parte sin conocimiento del gobierno, y la caducidad producía la pérdida del fondo destinado al pago de réditos y la aplicación de la multa.

Por el art. 36 la empresa se obligaba á construir en esta capital una penitenciaría y una casa de inválidos, cuyo costo no bajaría de un millón de pesos. Durante el plazo de seis años, dentro del cual se concluirían estas obras, se destinaba á su auxilio el sobrante del fondo de minería, después de cubierto el rédito de tres por ciento sobre los capitales á que estaba hipotecado, la asignación del colegio y los gastos de la oficina del ramo. Si al terminar los seis años no había concluido la construcción de los expresados edificios, el gobierno mandaría apreciar, conforme al art. 37, la parte que faltare, y el empresario la cubriría, así como una multa de cincuenta mil pesos.

Tal es la parte esencial del privilegio, que al fin de este informe se hallará con el núm. 1, en lo que se refiere á los auxilios del erario y á las obligaciones impuestas al concesionario.

Del 13 de Octubre de 1857 al 25 de Febrero de 1858 le fueron entregados á Don Antonio Escandon, por la tesorería general, los ocho millones de pesos en "bonos de construcción del ferrocarril;" así es que esta última fecha debía servir de límite para liquidar los intereses de los títulos de la deuda interior, que, como se ha visto, estaba obligado á entregar á la misma oficina.

La época en que tenían lugar estas operaciones facilitaba el arreglo de toda clase de negocios con el gobierno, porque á las penurias del erario se agregaban las agitaciones políticas en que vivió aquella administración, y que dieron por resultado su caída. Sin pre-

tensiones de mezclar en este informe los rasgos característicos de esos tiempos, es ineludible la necesidad de tocarlos, porque sirve su recuerdo para fijar con toda exactitud los hechos.

El Sr. Escandon tenia, ya se ha repetido, la obligacion de entregar en títulos de la deuda interior ocho millones de pesos, computándose los intereses hasta el dia en que recibiera los nuevos bonos segun el art. 22 de la concesion; pero no fué preciso ajustarse á esta regla, porque despues de haber entregado en diversas clases de créditos quinientos dos mil un pesos treinta y tres centavos, liquidados el 23 de Octubre de 1857, celebró diversos contratos con la secretaria de hacienda el Sr. Luis S. Hargous, y por este medio se dió por cumplida la responsiva del Sr. Escandon cancelándose la escritura respectiva. En lugar de amortizarse sobre la indicada suma el resto de siete millones cuatrocientos noventa y siete mil novecientos noventa y ocho pesos sesenta y siete centavos, se dió por pagada con el producto de dos contratos que se acompañan con el núm. 2.

No cabe, por lo expuesto, duda alguna en que Escandon llenó el compromiso que contrajo.

Corrian entretanto los plazos estipulados, cuando el concesionario, aprovechándose del entusiasmo que favorecia y favoreció siempre la construccion del ferrocarril de que se trata, ocurrió al gobierno establecido en esta capital despues del pronunciamiento de Tacubaya, verificado el 17 de Diciembre de 1857. Exponiendo diversas causas que entorpecian la formacion de una compañía en Europa, capaz de dar cima á la obra, obtuvo en el privilegio que le servia de base, diversas modificaciones que fueron desde luego reducidas á escritura pública (Documento núm. 3), con la promesa de darles la forma de ley, si más adelante así se necesitaba.

En lugar del 20 por ciento de utilidades que debia percibir el gobierno conforme al art. 23 del decreto de concesion, la empresa se obligaba á entregar, segun el nuevo convenio, seis mil acciones, ó sea la representacion de seiscientos mil pesos, en la compañía que se formara.

El concesionario quedaba exonerado de la obligacion de construir la penitenciaría y casa de inválidos á que se refiere el art. 36; pero

se comprometia á anticipar al ministerio de fomento las cantidades que se necesitaran para levantar en la plaza de armas de México un monumento á la Independencia. Tambien anticiparia quince mil pesos anuales para la Escuela de Agricultura, por mensualidades que se contarían desde 1º de Enero de 1860 en adelante; todo esto en el concepto de que el gobierno emitiera un papel especial admisible en el pago del derecho de mejoras materiales que se cobraba en las aduanas marítimas conforme al arancel de 31 de Enero de 1856, y mediante que fuera positivamente admitido.

De la parte de terrenos baldíos que el gobierno establecido en México (habia entónces otro en Veracruz) se reservó en los contratos de apeo y deslinde celebrados con la casa de los Sres. Jecker y C<sup>ia</sup> y otros, quedó aplicada á la empresa del ferrocarril una mitad, y se le ofreció que si en el plazo de cuatro meses no colocaba el número de acciones que requería la importancia y magnitud de las obras que iban á emprenderse, se adoptarían en un decreto otros arbitrios sobre los fondos municipales de las ciudades de México y Puebla, establecimiento de Minería y Academia de San Carlos: sin embargo, ninguna de las estipulaciones que se han mencionado llegó á tener efecto. Ni se emitió el papel para el pago del derecho de mejoras materiales, ni llegaron á sancionarse mediante un decreto, porque el memorable hecho de armas de Calpulalpam derrocó la administracion que las habia pactado.

El triunfo de Calpulalpam abrió al gobierno del Sr. Juarez las puertas de la capital de la República, siendo uno de los primeros negocios de que se ocupó el del ferrocarril de Veracruz á México. El concesionario volvió á insistir en la necesidad de que se modificara el decreto de 31 de Agosto de 1857, y halló tan felices disposiciones en el Sr. D. Ignacio Ramirez, secretario de fomento, que obtuvo cuanto pretendió, segun es de verse en los documentos que se acom-

pañan con los números 4, 5 y 6, y son los decretos de 5 y 8 de Abril de 1861, y el reglamento del primero de estos que lleva la misma fecha.

Pocos artículos de la concesion no fueron reformados, contándose entre los que no se alteraron el que creó el fondo de ocho millones de pesos para auxiliar las obras del camino.

No hay para qué ocuparse aquí de aquellas estipulaciones que se refieren al trazo de la vía, á la ocupacion de terrenos y otras que en nada afectan á las obligaciones y derechos de donde derivarse deben los resultados aritméticos, y por eso parece necesario solamente mencionar unas y otros en el órden que corresponde.

Por el art. 7º se permitió al empresario la libre exportacion de quinientos sesenta mil pesos anuales, durante veinticinco años.

Por el 12 se le prohibió hipotecar á un gobierno extranjero los tramos que fuera construyendo, y aun el privilegio mismo, sin consentimiento del gobierno.

Por el 16 se obligó á tener en explotacion, dentro del plazo perentorio de cinco años, la parte de la ruta general y el ramal necesario para unir la capital de la República con la de Puebla, sin suspender los trabajos ya comenzados de Veracruz para el interior. La falta de cumplimiento hacia incurrir al concesionario en una multa de trescientos mil pesos.

El art. 18 dejó subsistente, como ya se ha dicho, el fondo de ocho millones de pesos, con rédito de cinco por ciento al año, debiendo quedar pagado en el espacio de veinticinco años, á cuyo efecto se señaló la cantidad constante de quinientos sesenta mil pesos anuales, de la cual se tomara en primer lugar la suma bastante para el pago de réditos, aplicándose el resto á la amortizacion del capital.

Por el art. 19 se consignó expresamente el veinte por ciento del derecho de mejoras materiales al pago de las anualidades á que acaba de hacerse referencia.

En el art. 20 se determinó que el expresado derecho fuera pagado con un papel público que emitió el ministerio de fomento, de acuerdo con las bases contenidas en el reglamento de que ya se ha hecho mérito, liquidándose conforme á éste, en cada semestre, la cuenta del

concesionario, quien se obligaba á ministrar al referido ministerio veinte mil pesos mensuales para otras atenciones de su institucion.

En el art. 24 se le impuso al concesionario la obligacion de comenzar, cuando más tarde á los dos meses, las obras á que se contrae 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 reparacion y conservacion.

En el art. 38 se declaró que el concesionario se daba por pagado de los réditos del fondo de ocho millones, vencidos hasta fin de Febrero de 1861, con las cantidades que habia percibido, inclusive el sobrante del fondo de minería. Con este motivo, debieron cortarse de los bonos 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 pesos en títulos de la deuda interior, que en concepto del legislador faltaban para completo de los ocho millones que se obligó el Sr. Escandon á entregar en cambio del fondo de que ya estaba en posesion.

El art. 40 suspendió por cinco años el derecho de amortizacion de la deuda interior que se cobraba en las aduanas marítimas, y previno que en su lugar y de acuerdo con el decreto ántes citado de 8 del propio mes de Abril de 1861, se exigiera el quince por ciento sobre los derechos de importacion, pagadero precisamente en acciones del ferrocarril. Este fué un nuevo recurso para el concesionario.

El art. 47 confirmó la cesion de terrenos baldíos acordada en las modificaciones propaladas con el gobierno del general Miramon, y de las cuales se ha dado ya una idea.

Los pormenores que preceden demuestran que la concesion de 31 de Agosto de 1857 quedó nulificada por la de 5 de Abril de 1861, siendo ésta por consiguiente la que desde esa fecha fijó las obligaciones de cada una de las partes contratantes. Solamente dos cosas quedaron pendientes: la amortizacion de los cupones y de los títulos de la deuda interior, importantes cuatro millones de pesos, que D. Antonio Escandon debia entregar en el plazo de cinco años.

Reformado así el privilegio primitivo, no parecerá inoportuno examinar cuáles fueron los resultados que produjo la nueva concesion. Dándose por recibido el concesionario de los réditos vencidos hasta fin de Febrero de 1861, las obligaciones contraídas y lo recibido por él hasta el 5 de Abril de 1861, quedó borrado de las estipulaciones convenidas, y excluido de toda liquidación de cuentas y de cualquier género de observaciones posteriores.

Los réditos de ocho millones en tres años y medio, trascurridos desde 1º de Setiembre de 1857 hasta fin de Febrero de 1861, ascendían á la suma de un millon cuatrocientos mil pesos, y para compensarlos se condonó la obligacion de gastar un millon en la penitenciaría y casa de inválidos, haciendo punto omiso de la suma de seiscientos mil pesos aceptada por el gobierno de Miramon en cambio del veinte por ciento de utilidades. Agréguese á esto lo que recibió el concesionario de distintas procedencias sin habersele hecho cargo alguno, y lo que importan los terrenos baldíos que le fueron cedidos, segun expresa el documento número 7, y se verá que hubo cierta prodigalidad en provecho de la empresa.

El Sr. Escandon no debia, cuando se expidió el decreto de 5 de Abril de 1861, cuatro millones de pesos, como se dijo en el art. 38, sino siete millones cuatrocientos noventa y siete mil novecientos noventa y ocho pesos sesenta y siete centavos, porque en cuenta de su obligacion de entregar ocho millones de pesos en títulos de la deuda interior, solamente se habian recibido quinientos dos mil un pesos treinta y tres centavos. Hasta el 22 de Octubre del mismo año de 1861 fué cuando la tesorería general corrió en sus libros asientos que dieron por resultado la amortizacion de un crédito de D. Luis S. Hargous, compensando su importe de trescientos mil pesos con tres millones cuatrocientos noventa y siete mil novecientos noventa y ocho pesos sesenta y siete centavos de aquella procedencia. (Documento número 2.)

Quedaba entónces el saldo de cuatro millones de pesos referido

en el art. 38, y no fué necesario hacer uso del plazo señalado para extinguirlo, porque apenas comenzaba á correr, cuando los acontecimientos políticos vinieron á impedir en todos sentidos la ejecucion de cuanto estaba estipulado.

No hay datos para asegurar que el concesionario comenzara los trabajos á los dos meses de expedido el decreto de 5 de Abril de 1861; pero sí existe el antecedente de que organizó en esta capital una sociedad que expidió un programa convocando accionistas para los tramados de México á Puebla y de Veracruz á Orizaba.

Atendiendo á los sucesos que tuvieron lugar despues de esa fecha, bien puede afirmarse que nada se formalizó, por causa de fuerza mayor. En Julio de ese mismo año se suspendió el pago de la deuda convencionada; en Octubre se firmó en Lóndres el tratado tripartito, y en Diciembre tuvo la República la desgracia de ver invadido por las fuerzas españolas el primer puerto del Golfo; á poco llegaron las inglesas, y más tarde las francesas.

¿Qué pudo haberse avanzado en las obras del ferrocarril ante estos acontecimientos? Nada seguramente.

Aunque la suspension de pagos exceptuó la asignacion del ferrocarril, más adelante se verá que esto no dió el resultado á que se aspiraba.

Del 21 de Mayo de 1861 al 6 de Octubre de 1862, recibió D. Antonio Escandon, en virtud del art. 20 del decreto de 5 de Abril tantas veces citado, las siguientes cantidades en bonos admisibles en el pago del veinte por ciento de mejoras materiales:

1861. Mayo 21.....	\$ 1,830,000 00
„ Noviembre 16.....	20,000 00
„ Diciembre 10.....	3,000 00
„ „ 18.....	50,000 00
1862. Setiembre 20.....	42,000 00
„ Octubre 6.....	55,000 00
Total.....	\$ 2,000,000 00