

De la vuelta.....\$	804,850 06
Se han amortizado hasta 30 de Junio de 1873, 215 conocimientos en totalidad y parte del conocimiento número 150 del conductor Abraham Aldana, representando un capital líquido de.....	692,901 48
Resulta un saldo á favor de los tenedores de conocimientos en circulacion (y son 58 y parte del núm. 150 ya citado) de.....	\$ 111,948 58

Tanto por ciento proporcional que corresponde á los \$ 111,948 58 del saldo del capital líquido, por la anticipacion de derechos de circulacion y exportacion, gastos de flete y escolta que cada interesado pagó al poner sus capitales en conducta..... 10,093 59

Total pendiente de pago hasta 30 de Junio de 1873, no considerados los intereses que corresponden á los conocimientos en circulacion que hasta la fecha no se han presentado en esta Tesorería general..... \$ 122,042 17

Como comprenderá el Congreso, en este documento está compendiada la historia de la ocupacion hecha en «Laguna Seca,» y siendo la primera vez que se presentan tales pormenores á este respecto, no vacilo en creer que fijará la atencion la Cámara para que tenga fin este negocio.

\* \* \*

No reclamando el servicio del crédito público, las labores de todos los empleados de esta seccion, y estando por otra parte tan íntimamente ligado con ella, el ramo de pensiones, montepíos, &c., se creyó conveniente anexárselo, y desde el año pasado corre á su cargo.

Segun los datos que existen, las pensiones reconocidas y que paga la República, son las siguientes:

NUMERO DE PERSONAS.		
367	Montepío civil, con un vencimiento mensual de.....\$	13,749 31
26	Cesantes, con idem idem de.....	1,431 34
22	Jubilados, con idem idem de.....	2,432 83
20	Pensionistas civiles, con idem idem de.....	2,606 06
1,033	Clases pasivas militares con idem idem de.....	40,606 77
545	Pensiones militares, con idem idem de.....	43,940 73
380	Gefes, oficiales y tropa retirados, con idem idem de..	17,648 81
16	Gefes y oficiales, con licencia ilimitada, con idem idem de.....	854 95
2,409	Que vencen al mes.....\$	123,270 80

ó sean \$1.479,249 60 cs., anuales. El pormenor de estas pensiones la verá el Congreso en el documento número 12, en él constan, no solo la nómina de las personas que disfrutaban pension, sino tambien la cantidad íntegra que les corresponde y la que perciben. La diferencia que la suma expresada arroja respecto de la que aparece en el presupuesto, depende de las pensiones últimamente declaradas.

Sábiamente dispone el artículo 3º del presupuesto de ingresos, que si los productos de las rentas públicas no alcanzasen á cubrir en su totalidad los egresos decretados, puede el Ejecutivo hacer, entre otras reducciones, la del haber de las clases pasivas, previniendo que la reduccion en las dotaciones no se aplicará á los que disfrutaban de una pension de veinticinco pesos mensuales ó menos, pero si fuere mayor de veinticinco hasta 50, recibirán esta cantidad. Solo se abonará la mitad á los que gocen de una pension de mas de cincuenta pesos, y lo que se abone por cualquiera pension, no podrá exceder al mes de la cantidad de cien pesos. Ahora bien, como inconcusamente los ingresos federales no podian alcanzar á cubrir los..... \$ 24,000,000 decretados para los egresos, el Ejecutivo hizo uso de esta atribucion, lo que como consta en los documentos citados, produjo una economía de \$ 624,045 64 cs., en esta forma:

	HABER INTEGRO.	HABER ECONOMICO.
Montepío civil.....\$	13,749 31 \$	8,815 18
Cesantes.....	1,431 34	924 41
Jubilados.....	2,432 83	1,105 24
Pensiones civiles.....	2,606 06	2,017 68
Clases pasivas militares.....	40,606 77	25,811 15
Pensiones militares.....	43,940 73	21,422 91
Retirados.....	17,648 81	10,687 98
Ilimitados.....	854 95	482 42
	123,270 80 \$	71,266 83
Economía en un mes.....\$		52,003 83
En el año.....\$		624,045 96



Quedando, pues, repartidos, entre las personas agraciadas durante el año económico, la no despreciable suma de \$ 855,201 96 cs.

Penoso le ha sido al Ejecutivo apelar á esta reduccion, pero ademas de que ella era indispensable, se ha hecho de un modo que no priva á ningun pensionista de los recursos necesarios para la vida, y cuidando de que el pago se haga religiosamente los dias quince y último cada mes.

\* \* \*

Debo manifestar igualmente al Congreso, que tampoco en el ejercicio fiscal pasado fué necesario hacer uso de la autorizacion que se dió al Ejecutivo para negociar un empréstito de un millon de pesos, porque las rentas naturales de la República han bastado por sí solas, no solo para cubrir sus gastos ordinarios y extraordinarios, de que despues hablaré, sino tambien para hacer fuertes abonos á cuenta de alcances anteriores.

\* \* \*

Otro trabajo de la mayor importancia se ha llevado á cabo por esta seccion, y es el inventario del tesoro federal, que hasta fin del año fiscal pasado arrojaba una suma de \$ 30.261,906 36 cs., distribuida en esta forma:

Bienes nacionales raíces.....	\$ 15.858,521 91
„ nacionalizados raíces.....	2.948,193 68
„ muebles nacionales.....	3.817,059 48
Derechos y acciones nacionales.....	4.894,113 88
„ por nacionalizacion.....	2.505,442 58
Muebles de oficinas.....	238,574 83
Suma.....	\$ 30.261,906 36

El pormenor consta en el documento número 13.

Como comprenderá el Congreso, este inventario no puede reputarse enteramente exacto, porque algunos valúos han sido solo calculados, pero se sigue trabajando hasta que se tenga una cosa perfecta.

Debo advertir tambien, que en las partidas de bienes nacionalizados y de derechos y acciones de nacionalizacion, solo están comprendidas las sumas indudables y no aquellas pendientes de resolucion por no terminarse aún los respectivos expedientes.

#### FERROCARRILES.

Aunque este ramo del servicio público está por su naturaleza consignado á la Secretaría de Fomento, la de mi cargo, por la subvencion que se abona á las diversas empresas, y que representa una accion del tesoro, tiene necesariamente que estar muy al tanto de la historia y estado actual de cada línea, y necesario tambien es, que el Congreso lo esté igualmente; por lo mismo, voy á ocuparme de cada ferrocarril, advirtiéndole, que la mayor suma de los datos han sido tomados de los importantes trabajos del excelente empleado de la Tesorería general de la República, C. Juan E. Perez.

#### I.

##### Línea de México á Veracruz, por Orizava.

Esta es la primera y mas importante de las que tiene la República. Fué proyectado por el Sr. D. Francisco Arrillaga, quien obtuvo de la administracion del General Bustamante un privilegio exclusivo en 22 de Agosto de 1837.

Muerto el Sr. Arrillaga, quedó el proyecto de ferrocarril sepultado, como su autor, en el polvo del olvido, hasta que en 31 de Mayo de 1852, por un decreto de D. A. L. de Santa-Anna se estableció el derecho de avería. Celebrado un arreglo con acreedores antiguos, se estipuló que este impuesto (2 por ciento adicional) sobre los derechos de importacion en la aduana marítima de Veracruz, se invirtiese en la construccion de un camino de fierro de Veracruz al Rio de San Juan, y á la compostura de la carretera de Perote, quedando hipotecados los productos de ambos caminos al pago de réditos y capitales, hasta que extinguida la deuda, pasaran al dominio y propiedad de la nacion.

Los acreedores de los peages, para llenar las obligaciones del decreto citado, hicieron un contrato con D. Antonio Garay, quien se comprometió á pagarles los réditos correspondientes

en cambio de la cesion de los vencidos y de la mitad de la representacion de todos aquellos que tuviesen solo capitales ó solo réditos.

A pesar de que los acreedores comenzaron á percibir desde luego los productos del derecho de avería, el ferrocarril se comenzó hasta mucho tiempo despues, bajo la direccion del ingeniero D. Manuel Robles Pezuela, con tanta lentitud, que en 1849 apenas llegaba al Molino, cuya estacion se estrenó el dia 15 de Setiembre de aquel año.

Aprobadas unas proposiciones que presentaron á la Cámara de diputados los Sres. Pacheco, Payno y Zárate, para que se derogara el decreto de 1842, se recibiera el camino, liquidándose las cuentas, y se demandara á los acreedores sobre cumplimiento de contrato, hubo motivo para convencerse, que en siete años solo estaban construidos 11,408 metros, de las siete leguas contratadas de Veracruz á San Juan, y por lo mismo estas no podrian concluirse sino ocho ó diez años mas tarde.

La ley de 30 de Noviembre de 1850, que consolidó la deuda interior, puso término á la cuestion pendiente en las Cámaras, y la administracion del camino de fierro pasó á la jefatura de hacienda de Veracruz en el mes de Setiembre de 1851.

Desde esta fecha hasta Diciembre de 1853, las obras no adelantaron gran cosa; pero de Enero á Setiembre de 1854, se construyeron 1,630 metros, prosiguiéndose los trabajos bajo la direccion del ingeniero D. Santiago Mendez, quien despues de haber reparado toda la parte construida anteriormente, puso en perfecto estado de servicio una línea de 23,510 metros, cuyo costo fué el siguiente:

Recibió la empresa instituida por el decreto de 31 de Mayo de 1842, desde 1843 hasta 1851. Producto del derecho de avería.....	\$ 1.469,749 00
Recibió por productos de peajes desde 1842 hasta 1851.....	302,738 00
Pagado á D. Antonio Garay por la aduana de Veracruz, á cuenta de su saldo como contratista.....	41,839 00
Pagado al C. Gabriel Núñez, cuenta de su contrato.....	52,698 00
Idem al Lic. Rafael Martinez de la Torre, como representante de la testamentaria de Garay.....	66,107 00
Idem al mismo, en bonos al 10 por ciento.....	6,000 00
Gastos satisfechos por la jefatura de Hacienda de Veracruz, de Diciembre de 1853 á Diciembre de 1854.....	121,077 00
Idem por el Ministerio de Fomento en el período de 1854 á 1857.....	594,255 00
Costo total.....	\$ 2.654,463 00

\*\*

Comprendidos los créditos de los acreedores al fondo de avería, en la ley de 30 de Noviembre de 1850 á que nos hemos referido, quedaron de hecho sin efecto las estipulaciones del decreto de 31 de Mayo de 1842, y el Gobierno, dueño del tramo del ferrocarril de Veracruz á San Juan, punto hasta donde podia llegar únicamente porque desde el 2 de Agosto de 1855 estaba publicado el privilegio concedido á los Sres. Mosso hermanos, para la construccion de un camino de fierro desde San Juan hasta Acapulco.

Estos nuevos empresarios comenzaron sus trabajos en la garita de Peralvillo hácia Guadalupe, bajo la direccion del ingeniero C. Manuel Restory, á quien sustituyó poco tiempo despues Mr. R. B. Gorsuch; pero escasos de fondos y sin medios de adquirirlos con la opor.

tunidad que se necesitaban, vendieron el camino á D. Antonio Escandon en una suma que segun afirma uno de los interesados, no excedió de \$ 2,000,000.

Así adquirió Escandon, ademas de las obras efectuadas y los materiales y herramientas de que se habia provisto la empresa Mosso hermanos, el privilegio mismo para entrar de lleno y sin inconvenientes, en arreglos con el gobierno, á cuyo frente se hallaba el C. Ignacio Comonfort.

El decreto de 31 de Agosto de 1857, dió á conocer el resultado, haciendo dueño á D. Antonio Escandon del privilegio exclusivo para construir un ferrocarril de Veracruz al Pacífico y del tramo construido hasta San Juan, cuyo valor se fijó en \$ 750,000.

Entre las novedades de este decreto, figura principalmente la creacion de un fondo consolidado de deuda pública de \$ 8,000,000 amortizable en cincuenta años con crédito de 5 por ciento anual.

Los bonos de este fondo los emitió la Tesorería general de la Nacion, en virtud de otro decreto de la misma fecha, y los puso en poder del concesionario, autorizándose á los representantes de México en el extranjero, á que legalizaran sus operaciones.

Ocho millones de pesos por capital y 5 por ciento de rédito, forman una suma redonda de 14,000,000, con que el Gobierno se propuso contribuir para el establecimiento de una mejora de tanta importancia.

Al pago de réditos y amortizacion de los bonos del ferrocarril se destinó la mitad del producto del 20 por ciento que se cobraba en las aduanas marítimas y fronterizas conforme á la ordenanza de 31 de Enero de 1856, bajo la condicion de liquidarse la cuota cada seis meses y de pagarse la diferencia desde luego por cualquiera de las partes que resultara deudora.

Ademas de este seguro capital conque desde luego contó el concesionario, se le permitió la libre exportacion de fondos hasta la cantidad de \$ 560,000 anuales y la importacion tambien libre del material destinado al camino.

Escandon se obligó á entregar en la Tesorería general \$ 8,000,000 en títulos de la deuda interior para compensar la emision de los bonos que se le entregaron, y para que el pasivo del Erario no sufriera el mas leve aumento; pero esta obligacion no fué satisfecha, si no en la desimasesta parte por haber negociado el resto con la administracion de Comonfort.

El concesionario estaba tambien obligado á construir una penitenciaría y una casa de Inválidos, cuyas obras se estimaban en un millon de pesos, y á darle al Erario de la República el 2 por ciento de los productos líquidos de la vía.

Estas y otras estipulaciones de menor importancia contiene el decreto de 31 de Agosto de 1857; sin embargo, las circunstancias políticas porque atravesaba el país impidieron que se pusiera mano á las obras, y el empresario se limitó á recojer algunas cantidades y á esperar el desenlace de los sucesos, gestionando la modificacion del privilegio ante la llamada administracion de Miramon, primero, y despues ante la del C. Juárez.

Así fué que sirviéndose esta última de los convenios ajustados con aquella, y siguiendo sus huellas, esas modificaciones se decretaron en 5 de Abril de 1861, dejando subsistente el fondo de \$ 8,000,000 con su rédito de 5 por ciento y la asignacion para amortizarlos. El concesionario fué relevado de la obligacion de construir la Penitenciaría y casa de Inválidos, y de darle al Erario el 2 por ciento, mejorándolo considerablemente otro decreto de 8 del citado mes en que se mandó suspender el derecho de amortizacion de la deuda interior, imponiéndose el de 15 por ciento adicional, pagadero en acciones de las que emitiera la empresa concesionaria.

El gobierno tuvo tanto empeño en impulsar por medio de estas francas concesiones la realizacion del camino de fierro, que para asegurarse á D. Antonio Escandon el pago de réditos y 2 por ciento de capital puso en sus manos \$ 2,000,000 representados en bonos que se

llamaron del 20 por ciento de mejoras materiales, imponiéndole al comercio la obligacion indeclinable de pagar en las aduanas con este papel el derecho de mejoras materiales, señalado en el arancel de 31 de Enero de 1856.

Poco tiempo despues [el 17 de Julio del año citado], expidió el Congreso un decreto suspendiendo todos los pagos, y solo se exceptuaron los correspondientes al ferrocarril.

Invadido el puerto de Veracruz por la intervencion extranjera el 8 de Diciembre, y más adelante toda la República, ningun resultado práctico tuvieron estas disposiciones, excepto en la parte á que se refiere á la percepcion de \$ 371,814 57 cs. que importaron los bonos amortizados con el derecho de mejoras materiales.

\*\*

En tal estado de cosas, Escandon celebró un contrato con el general en jefe del ejército francés para continuar el ferrocarril y habiéndose estipulado que el costo de las obras lo cubriría la caja del cuerpo expedicionario, prosiguieron estas dirigidas por los ingenieros franceses, construyéndose 76 kilómetros en la direccion de Veracruz á Paso del Macho.

Hasta aquí llegaba la línea cuando el concesionario obtuvo del Gobierno de Maximiliano la aprobacion de un convenio ajustado en 25 de Enero de 1866, entre el Subsecretario de Fomento y Mr. Sandars, bajo las bases de las concesiones anteriores, dejando de figurar D. Antonio Escandon, y apareciendo como concesionario una Compañía inglesa limitada. Dos años despues se estrenaba el tramo de México á Apizaco [139 kilómetros], y el 27 de Noviembre de 1867 se expedía por el Gobierno nacional, en uso de facultades extraordinarias, un decreto casi igual al de 5 de Abril de 1861, en tanto que no alteró la exhibicion de \$ 560,000 anuales ni el 15 por ciento para acciones.

Reunido el Congreso en 1868, uno de sus primeros actos fué el de mandar suspender los efectos de ese decreto, que tenazmente discutido, fué al fin modificado por otro, en 11 de Noviembre del mismo año, no en la parte esencial, sino en simples pormenores, que solo han servido para ratificar el sentimiento primitivo de poseer un ferrocarril de Veracruz á México, á cualquiera costa.

Bajo los auspicios de estos dos decretos y del que en 1º de Diciembre de 1867 renovó el de 8 de Abril de 1861, concediéndole á la Compañía el 15 por ciento de los derechos marítimos adicionales en cambio de acciones, se concluyó el deseado camino, inaugurándose toda la línea el dia 1º de Enero de 1873, aun cuando el tráfico no vino á abrirse sino hasta el mes de Abril siguiente.

Léjos de mí la idea de glosar los acontecimientos y de entrar en consideraciones filosóficas sobre este asunto, concluiré demostrando lo que cuesta y costará todavía á México la vía férrea que une á la capital con el primero de nuestros puertos.

Gastos del primer tramo de Veracruz á San Juan.....\$	2,654,463 00
Del derecho de Mejoras Materiales recibió el concesionario D. Antonio Escandon.....	371,814 57
Le entregaron al mismo las adunas marítimas á virtud del decreto de 8 de Abril de 1861.....	56,521 88
Entregó la caja del Ejército francés con arreglo al contrato que se ha mencionado, francos 5,974,690 85 á 5 05 y francos 3,707,800 17 á 5.....	1,024,667 13
A la vuelta. ....\$	4,107,466 58