

zoso creer que le impuso también la de examinar la concesión; porque habiendo, entre ellas y ésta una conexión tan íntima como que han de formar un solo todo, no sería fácil decir si son buenas ó no sin ese exámen comparativo, tanto más, cuanto que, aprobadas, tienen que formar parte de la repetida concesión. Así es, que no hay violencia en suponer que la cámara al aprobar la tan repetida moción de los CC. Alas y Lémus, no quiso apartarse de la idea de la revisión, sino ir por un camino más breve al resultado que buscaba, que es el de resolver una cuestión de vital importancia, adaptando la concesión á las exigencias de un justo y legítimo interés; porque sea dicho de paso en honor del congreso, cuando ha pretendido revisar la concesión no le ha guiado un espíritu de hostilidad hácia el gobierno, ni el deseo pueril de poner en ejercicio sin fruto aquella facultad, sino inspirado de un sentimiento claro de patriotismo y de un celo leal en favor de los intereses nacionales, de manera que los que hablan, le han creído siempre dispuesto á adoptar el medio que, á la vez que conciliase todos los intereses, le llevara al objeto que ha venido buscando.

Siendo esto así, quedaba solo que examinar hasta donde debiera extenderse la revisión; es decir, si debía contraerse á puntos determinados, ó si por el contrario había de ser tan amplia y absoluta, que el congreso pudiera hasta cambiar las bases de la concesión. Y en este particular no parecía presentarse una dificultad grave, porque animado como el congreso está, del deseo vehemente de que la obra del ferrocarril se lleve acabo, y no pudiendo ocultarse á su clara penetración la fuerza irresistible de los hechos consumados en virtud de la concesión de 27 de Noviembre, en cuanto han sido bastantes para producir derechos más ó menos legítimos, los que suscriben no creyeron hacerse violencia en manera alguna, al suponer que la mira del congreso ha sido contraerse, en el ejercicio de su facultad revisora, á los puntos del decreto que tienen relación con las modificaciones presentadas por la compañía, ni mucho menos cuando tuvieron presente que aun en el dictámen de la mayoría de la comisión, y que la cámara declaró con lugar á votar, no se indicaba otra idea que la de modificar ó adicionar el decreto de 27 de Noviembre.

Y si el propósito de la asamblea no hubiera sido ese, los que tienen la honra de suscribir este dictámen no creerían, como

no creen, desmerecer su confianza indicándole con lealtad que ese es el camino más seguro y más prudente que se debe seguir; porque á la vez que deja viva la fuente de la futura prosperidad nacional, responde á los deseos del interés público, facilitando con el menor gravámen posible la continuación de una obra que, concluida, será la base más sólida de la paz y del progreso de México.

Para persuadirse de esta verdad, basta tener en cuenta que no es posible al congreso emprender una marcha retroactiva hasta el 27 de Noviembre, sin tropezar á su paso con los efectos producidos ya por la concesión; y que sea cual fuere su importancia no deben ponerse completamente en olvido, en cuanto, como se ha dicho antes, han sido bastantes para dar origen á derechos más ó menos legítimamente adquiridos, y por lo mismo deben entrar en las apreciaciones que haga, para dar una solución tan franca como justa á este delicado negocio. Verdad es, que nunca puede reputarse excesivo el celo en pro de los intereses públicos; pero también es cierto que debe ir inspirado de un sentimiento recto de justicia; y que esos mismos intereses demandan mucho tino y mucha prudencia para remover los obstáculos que vienen presentándose, aunque ajenos de la voluntad del congreso para la continuación expedita de una mejora, la más importante sin duda que se ha comenzado en el país. Para los que suscriben no es dudoso que el deseo general se reduce sola y exclusivamente, á que de la concesión se borre aquello en que puede decirse que es verdaderamente onerosa; pero el país no abriga, ni puede abrigar, el propósito de no hacer sacrificios, pues antes bien está penetrado de que es siempre costosa la experiencia, y que tiene que hacerlos siempre un pueblo joven, á fin de adquirir mejoras tan importantes, que constituyen el cimiento de la verdadera grandeza de las naciones.

Bajo este concepto es como han considerado la cuestión los que suscriben, y así es como no vacilan en proponer que sean aceptadas las modificaciones propuestas al decreto de 27 de Noviembre, y que con ellas lo declare subsistente la cámara, porque son en verdad importantes, y no puede negarse que satisfacen en gran parte el interés público, con particularidad en lo relativo á la manera de pago de la subvención, á las tarifas, y al privilegio que tanto pugna con los preceptos de nuestra carta fundamental.

Es indudable que aun así queda algo en la concesión que habría sido de desear que pudiera modificarse, pero las consideraciones que antes se han indicado, han obrado poderosamente en el ánimo de los que hablan, y confían en que obrarán en el del congreso, para no ir más allá en materia de modificaciones.

El diverso modo de apreciar las circunstancias verdaderamente excepcionales de la presente cuestión, fué el que causó á los que suscriben el sentimiento de separarse de sus dignos é ilustrados compañeros que firman el voto particular; pero creyeron que por penoso que les fuera, tenían que hacerlo así, dejando á la sabiduría de la asamblea, resolver quiénes son los que han tenido la felicidad de acercarse más al propósito que en esta cuestión la ha guiado.

Sin embargo de lo expuesto, los que suscriben no han podido prescindir de la necesidad de proponer una adición al repetido decreto de 27 de Noviembre, fuera de las modificaciones propuestas por la empresa; y es relativa á la personalidad legal de la compañía, al valor total de las acciones que hayan de emitirse, y á la inspección eficaz que ha de ejercer el gobierno en la construcción y explotación del camino, para que todo interés legítimo quede garantizado; y por último, á la forma en que se ha de hacer constar el contrato conforme á la legislación vigente, no como una condición precisa que le dé fuerza obligatoria, sino como un medio legal de probar su existencia. Tales son los puntos que envuelve el art. 2º del proyecto que sometemos á la deliberación de la cámara.

Para concluir diremos, que el C. Montiel no ha vacilado en adherirse al dictámen de los otros dos que firmamos, en lo relativo á la adopción de las modificaciones, así como en adoptar la adición de que se acaba de hacer mérito; porque era sin duda lo más lógico para él, supuesto su voto particular anterior, aceptar toda modificación que viniera de la empresa; y porque, como á todos, le anima el deseo de que pudieran mejorarse en todo lo posible las condiciones de la concesión, irrevisable para el expresado señor; y así es como sin ser inconsecuente consigo mismo, ni con su posición en la comisión, animado del mismo espíritu, ha formado un solo parecer y un solo voto con sus dos colegas, á quienes ha sido satisfactoria esta resolución.

Por todas las anteriores consideraciones,

que si fuere preciso, ensancharemos en la discusión, tenemos el honor de someter á la deliberación de la asamblea el proyecto siguiente:

Art. 1º Subsiste el decreto de 27 de Noviembre de 1867, con las modificaciones y adiciones siguientes:

1º Queda vigente la primera parte del art. 20 del decreto de 27 de Noviembre de 1867, suprimiéndose lo demás del artículo desde las palabras—y para hacer—hasta el fin. Se suprimen también los artículos 21, 22 y 23 del mismo decreto.

2º En lugar de la manera de pago de los quinientos sesenta mil pesos anuales, establecida en los artículos que se suprimen, el gobierno emitirá un papel especial que se titulará: «Bonos del ferrocarril de Veracruz á México,» el que representará el valor de quinientos sesenta mil pesos por cada año, durante el tiempo de la construcción del camino. Este papel se admitirá en pago del 12 p^o de los derechos de importación que se causen en las aduanas de Veracruz, Tampico, Matamoros, Manzanillo, Mazatlan, ó el equivalente de lo que importe el 12 p^o, en caso de que por alguna reforma que se haga en los impuestos aduanales, baste una cuota menor para cubrir los quinientos sesenta mil pesos anuales. Los bonos serán emitidos por el ministerio de fomento, y los importadores deberán hacer con ellos el pago del 12 p^o, conforme á las reglas del art. 21 del citado decreto, que se entienden reproducidas con referencia á dichos bonos.

3º Si en virtud de la liquidación de lo que la compañía reciba en el primer año, apareciere que el 12 p^o de los derechos de importación en las cinco aduanas mencionadas, no es bastante para cubrir los quinientos sesenta mil pesos anuales, el gobierno aumentará la cuota del 12 p^o hasta la que baste para el pago de esa suma. Lo que hubiere faltado de ella en el primer año, lo enterará desde luego el gobierno en la ciudad de México, en dinero efectivo, tomándolo de las rentas públicas de toda preferencia.

4º Concluida la construcción del camino, el gobierno hará el pago de los quinientos sesenta mil pesos anuales por trimestres vencidos, en la ciudad de México, en dinero efectivo. El gobierno se obliga á hacer este pago con las rentas públicas, sin demorarlo por ningún motivo; y sin que este crédito pueda nunca estar sujeto á suspensión, á conversión de deuda, ó á otra forma de

amortizacion que no sea la de pago en efectivo que se estipula en esta cláusula.

5ª En vez del 40 p^o de rebajo sobre los fletes de frutos nacionales de que habla el art. 14 del decreto, se rebajará un 60 por ciento sobre los fletes que fija el artículo 13 del mismo decreto. Los frutos nacionales que se trasporten de Veracruz á México y puntos intermedios, gozarán un rebajo de 20 p^o.

6ª Dos años despues de concluida la construccion de la vía y de haber sido puesta en explotacion, el gobierno modificará las tarifas en los términos que establece el art. 15 del decreto.

7ª El agente de la compañía se compromete á entregar en la tesorería general para fin de este año, los bonos por ocho millones que dieron á D. Antonio Escandon conforme al art. 19 del decreto de 31 de Agosto de 1857, los cuales no tienen fuerza ni valor alguno.

8ª Se retira el privilegio exclusivo de que habla el art. 2º del citado decreto de 27 de Noviembre, entendiéndose que el gobierno se compromete á no subvencionar, durante el período de sesenta y cinco años contados desde la fecha, á ninguna persona ó corporacion que emprendiere la construccion ó explotacion de otra vía entre Veracruz y México ó los puntos intermedios. No se comprende en este compromiso la subvencion concedida al ferrocarril de Veracruz á Puebla, llamado de «Zangronis.»

Art. 2º El gobierno, al revisar para su aprobacion los estatutos de la compañía, cuidará de que se definan con claridad y precision el valor total de las acciones que hayan de emitirse con relacion al capital social, la inspeccion que el gobierno haya de tener en la construccion y explotacion de la obra, para que sea eficaz en el cuidado de los intereses públicos; y por último, la representacion legal de la repetida compañía, haciendo que se reduzca á escritura pública, conforme á la legislacion vigente, el contrato que entraña la referida concesion de 27 de Noviembre.

Sala de comisiones del congreso de la Union. México, Mayo 23 de 1868.—*Barron.—Saavedra.—Montiel.*

El C. ZAMACONA.—Señor: El laudable deseo que abriga la cámara de facilitar la comunicacion por vapor entre el puerto de Veracruz y la capital de la república, ha trasladado á un nuevo terreno los trabajos de la comision especial que por dos veces

ha tenido el honor de consultar al congreso la revision del decreto de 27 de Noviembre. Una impaciencia patriótica de que los infrascriptos son los primeros en hallarse animados, y es la de ver progresar cuanto antes las obras del ferrocarril entre México y la costa del golfo, ha inducido á la cámara á pedir dictámen sobre las modificaciones que la compañía poseedora de la concesion decretada en 27 de Noviembre último, propone con el fin de satisfacer las justas pretensiones de los que desean que en este negocio, el provecho de los concesionarios no se sobreponga al interes nacional. El congreso, animado de un espíritu práctico, parece desear que se esquivé la cuestion abstracta y meramente política, sobre si el decreto de 27 de Noviembre debe ser ó no materia de revision. Los que suscriben no pueden menos que felicitar á esta asamblea, al verla colocarse en el punto de vista mas á propósito para juzgar de las cuestiones que se refieren á mejoras de utilidad positiva; porque el instinto práctico debe ser la inspiracion dominante en esta materia. El congreso ha dado tambien por medio de sus últimos acuerdos en este negocio, una digna respuesta á los que atribuyen miras apasionadas y hostiles contra la compañía concesionaria del camino de hierro. Acaba de mostrar la cámara, que sin opinion preconcebida, ni partido adoptado en el sentido de arrancar la concesion á la compañía inglesa, y de atropellar sus intereses legítimos, se propone solo que los de la nacion queden á salvo, cualesquiera que sean las manos á que se encomiende la obra del camino de hierro á Veracruz. Este espíritu imparcial y despreocupado hace honor al congreso de México; y los que suscriben, ni cumplirían con su deber, ni se mostrarían sensibles á la emulacion que despiertan los nobles ejemplos, si no se hubieran poseído del mismo sentimiento de imparcialidad que anima en este asunto á la cámara. Los que emiten este voto, pueden declarar que en nadie tendrá patronos mas celosos que en ellos, el interes legítimo de la empresa concesionaria del camino de hierro, siempre que no salga de los límites en que este interes se combina con el interes soberano de la nacion.

Nada habria sido tan satisfactorio para los que suscriben, como haber logrado que la empresa del camino de hierro, comprendiendo mejor su interes, y convencida de que en negocios de esta clase nada es sólido sino lo que reposa sobre la base del in-

teres público, hubiera ampliado su proyecto de modificacion al decreto de 27 de Noviembre, en términos que dejase satisfechas, si no todas, al menos las principales objeciones que contra aquel decreto se han hecho dentro y fuera de la cámara. Los autores de este voto anhelan por evitar una crisis en la empresa del ferrocarril, y serian los primeros en aplaudir que los concesionarios diesen oportunidad al congreso de poner un sello definitivo sobre la concesion, sacándola para siempre de las vicisitudes y de las fluctuaciones á que ha estado sujeta. Los que esto escriben, se avanzarían acaso hasta proponer á la cámara que se resignase á consentir en ciertos sacrificios, aunque no fuesen necesarios del todo, para lograr la mejora de que se trata, á trueque de evitar en su ejecucion algunas dilaciones que repugnan con razon á la impaciencia nacional. Pero este mismo deseo de hacer pronta y segura la construccion del ferrocarril, obliga á los que suscriben, y obligará acaso al congreso, á insistir en algunas reformas y adiciones á que se resisten todavía los concesionarios, y que no son sino garantías de que la obra se ejecute indefectiblemente, de que se termine pronto, de que sus resultados sean benéficos, y de que no los frustre un deseo exagerado de lucro por parte de la empresa.

Con la mas sincera voluntad se han asociado los que suscriben, á las excitativas que la comision de que forman parte creyó necesario hacer á los concesionarios del ferrocarril, para que consintiesen en algunas modificaciones adicionales que dejaran ya la concesion sobre una base satisfactoria; pero el representante de la empresa, seguro á lo que parece, del éxito del negocio en la cámara, se encerró en la declaracion reiterada y lacónica de que habia dicho ya su última palabra. La minoría de la comision no creyó que con esto debia darse por satisfecha, aunque no fuese sino porque las modificaciones propuestas por los empresarios del ferrocarril de Veracruz no salvan una objecion sobre la cual es imposible transigir, porque se refiere al decoro nacional. La cámara comprenderá, que esto alude á las garantías materiales que de nuestro gobierno se exigen para el pago de la subvencion. El honor de México no se salva ó se sacrifica á medias: la dignidad de una nacion no se menudea por fracciones; y una garantía humillante compromete siempre esos intereses supremos; exijase por mas ó me-

nos tiempo; límitese á mas ó menos cantidad.

La poca condescendencia que ha habido por parte de los concesionarios del ferrocarril en puntos de esta naturaleza, obliga á los que suscriben, á declarar contra su deseo insuficientes las modificaciones sobre que recae este voto. La empresa que las ha propuesto hubiera debido reflexionar que salvo una adiccion de importancia y concebida en términos ilusorios, son las mismas que se propusieron al congreso, por el órgano del ejecutivo cuando se discutió por primera vez este negocio, y que la cámara no podría, sin una versatilidad inconcebible, calificar hoy de satisfactorio lo que entonces no la retrajo de declarar, que el decreto de 27 de Noviembre, exige una reforma algo mas extensa que la que las indicadas modificaciones entrañan. Los concesionarios del camino de hierro creen acaso obtener ahora una declaracion mas favorable, y fundan su esperanza, no en el carácter de sus concesiones, sino en la ansiedad patriótica del congreso por abreviar la construccion del ferrocarril, y en la presura con que se discuten los asuntos al aproximarse el receso del cuerpo legislativo; pero la representacion nacional puede, por fortuna, dar una prueba de que es posible todavía discutir y resolver este negocio con el detenimiento que merece, y establecer bases para la construccion del camino de hierro que, en vez de dilatar la ejecucion de la obra, la activen, y aseguren sus benéficos resultados. Si lo hace así esta asamblea, si persiste, no en subvertir radicalmente la empresa del camino de hierro, cosa á que no puede aspirar ningun hombre sensato, sino en exigir dos ó tres modificaciones que no afectan el interes real de los empresarios, y que son una garantía imprescindible del interes público, comprenderán mejor el suyo los poseedores de la concesion y vendrán á consentir en esas reformas, que no redundarán en provecho de la empresa misma. Por medio de ellas, hará el congreso lo que debe como custodio del interes y de la honra nacional; y obtendrá que en la concesion del ferrocarril de Veracruz se consignent, si no todos, al menos los principales requisitos y salvaduras, de que los gobiernos de otros países cuidan invariablemente al otorgar concesiones de esta naturaleza.

Entre las indicadas precauciones, ninguna tiene tanto interes y trascendencias, como las que tocan á la organizacion y funciones de la compañía empresaria. Si se

estudia el formulario que sirve en los Estados-Unidos para decretar las concesiones sobre vías férreas, se verá que casi todas las cláusulas se refieren á la organizacion, al mecanismo, á las atribuciones de las compañías. Se procura con un esmero fácil de comprender, que queden á la cabeza del decreto de concesion, mencionados nominalmente los empresarios; que se fije el capital de la sociedad en vista del presupuesto de la obra; que se sujete el valor de esta, la emision de acciones y de obligaciones; que queden reglamentados los primeros procedimientos de la junta de empresarios y su facultad para abrir la suscripcion al fondo; que una vez suscrita cierta cantidad de acciones, se convoque inmediatamente la junta de accionistas para que estos sean los que organicen la direccion de la empresa; que en este cuerpo directivo tengan representacion el interventor ó interventores del gobierno; y en suma, que sea imposible el que los empresarios se arroguen todas las funciones nulificando á los verdaderos capitalistas, que los exploten fraudulentamente, emitiendo acciones y obligaciones por mayor cantidad que el valor de la obra, y que la direccion y el manejo de la empresa, se encomienden á los dos principales intereses que en ella se mezclan: el del gobierno, y el de los accionistas que proporcionan el capital. Esto es organizar con sabiduría el principio de asociacion, implantándolo sobre el principio de buena fé, único que puede hacerlo fecundo; esto es abrir un ancho campo al espíritu de empresa, y limpiarle el terreno de los tropiezos y celadas que lo desalientan y nulifican; esto es atraer el capital nacional y extranjero á las grandes mejoras, con el imán de la sinceridad y de las garantías.

La laguna que presenta bajo este aspecto, la concesion de 27 de Noviembre, y que se explica solo por nuestra inexperiencia en este género de negocios, no se llena con las modificaciones propuestas últimamente; y apenas se concibe cómo ha podido pasar inadvertida para el gobierno, la consideracion de que el referido decreto, en los términos en que fué promulgado, no es sino una trampa puesta á los pies de los accionistas de buena fé, y de los tenedores de obligaciones del camino de hierro. Un artículo de la concesion previene que las cuestiones entre éstos y los empresarios, se decidan ante los tribunales de la república, conforme á la ley mexicana; y la ley mexi-

cana ha hecho punto omiso de todas las relaciones entre la compañía empresaria por una parte, y los accionistas y tenedores de obligaciones por la otra. Los accionistas no están provistos por la ley con medios prácticos para la gestion de sus intereses. La empresa puede ejercer una dictadura legal, porque no hay prescripcion alguna que limite sus atribuciones y que reglamente sus procedimientos. Lo que bajo este aspecto se echa de menos en la ley de 27 de Noviembre, debe llenarse, como es usual en otros países, por medio de ciertas bases generales consignadas en la ley misma.

No bastan las recomendaciones que la mayoría de la comision propone que se hagan al gobierno, para que las tenga presentes al revisar los estatutos, porque la redaccion de estos es ya una atribucion natural que la ley tiene que garantizar á los accionistas. Las funciones de los empresarios, deben reducirse á abrir los registros de suscripcion, y á convocar á los tenedores de acciones para la organizacion definitiva de la compañía. Las observaciones que acerca de este vacío presentaron los que suscriben á sus colegas de comision, no han podido menos que hacerles mella; pero el remedio que proponen, no llena los objetos que la cámara tiene que dejar asegurados.

Casi es ocioso añadir, que nada valdria la réplica que se diese á estas observaciones apelando á los estatutos que ha formado la compañía inglesa conforme á la legislacion de la Gran Bretaña, porque la empresa del camino de hierro no es una asociacion extranjera, sino nacional, y está expresamente prescrito en el decreto de 27 de Noviembre, que las relaciones y las diferencias entre los empresarios y los accionistas, se arreglen y decidan por la legislacion mexicana.

Conviene echar una ojeada sobre la serie de objeciones á que dá lugar la última concesion hecha por el gobierno, á la empresa del ferrocarril, no para reformar en todos esos puntos el decreto relativo, sino para que se vea que los autores de este voto, cierran los ojos sobre grandes irregularidades y gravámenes; que no se muestran mezquinos con las franquicias y favores otorgados á la compañía inglesa, y que se limitan á proponer la modificacion de las cláusulas que afectan los intereses vitales del país, ó nulifican los benéficos resultados del camino de hierro. Los que suscriben se abstendrán de proponer, como quizá debieran hacerlo, que las

exhibiciones durante la obra, se verifiquen en la misma proporcion en que ella progresa; consentirán en que el importe de la subvencion y de las otras concesiones que representan un valor pecuniario, exceda acaso al presupuesto original de la obra; dejarán en pie la estipulacion que asegura á la empresa la propiedad perpétua de la vía, á sabiendas de que en otros países se niega esta concesion, por razones análogas á las que han precedido para hacer la desamortizacion de bienes de corporaciones, y por el temor que inspira el poder de una sociedad, dueña para siempre de una negociacion como el camino de la capital á Veracruz; los que suscriben se desentenderán de que á mas de la subvencion principal, se obliga el gobierno á tomar por su valor nóminal, cinco millones de pesos, en acciones que corren actualmente al 20 p^o, y que con dificultad llegarán al 50 bajo los actuales arreglos de los empresarios; la minoría de la comision pasa por todo esto, secundando la disposicion de la cámara á impulsar la obra del ferrocarril, aunque sea por medio de exorbitantes concesiones; pero no puede menos que consultar, que se borre en el decreto la famosa cláusula del papel especial que es, no solo oprobio para la nacion, sino un escollo para el órden administrativo; y que se haga en las tarifas una rebaja, sin la cual los sacrificios del país serán pródigos y seguros, mientras que la mejora por que anhela no fructificará sino para los empresarios. A esto se reducen en sustancia las modificaciones adicionales que al fin de este voto se proponen.

Para estudiar la última concesion hecha á la empresa del ferrocarril de Veracruz, debe aprovecharse la luz que brota de la comparacion con las concesiones anteriores; la que importa mas comparar con el decreto de Noviembre es la que el llamado imperio expidió en 23 de Enero de 1865, y que fué el resultado de la modificacion al decreto de 5 de Abril de 61, pedida y aceptada por la empresa para proceder á la construccion del tramo que actualmente se explota entre esta ciudad y Apizaco, cuando los franceses habian ya terminado y tenian en explotacion el de San Juan á Paso del Macho.

El artículo 28 de la constitucion, solo permite los estancos ó monopolios en favor de los inventores ó perfeccionadores de una mejora; y tanto por esta causa como por no tener ningun valor legal las disposiciones del gobierno usurpador, no hay razon que justifique la subsistencia y ampliacion del pri-

vilegio que implica el artículo 29 del decreto de Noviembre, haciendo imposible por un largo período, tanto la competencia como la baratura que de ella resulta.

El artículo adicional de las modificaciones propuestas tiende á asegurar en favor de la empresa un monopolio virtual en perjuicio de los intereses públicos, y que hoy mismo habria hecho imposible el establecimiento de la vía por Jalapa, cuya concesion, decretada ya, es para el país mucho mas ventajosa que la de 27 de Noviembre.

Aun no regia la constitucion, cuando en 31 de Agosto de 1857 se concedió á la empresa del ferrocarril de Veracruz, el privilegio exclusivo para la construccion de la vía; pero despues que la compañía agraciada rompió voluntariamente con lo pasado, haria habria sido el indulto de las graves responsabilidades en que habia incurrido por servicios prestados á los enemigos de la república, sin que á este indulto se añadieran nuevas gracias, comprendiéndose en ellas el privilegio exclusivo, prohibido expresamente por el art. 28 de nuestro código fundamental.

Se sabe que el presupuesto del ferrocarril de Veracruz á México, importa 13 millones y medio de pesos; y aunque esta cifra estaria acorde con lo que han costado los ferrocarriles de Veracruz á Medellin, de S. Juan á Paso del Macho y de México á Coyoacan, deseosa la comision de poseer este dato para juzgar sobre si era ó no adecuada la subvencion al costo de la obra, pidió por conducto del ministerio de fomento el presupuesto mencionado, que no fué remitido por la empresa.

El decreto de 27 de Noviembre concede una subvencion de \$560,000 por espacio de veinticinco años; la facultad de exportar esta suma libre de derechos, y la percepcion á cambio de acciones, durante cuatro años, del 15 p^o de los derechos de importacion, de los cuales, segun la liquidacion recientemente practicada, la empresa ha percibido ya \$874,686 78.

Las veinticinco anualidades de \$560,000 ascenderian á 14 millones; pero haciendo de la cantidad de \$280,000, correspondiente á cada semestre, la aplicacion prevenida en el decreto de 5 de Abril de 61, esto es, separando la cantidad necesaria para el pago de réditos al 5 p^o, de la parte no amortizada del fondo de 8 millones en que consistió la subvencion original, y aplicando el resto á la amortizacion, resulta que el capital que con sus réditos hace la suma de 14 millones

de pesos en veinticinco años, es de..... \$7.941,664.

Este capital, junto con los derechos correspondientes á su exportacion, á las cantidades recibidas ya, y por recibir, del 15 por ciento de derechos aduanales, y á los productos de la vía durante su construccion, seria bastante para cubrir la suma de 13 millones y medio.

A falta del dato interesante del presupuesto, puede calcularse cual debiera ser el monto de la subvencion, por la que ha aceptado el concesionario del ferrocarril de Veracruz á Puebla por Jalapa. Si esta vía debiera prolongarse hasta México, con un ramal de Puebla á San Márcos, cerca de Nopalúcan, ó á Apizaco, tendria una extension aproximada de 446 kilómetros, cuya subvencion reembolsable con réditos al 6 p₁₀₀, á razon de \$5,000, importaria.....\$ 2.230,000

Si para obtener un camino capaz de explotarse por máquinas locomotrices entre Veracruz y Perote, hubiera de pagarse una segunda subvencion igual á la primera, y por una distancia de 163 kilómetros, el aumento seria de..... 815,000

De esta manera la subvencion seria de.....\$ 3.045,000

Pero aun cuando por toda la distancia se pagase la subvencion á \$10,000 por kilómetro, la cantidad prestada no excederia de..... 4.460,000

Esta suma no llega á la mitad de la donacion ofrecida por el decreto de 27 de Noviembre, y solo en \$200,000 excede á la cantidad que la empresa ha recibido ya, por solo dos tramos de una extension aproximada de 220 kilómetros, segun aparece de la liquidacion practicada por órden del ministerio de hacienda, en la que no se comprenden, entre otras, las cantidades que dimanar de los derechos de exportacion.

Se ve, pues, que la subvencion es excesiva; y lo es mas todavía, suprimiendo el reem-

bolso estipulado en las concesiones anteriores.

Segun el artículo 28 de la de 31 de Agosto de 1857, la empresa debia entregar al gobierno el 20 p₁₀₀ de sus utilidades, despues de pagar un rédito de 6 p₁₀₀ á los capitales que hubiese invertido, y esta condicion subsistia en el artículo tambien 28 del decreto de 5 de Abril y en el 18 del convenio que en 23 de Enero de 1865, celebró la empresa con los usurpadores, limitándose en los dos últimos la percepcion de dicho 20 p₁₀₀, al tiempo necesario para cubrir la suma de ocho millones de pesos.

La simple lectura de los decretos de 5 de Abril de 61 y 27 de Noviembre de 67, da á conocer que el primero fué la base del segundo, pues en ambos se encuentran artículos idénticos ó ligeramente modificados, y sujetos á una misma numeracion ordinal.

Sorprende, pues, que el art. 28 del decreto de 61, que tenia para el erario nacional una importancia de ocho millones de pesos, se haya sustituido bajo el mismo número en la concesion de Noviembre otro artículo de ripio, innecesario y sin importancia alguna, para declarar lo que se deduce ya del artículo 40 del mismo decreto, á saber, que terminado el camino, el gobierno tendrá en las utilidades la parte correspondiente á las acciones de que sea tenedor.

Entre las enmiendas propuestas por el agente de la empresa, ninguna hay que se refiera á este punto; el país tendrá, pues, que renunciar al reembolso de la subvencion extipulada en todas las anteriores concesiones.

Entre las ventajas que el gobierno debiera obtener por la construccion de la vía férrea, hay una muy importante, y es la que se refiere á la rebaja de precios en todo lo que se relacione con el servicio público: ventaja es esta de una adquisicion legítima, en compensacion de los muy importantes elementos que el erario suministra para la ejecucion de la obra.

En la concesion de 1865 se pactaba este servicio por una cuarta parte de los precios de la tarifa, y en la de 1867 se eleva esta retribucion al doble, reduciéndose la rebaja á una mitad.

Como se indicó antes, la retribucion en acciones por la cantidad de cinco millones en que puede estimarse el producto del 15 por ciento, no es mas que aparente; porque los arreglos de la empresa hacen reportar al camino, ademas del monto de trece y medio

millones del presupuesto, otro gravámen de igual cantidad, por obligaciones que ganarán un interes de 8 p₁₀₀; y cuyo pago se hará antes que el de utilidades correspondientes á las acciones. Por resultado de esta combinacion, las obligaciones serán estimadas hasta por su valor nominal, en tanto que las acciones, á cuya clase pertenecen las que el gobierno recibe, no se apreciarán ni aun en la mitad del valor que representan.

Ademas de ser excesiva la subvencion, la manera de entregarse por medio de dos clases de papel representativo de los derechos del fisco, puesto en poder de una empresa desconocida, sin responsabilidad ni garantía bastantes, no puede ser decorosa ni conveniente para la nacion ni para el gobierno que ella ha querido darse, del cual como de un deudor de mala fé, se exigen seguridades que no se pidieron del gobierno intruso que solo se apoyaba en la fuerza bruta.

La modificacion que sobre este punto se propone, dejó, sin embargo, subsistente por cuatro años la manera de hacer el pago; y esto, que en todo tiempo da márgen al abuso, es aun mas inconveniente en el período en que la república necesita introducir el órden y la regularidad, en el manejo de sus rentas. El papel que la empresa defiende, seria un escollo para la tendencia que la primera comision de hacienda de esta cámara ha formulado con tanto aplauso en sus últimos dictámenes, y que se endereza á suprimir todos los fondos especiales, y á unificar los derechos de importacion. ¿Seria posible que la instruccion pública, que el ministerio de fomento cesasen ante esta marcha hácia el órden y á la regularidad, y que solo las pretensiones de una compañía extranjera fuesen un obstáculo insuperable?

La baja de los fletes es para la nacion, mas importante todavía que el reembolso directo de sus fondos, y bajo este aspecto la concesion de Noviembre, aun modificada, deja mucho que desear.

La distancia entre Nopalúcan y Puebla es á poca diferencia igual á la que média entre Nopalúcan y Apizaco, y siendo esto así, puede establecerse que los fletes desde Veracruz hasta Puebla ó hasta Apizaco, por la vía de Jalapa, serian los mismos.

Si esta vía se considerase prolongada hasta México, los fletes entre Apizaco y la capital no deberian ser mayores que entre Perote y Puebla, por ser iguales las distancias y las condiciones del terreno.

Adicionando así las tarifas para el ferrocarril de Veracruz á Puebla que acaban de ser aprobadas, y comparándolas con las del de Veracruz á México, modificadas como lo propone la empresa, resultarian los precios siguientes:

Entre Veracruz y México por carga de diez y seis arrobas.

	Por Jalapa.	Por Orizava.
Efectos extranjeros de primera clase, del puerto á la capital.....\$	9 00	14 00
Idem nacionales idem id...	7 20	11 20
Idem idem de la capital al puerto.....	4 50	5 60
Pasajeros de primera clase en una y otra direccion.....	19 00	30 00
Idem de segunda idem id.	11 00	21 00

Se ve, pues, que el análisis comparativo no es favorable á las modificaciones propuestas; y lo es menos aún si se atiende á que la subvencion de una vía es reembolsable, en tanto que la de la otra no lo es; y á que esta ventaja permitira vencer las dificultades naturales, y hacerse en todo el trayecto la explotacion por máquina de vapor, con mayor economía que empleando bestias de tiro.

La empresa del ferrocarril de Chalco, cobra actualmente seis y tres centavos por el transporte de cada persona, en carruajes de primera y segunda clase desde México hasta Tacubaya, esto es, por una distancia de muy cerca de dos leguas; ó sea tres, y uno y medio centavos por legua y por persona.

Con arreglo á esta tarifa, el pasaje de México á Veracruz deberia costar 3 pesos ó \$1 50 cuyos precios representan solamente la séptima y octava parte de \$21, y \$14, que autoriza el decreto de 27 de Noviembre para la segunda y tercera clase del ferrocarril de Veracruz. En éste no hay todavía carruajes de primera clase, siendo los de segunda y tercera, respectivamente iguales á los de primera y segunda empleados en la línea de Chalco.

Aun calculando el transporte de las mercancías y pasajeros de tercera clase bajo un mismo pié, cosa que no puede establecerse; y suponiendo que el pasaje de una persona, fuera solamente la tercera parte del transporte de una carga de 16 arrobas de mercancías, resultarian \$4 50, ó sea menos