

mas jóvenes de esta asamblea, no pueden abrigar otra esperanza que la de hacer unos cuantos viages, cómodos aunque caros, de México á Veracruz, si la actual tarifa subsiste y se termina la obra del camino de hierro; pero en esta mejora, plantamos uno de esos árboles que no dan sombra y fruto sino despues de algunos años. Esta cuestion, señores, mas que nuestra, es la cuestion de nuestros hijos. Les estamos preparando el punto de partida, el punto de apoyo para que tomen vuelo en la region de las vastas empresas. Ellos son los que cosecharán en grande escala los frutos de la semilla que hoy está en nuestra mano, y que podemos hacer fecunda ó estéril. Si nos decidimos por lo segundo; si hacemos de los rieles de ese camino dos barras de hierro que se llamarán el monopolio y la carestía, y encerramos dentro de ellas á las generaciones próximas para que no puedan lanzarse en el campo de la empresa libres; si nos contentamos con la promesa irrisoria de que las tarifas se rebajarán, cuando la empresa saque un rédito excesivo sobre un capital excesivo; si consentimos en que durante dos generaciones, nadie pueda hacer concurrencia en igualdad de circunstancias á la empresa del camino de hierro, nuestros hijos, señores, que estarán ya mas versados que nosotros en este género de asuntos, no podrán comprender la insensatez de sus padres. Nuestros hijos, que no sabrán bajo qué impresiones momentáneas van á decretar esta concesion los legisladores de 868, se preguntarán, sin poder dar la respuesta, cómo es que en aquellos dias, en que México habia estrechado tanto sus relaciones con la gran república americana, en que habia estudiado con tanto fruto la política de la república hermana, no conocia los resortes de su grandeza, no aprovechó su experiencia en la vía de las mejoras materiales, no garantizó, como ella lo procura, la libertad del espíritu de empresa, y encadenó con un monopolio de hecho y una tarifa de reforma imposible, el destino de muchas generaciones. No demos motivo, señores, de que nuestros hijos se rian de nuestra torpeza, si no es que maldicen nuestra imprevisión y nuestra incuria.

Este es el aspecto grave de la presente cuestion; es una cuestion de porvenir. Figurémonos que, evocadas de la nada, en cuyo seno aguardan el ser, las generaciones venideras de México están escuchando este debate. Tenemos en estos momentos en nuestras manos, una de esas cuestiones en

que los legisladores pueden hacer á los pueblos un mal incommensurable. No es una de esas leyes que se dan hoy y se revocan mañana; no es uno de esos gastos que hoy se votan y pueden suprimirse en el presupuesto del año próximo. Se trata de un monopolio de sesenta y cinco años; se trata de una propiedad perpétua; se trata de una resolucion que votaremos en diez minutos; pero que tendrá por juez á la posteridad mas remota, sobre cuyos intereses vamos quizá dentro de unos momentos á pronunciar.

Los autores del dictámen declaran que el trabajo de la comision y del congreso, debe reducirse á borrar en la concesion lo que es verdaderamente oneroso, sin pretender esquivar todos los sacrificios. Hay, entonces, un pensamiento comun á todos los miembros de la comision, porque no es otra cosa lo que se han propuesto los autores del voto particular. La cámara dirá quién ha desarrollado mejor ese pensamiento tan cuerdo como patriótico. La minoría disidente solo ha querido que el camino de hierro no sea un pretexto de explotacion, sino una mejora benéfica para el país; que los precios sean baratos; que no se susciten de antemano dificultades á los mexicanos emprendedores, que la subvencion se pague en dinero pero no en humillaciones; y apenas podrá comprenderse que en un congreso mexicano hubiera quien suscitase dificultades para el aseguramiento de estas ventajas, que no salen de lo hacedero y de lo justo, y que serán consentidas, de seguro, si el congreso no declara, como la mayoría de la comision, que las exigencias ó las negativas de la compañía inglesa, deben ser la regla de nuestras resoluciones.

Para que el congreso dirima la disidencia entre la mayoría y la minoría de la comision especial, conviene hacer un exámen comparativo de las modificaciones respectivamente propuestas en el dictámen y en el voto particular. Así se verá que las que el primero sugiere no llegan á lo necesario, y que las que el segundo consulta, apenas rayan en lo exstrictamente preciso; así se verá que la mayoría de la comision acepta como reformas y ventajas, con una ingenuidad vecina del candor, cosas que no lo son realmente; y que los miembros de la minoría, por facilitar el desenlace de este asunto, se han abstenido de exigir muchas reformas, por las cuales claman la razon y la justicia.

El dictámen de la mayoría es la copia casi textual de las propuestas hechas por la empresa del camino de hierro. Dice así la primera:

«1ª Queda vigente la primera parte del art. 20 del decreto de 27 de Noviembre de 1867, suprimiéndose lo demas del artículo desde las palabras *y para hacer*, hasta el fin. Se suprimen tambien los artículos 21, 22 y 23 del mismo decreto.»

La cámara me permitirá que dé lectura á los textos relativos. Hé aquí la parte del artículo que se declara vigente:

«Art. 20. El supremo gobierno se compromete solemnemente á que el pago de los quinientos sesenta mil pesos se hará siempre leal y cumplidamente, sin sujetar jamas dicha cantidad á ninguna suspension, reducción ó cualquiera otra reforma que se decreté ó convenga respecto de la deuda nacional.»

Este artículo está escrito, y la minoría de la comision no inicia que se altere, sin embargo de que no puede ocultarse á la cámara toda la trascendencia de estas frases con que la compañía del camino de hierro se exime de lo que la nacion puede hacer mas adelante en el ejercicio de su soberanía, para el arreglo de la deuda nacional. El artículo á que acabo de dar lectura, está copiado textualmente del marcado con el número 19º en el decreto de 61, y este último decreto, como el de 857, fué dictado casi por un hábil especulador que, poniendo en juego su carácter insinuante y sagaz, pudo mientras vivió subordinar á su interes la accion de los poderes públicos. Que se compare esta prohibicion que el gobierno se impone por un cuarto de siglo, de sujetar á la empresa del ferrocarril á la legislacion sobre la deuda pública, con una cláusula que figura invariablemente en todas las concesiones hechas por el congreso de los Estados-Unidos. Tengo muchas entre estos papeles, y tomando cualquiera de ellas al azar, se tropieza con la cláusula á que aludo. Voy á traducirla de esta concesion, que se refiere al camino de la ciudad de Lawrence en el Estado de Kansas á la frontera, entre los Estados-Unidos y México.

Dice así:

«Art. 19. Para llenar mejor los fines de este decreto, que son promover el interes y el bienestar públicos, por medio de este camino de hierro y de esta línea telegráfica; para conservarlos en buen órden y asegurar

al gobierno en todo tiempo, pero particularmente en tiempo de guerra, el uso y el beneficio del mismo camino para el servicio postal, militar y todos los necesarios, el congreso puede, en cualquier tiempo, tomando en consideracion los derechos de la expresada compañía, adicionar, alterar, enmendar ó revocar este decreto.»

El mismo artículo figura en todas estas concesiones que tengo en la mano. Hélo aquí, por ejemplo, en la del famoso camino al Pacífico. (El orador lee el art. 18 de esta concesion.)

Pasemos, sin embargo, sobre esta menüga en la soberanía legislativa del país, á la que se añadirá luego la de no poder legislar tampoco en el sentido de dar unidad á los derechos de importacion, y la de falsear la ley que abolió los fondos especiales. Sigamos examinando la reforma propuesta en el dictámen sobre el modo de pagar la subvencion. Nuestros colegas de la mayoría se han dejado envolver por un ardid vulgar de los empresarios del ferrocarril, que consiste en embozar lo repugnante del procedimiento que proponen, no detallándolo en sus propuestas, sino refiriéndose simplemente á las disposiciones anteriores. El congreso va á ver lo vano, por no decir lo insidioso, de la modificacion.

Dice así:

«2ª 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 construccion del camino. Este papel se admitirá en pago del 12 p^o de los derechos de importacion 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 de 12 p^o, conforme á las reglas del art. 21 del citado decreto, que se entienden reproducidas con referencia á dichos bonos.»

Véamos ahora lo que dispone el reglamento de 5 de Abril, sobre la emision de este papel que seguirá representando la subvencion del camino de hierro:

«Art. 2º Luego que esté impreso y competentemente autorizado por esta secretaría el indicado papel, se remitirán en pliego certificado muestras de él á todas las aduanas marítimas y fronterizas; se entregará la totalidad de la impresion á la empresa del camino de hierro, bajo factura detallada, á cuyo calce pondrá el recibo correspondiente y se le cargará su valor en la cuenta que debe seguirle la misma secretaría.

Art. 3º Es obligación de la empresa:

I. Situar oportunamente en los puertos y en los lugares donde están establecidas las aduanas fronterizas, competente surtido de dicho papel, de modo que nunca falte al comercio el que necesite adquirir para hacer sus pagos.

II. Mantener con el mismo objeto el expendio de dicho papel en esta capital.

III. Venderlo á los importadores á la par; esto es, por su valor representativo.

Art. 6º En cada correo, los administradores de aduanas marítimas remitirán al ministerio de fomento en pliego certificado, el papel todo que hayan enterado los causantes, con la correspondiente factura en que se detallan las varias partidas que hayan producido el total que se envíe. Mandarán tambien al expresado ministerio mensualmente, un ejemplar del corte de caja de segunda operacion, igual al que viene al ministerio de hacienda ó á la tesorería general.

Art. 7º Los administradores, antes de hacer la remision que se previene en el antecedente artículo, inutilizarán el papel de mejoras que envíen, horadándolo por medio de un sacabocado, pero de manera que siempre pueda leerse todo su contenido.

¿En qué cambia, pues, la esencia de la garantía que se concedió en el decreto de Noviembre, y que la opinion unánime del país y los órganos mismos del gobierno que hizo la concesion, han declarado humillante en esta tribuna? ¿No seguirá representado el 12 p^s lo mismo que lo estaba el 20 de los derechos de importacion, por un papel especial? ¿No se pondrá este papel representativo como una prenda en manos de los concesionarios del ferrocarril? ¿No se les encomienda la venta de este *papel público*, autorizándolos para hacer con ese fondo lo mismo que hace el gobierno con el papel representativo del 25 p^s federal? ¿No continúa la misma ingerencia de la empresa del camino de hierro en las funciones de nuestra administracion? ¿No se complican estas por todos los procedimientos que describe el

reglamento á que acabo de dar lectura? Hemos olvidado, acaso, las complicaciones, los peligros de que nuestra independencia ha escapado á maravilla, y que tienen por origen esa facilidad de hacer consignaciones sobre nuestras rentas á los acreedores extranjeros?

Ahora, suplico á la secretaría que se tome la molestia de leer el artículo 4º de la ley de 30 de Mayo de este año. (La secretaría lee):

«Art. 4º Los productos que forman el presupuesto de ingresos, serán distribuidos por conducto de la tesorería general de la nacion, quedando expresamente prohibido todo fondo especial.» (El orador continúa.)

Y bien, señores, pregunto al buen sentido de la cámara: ¿es ó no un fondo especial el 12 por ciento que la mayoría de la comision consigna á la empresa del camino de hierro? ¿No entra ese fondo directamente en las cajas de la compañía encargada de vender el papel? ¿No es verdad que no llega á las arcas de la tesorería, adonde segun la ley que se acaba de escuchar, deben afluir todas las rentas federales? ¿No es cierto que conforme á esa ley, la tesorería debe distribuir los productos de las rentas, y que el gobierno no puede disponer de ellas antes de recaudarlas, encomendando á una entidad privada la recaudacion? ¿No recuerda el congreso que con circunstancias menos agravantes, la cámara se ha apresurado á borrar, en odio de los fondos especiales, varios artículos del proyecto relativo á la carretera entre Mazatlan y Durango?

¡Oh! ¡señores! el aplauso irreprimable con que recibimos la buena nueva que al terminar el último período de sesiones nos trajo la comision de hacienda, anunciándonos la supresion de los fondos especiales; el regocijo con que votamos ese avance en la vía del orden, los que queremos introducirlo en nuestra administracion; la complacencia con que vió la cámara que se alcanzaba al fin esa tan aplazada conquista, pueden refranarse un poco. Esa conquista nace trunca. La completa unidad de fondo no se conseguirá por muchos años, porque la empresa del camino de hierro no cree en la probidad del gobierno nacional, y quiere que su interes y sus insultantes dudas pesen mas en la balanza, que nuestras tendencias á establecer el orden administrativo.

Y nótese, señores, que la empresa del ferrocarril nos rehúsa lo que de buena voluntad concedió al simulacro de gobierno creado por la intervencion francesa. Que la

secretaría se sirva leer los artículos de la llamada concesion imperial, relativos al pago de la subvencion. (La secretaría lee):

«Art. 1º El derecho adicional de 15 por ciento para el expresado camino de hierro, á que se refiere el diverso decreto fecha de hoy, se cobrará en las aduanas marítimas y fronterizas en dinero efectivo ó libranzas sobre esta capital, á tres dias de vista, á favor de la caja central, desde el dia del recibo del presente decreto.

Art. 2º El ministerio de hacienda reunirá el producto del expresado 15 p^s para darle la aplicacion á que está destinado.

Art. 11. El gobierno pagará á la compañía, hasta completo reembolso, la suma de \$140,000 cada tres meses, por el espacio de 25 años contados desde primero de Enero de 1865, para la amortizacion del capital y pago de intereses á razon de 5 p^s anual, del fondo de ocho millones de pesos, creado por decreto fecha 31 de Agosto de 1857 en favor del propietario de la línea. En caso de retardo de dicho pago por seis meses, la compañía será considerada por el gobierno de la manera que lo sean sus acreedores privilegiados, cuyos créditos no pertenezcan á alguna convencion diplomática.» (El orador continúa):

Advertirá el congreso que en estas disposiciones no se consigna ninguna forma especial de pago, y que la empresa del ferrocarril quedaba satisfecha con percibir la subvencion en la caja central del imperio. Se advertirá tambien, que lejos de reconocer el poder usurpador la exencion que aquella empresa pretende relativamente á nuestras leyes de crédito público, posaba sobre ella el nivel de todos los acreedores privilegiados, y aun la excluyó expresamente de las prerrogativas reservadas á los créditos protegidos por convenciones diplomáticas. En lo que la empresa del ferrocarril y la mayoría de la comision presentan á la cámara como concesiones, pretenden todavía mas que el privilegio diplomático; los créditos de este género pueden ser en ciertos casos suspendidos conforme al derecho de gentes, y la subvencion del camino de hierro, si votásemos ese dictámen, no podría serlo jamas, fueran cuales fuesen nuestras circunstancias y nuestras leyes en lo relativo á la deuda nacional. Al tratar con el imperio no fueron necesarias prendas: á nosotros se nos exigen las mas duras y embarazosas; y yo declaro, señores, que si nos sometiésemos á darlas, saldria yo de este lugar cubriéndome el ros-

tro de rubor ante los agentes de la compañía inglesa, que saldrian por su parte radiantes con el triunfo, por habernos impuesto tal humillacion, ó mejor dicho, por habernos obligado á imponérsela nosotros mismos.

¿Qué mejor garantía para la seguridad de los favores que acordamos á la empresa del ferrocarril, que la tendencia de orden que marcan los últimos trabajos del congreso, y el empeño de todos los poderes nacionales por restablecer el equilibrio en el presupuesto? Esto responde mejor que nada de nuestra solvencia y nuestra honradez. Si no creéis en ellas, debemos decir á la empresa del camino de hierro, no acepteis las gracias de que os colmamos; pero no nos pidais prendas y garantías, que hemos rehusado á nuestros mismos acreedores diplomáticos en momentos de angustia suprema. La república os abre la mano con liberalidad; pero venid á sus areas á donde vienen todos los agraciados de la nacion. A eso es á lo que la compañía inglesa se rehúsa. «Desconfiamos, nos dice, de esa misma mano que nos subvenciona. A ella toca conceder el favor; á nosotros imponer las condiciones. Queremos poner lejos de su alcance lo mismo que nos da. No creemos en la fé nacional; no creemos que la república respete sus promesas.» ¡Y se excita al congreso para que declare que tienen razon los que con tal desconfianza nos insultan!.....

Si en los dias en que se hundió el imperio se nos hubiera dicho: vendrá el gobierno republicano á la capital, y confiscará á la empresa del ferrocarril, en virtud de la ley de 16 de Agosto y del derecho con que en los Estados-Unidos el gobierno entra en posesion de los caminos de hierro, cuyos empresarios no llenan sus obligaciones; si se nos hubiera dicho esto, no lo habríamos creído, conociendo la índole de nuestra nacion y la del gran partido republicano. La república, hubiéramos respondido, no procede *ab irato*. El gobierno no descargará la espada de su severidad sobre una empresa de utilidad pública. Sin sancionar los actos del imperio, aceptará como consumado lo que la usurpacion haya hecho en beneficio público, purgando sus arreglos de todo lo que revele poco celo por el bien y por la dignidad del país, puesto que un poder extranjero, tratando con extranjeros, no ha de haber sido el mejor custodio del interes y de la honra nacional. Pero si, por otra parte, se nos hubiera dicho: no solo se revalidará la concesion del imperio, sino que

se eximirá á la compañía inglesa de algunas condiciones ventajosas que aquel le impuso; se le relevará del homenaje que Maximiliano le hizo pagar á la dignidad y al crédito de la nación; se borrarán las cláusulas con que un usurpador advenedizo procuró ahorrar al país la necesidad de suscribir su vergüenza y de dar prendas, al conceder una gracia; tampoco nos hubiera parecido posible, y hubiéramos respondido: nuestro gobierno es demasiado generoso para obrar por vergüenza; pero es también demasiado digno para dar lugar á que se diga que fué menos celoso que el usurpador, del interés y de la honra nacional. Hoy estamos, señores, en peligro de que se diga esto del congreso. Los agentes de la compañía inglesa insisten en exigirnos lo que no exigieron al gobierno espúrio de la intervención; creen menos firme y menos honrada á la república, que á aquel poder inicuo y de farsa, cuya caída presentía todo el mundo desde la época en que se otorgó la llamada concesión imperial. Y á la república, que ha renacido triunfante para siempre sobre las ruinas del imperio, se le propone que reconozca tan humillante distinción! Esto, señores, debe decirse en voz baja, porque es de aquellas cosas que avergüenzan. Si ha habido en el seno de la comisión especial una mayoría que proponga á la cámara tamaño envilecimiento, que no haya en el seno de la cámara una mayoría que lo consienta. La honra de México debe estar sobre todo, reivindicémosla contra los mismos que la defienden con tibieza: digamos altamente á los que dudan de nuestro porvenir y de nuestra probidad, que la república tiene mil veces más vida, más honra y más moralidad que el imperio!

¡Que no es humillante la prenda que la compañía inglesa nos pide! Así lo ha dicho uno de los oradores que defendieron el dictámen en la última sesión. Permítaseme leer sus propias palabras.

«Aquí, decía, creo necesario hacer presente con toda la sinceridad de mi alma, que ni en política, ni en la honra nacional, admito se toque jamás; pero la cuestión de que se trata no pertenece ni á la una ni á la otra.»

No juzgaba así el orador, de cuya boca han salido estas palabras, cuando el 20 de Febrero decía esto á la cámara bajo su firma: «Los artículos 20, 21 y 30 señalan los fondos que deben aplicarse á la subvención, para lo cual se pone en manos de la empre-

sa la recaudación del impuesto de mejoras materiales que deberá pagarse por medio de un *papel especial*. Lo mismo se previene en el art. 40, respecto del fondo de 15 por 100 que debe pagarse en acciones. Este modo de hacer el pago no puede menos que embarazar las operaciones de las oficinas de hacienda, é introducir el desconcierto en la administración, *redundando en des- crédito* del gobierno, que así pone sus recursos en manos de un particular, privándose aún de la facultad de modificar el sistema de impuestos durante un largo período.»

La cámara verá que no sin motivo uno de los opositores del dictámen, hablaba hace poco del cambio que los pareceres sufren con las estaciones. Esa mancha que se veía en Febrero sobre la honra nacional, por poner en manos de una compañía extranjera el papel representativo de una de las atribuciones del gobierno; esa mancha, señores, la han lavado las aguas de este otoño.

Con la 4ª de las reformas, la empresa del ferrocarril ha procurado alucinar á la cámara, presentando como corto el período en que durarán en vigor las condiciones humillantes que acabo de analizar. Dice así:

«4ª 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 demorarle por ningún motivo, y sin que este crédito pueda nunca estar sujeto á suspensión, á conversión de deuda ú otra forma de amortización que no sea la de pago en efectivo que se estipula en esta cláusula.»

Hé aquí un nuevo remache al privilegio de exención en cuanto á las leyes que arreglen la deuda pública; pero mi objeto, al leer esta cláusula, ha sido llamar la atención del congreso sobre que á los agentes de la empresa concesionaria y á la mayoría de la comisión, parece materia parva que la república esté en la posición de deudor tramposo durante cuatro años; y que en este período, crítico para nuestra reorganización administrativa, tropecemos sin cesar con el embarazo de los fondos especiales y de la falta de unidad en las rentas públicas. Pero nótese que la cláusula á que acabo de dar lectura, ni siquiera fija un período determinado de tiempo. Las garantías materiales que la compañía del ferrocarril exige, y su ingerencia en nuestras funciones administra-

tivas, durarán lo que tarde en concluirse el camino. Pues bien, señores, todos sabemos cuántos pretextos, cuántos arbitrios, cuántas excusas deja la concesión de Noviembre para aplazar la conclusión del ferrocarril; y esta cláusula que hoy propone la empresa y que traslada á su dictámen la mayoría de la comisión, será un nuevo estímulo para la demora; porque mientras más tarde en concluirse el camino, durarán más las garantías humillantes que se conceden á los empresarios por las cláusulas anteriores.

Pasamos á la 5ª y 6ª de las modificaciones que tocan la cuestión más importante, quizá, bajo el aspecto práctico. Se refieren á las tarifas, y están concebidas en estos términos:

«5ª En vez del 40 por 100 de rebajo sobre los fletes de frutos nacionales de que habla el art. 14 del decreto, se rebajará un 60 por 100 sobre los fletes que fija el artículo 13 del mismo decreto. Los frutos nacionales que se transporten de Veracruz á México y puntos intermedios, gozarán un rebajo de 20 por 100.

6ª Dos años después de concluida la construcción de la vía y de haber sido puesta en explotación, el gobierno modificará las tarifas en los términos que establece el artículo 15 del decreto.»

En estos artículos, textualmente copiados, de las propuestas hechas por la compañía, sigue expresándose el sistema de ésta: alucinar al gobierno, al congreso y á la nación con aparentes concesiones que nada significan en sustancia. La rebaja propuesta se refiere, en primer lugar, á artículos que representan una parte mínima del movimiento entre México y Veracruz, es decir, á los efectos nacionales. Respecto de los que suban de la costa, se establece solo una deducción de un 20 por 100, que, tomada en cuenta la altísima tarifa del decreto, viene á dejar todavía los fletes en un predicamento inadmisibles. Para los frutos nacionales que bajen del interior, se hace una rebaja de mayor importancia; pero ¿quién ignora que esta rebaja la ha disfrutado siempre el comercio, sin necesidad del ferrocarril, porque los efectos que se remiten del interior á Veracruz, van en trenes de retorno por fletes que se reducen á veces hasta á una tercera parte de los fletes de subida? El ardid, pues, de la compañía inglesa consiste en presentar como concesión suya, una ventaja de que el comercio está en posesión desde tiempo inmemorial. Fuera de esta

ilusoria y muy parcial reducción, se conserva intacta la tarifa en la parte más importante del movimiento mercantil, y se sostiene como una gran mejora, como una revolución en nuestras condiciones económicas, fletes que son casi idénticos á los que el comercio y la población de México pagan desde hace muchos años, para trasladarse y transportar efectos de Veracruz á la capital y puntos intermedios. Así es como se explica el hecho de que al lado de las locomotivas que arrastran trenes vacíos, se vean funcionando los lentos y primitivos vehículos que han servido antes de ahora para el tráfico. En estos días últimos ha pasado un incidente que decide de esta cuestión: se ofrecía á los propietarios de fincas entre Apizaco y Soltepec, el establecimiento de una estación en la hacienda de Guadalupe, y han manifestado con lealtad al agente de la compañía, que aunque la estación ofrecida sería en gran manera benéfica bajo otras circunstancias, no llevarían á ella sus frutos mientras estuviesen vigentes las actuales tarifas. La razón de esto se contiene en las siguientes demostraciones que han visto la luz en documentos conocidos para la cámara.

Es el primero un ocurso dirigido á la legislatura de México por los agricultores de los Llanos de Apam. Fije la cámara su atención sobre estos párrafos:

«Era natural suponer, que concluido el ferrocarril hasta Veracruz, la zona caliente, desde las cumbres de Aculeingo hasta las playas del Golfo, haría un gran consumo, dos ó tres veces mayor que ahora tiene; mas por desgracia ha sucedido lo contrario: los fletes del ferrocarril son tan excesivos, que equivalen á tres tantos, nueve décimos más que los de los Estados-Unidos. Y ahora, después de haber multiplicado los plantíos, haciendo costosos los sacrificios y cultivando con más empeño nuestros magueyales para abreviar su vegetación, cuando no podemos detenerla, y nos es preciso recoger las aguamielas para labrar el pulque, nos encontramos con que la carestía de los fletes del ferrocarril, nos impide extender el radio del consumo para poderlo transportar desde esta ciudad á los distritos referidos. — «Por otra parte, la paralización de los trabajos de esta vía, que debiera estar mucho más adelantada, nos impide también transportarlo á la zona caliente de la costa; y aunque la promesa del ferrocarril Zangronis es para nosotros una nueva esperanza,

porque le abrirá un nuevo mercado, el hecho es que en la actualidad se produce una gran cantidad de pulque, tres ó cuatro veces mayor que la que se puede consumir, como se prueba por los precios á que se vende en la ciudad de México.

«¿Qué debía hacer el legislador para cortar tan funesta crisis?—Rebajar los impuestos, imponiéndolos á la utilidad y no al capital, y procurar, por los medios legales, que se rebajen los fletes del ferrocarril y se prosiga su construcción, haciendo sobre estos tres puntos una iniciativa al congreso federal; porque la legislatura es el legítimo representante de los intereses del Estado, y está en la obligación de cortar los males que los amenazan, y de procurar su desarrollo.»

Para apoyar su pretension, hacen los concesionarios el siguiente cálculo:

Total derechos de introducción á México, por carga de 4 bultos...\$	3 28
Fletes de las haciendas á la estación, 4 leguas, distancia media.....\$	00 75
Flete del ferrocarril de Apam á México, distancia media.....	2 26
De la garita de México á las casillas de expendio.....	00 37
Conductores y cargadores.....	00 25
Reposicion de corambres	00 25
Merma.....	00 25
	4 13
	7 41
Partido ó sueldo del tlachiquero en magneyal bueno.....	00 50
Importa.....\$	7 91
Suman los gastos de introducción de una carga de pulque, 7 pesos 91 centavos.	
El total de dichos gastos se debe distribuir de la manera siguiente:	
Para el erario.....\$	3 28
Para fletes y otros gastos anexos....	4 13
Jornales.....	0 50
Suma igual á la anterior.....	7 91
El término medio del valor del pulque en la garita, es de.....	9 00
Queda de utilidad para el propietario.	1 09

En consecuencia, piden los agricultores de los Llanos que se procure que en el ferrocarril de Veracruz se haga una considerable rebaja de fletes, y se prosiga su construcción, así como la del de Zangronis, por los nuevos mercados que van á abrirse al consumo del pulque; pues solo así podrá cortarse la crisis por que atraviesa este ramo tan importante de producción, puesto que los fletes del tinacal á las estaciones, y de éstas á las casillas, con el sueldo de los cargadores, le dan á los carros y acémilas una superioridad de un peso treinta y siete y medio centavos sobre la vía férrea, cuya superioridad no tuvo en cuenta el legislador al establecer las tarifas, que hoy arruinan verdaderamente á las fincas de pulque, impiden el desarrollo de las demás industrias, é inutilizan para el público los sacrificios que ha hecho el erario subvencionando su construcción.»

Los mismos cálculos contiene esta otra petición, dirigida al congreso general por los propietarios de los Llanos, petición que no ha sido acordada, y sobre la cual pasa con desden la mayoría de la comision. El ocuro termina con estas palabras:

«El ferrocarril ha puesto al giro del pulque en una verdadera crisis, por circunstancias que están á la vista de todos. Atravesando una distancia de cuarenta leguas desde Apizaco á México, conduce el pulque de diversas fincas, que por su lejanía nunca lo habian remitido á esta plaza: el resultado ha sido una asombrosa acumulacion de pulques en México, y la consiguiente depresion de su valor, el cual no soporta ya las cargas de la conduccion, que no se han disminuido por el uso de ese tramo de ferrocarril. Así sucede que lo que se ahorra, que en verdad es bien poco, en el flete de la vía férrea, se invierte con exceso en la conduccion del pulque de las haciendas á las respectivas estaciones, y de la garita de México á los expendios distribuidos por toda la ciudad, sin que se haya aventajado nada ni por la calidad del efecto, ni por el ahorro de tiempo en la conduccion, ni por la disminucion de las mermas. Una rebaja en la tarifa de fletes atenuaria estos males; las desmedidas concesiones anexas al privilegio, permiten sin duda el hacerla.»

Lo que pasa en el tramo de Apizaco á México, pasa tambien en el de Paso del Macho á Veracruz, y pasará en todo el camino, mientras no se establezcan tarifas que impliquen una rebaja considerable sobre los ac-

tuales costos de transporte. ¿No es un absurdo inadmisible que los empresarios en carros y en acémilas, luchando con todas las desventajas de nuestras fragosas carreteras y sin subvencion alguna, cobren casi los mismos fletes que los empresarios de una mejora que en otros países y aun en México mismo, ha llevado los transportes á una baratura fabulosa, y que tiene dos auxiliares gigantescos, el vapor, y la subvencion enorme que la república les concede? ¿En qué forma recibimos entonces la compensacion de este gran sacrificio?

No queremos que lo haya para la empresa del camino de hierro; pero toca en la evidencia matemática, que puede bajar sus tarifas y recibir una importante utilidad. Casi excusa de todo otro argumento, lo que pasa en el camino de la capital á Tlalpam: la empresa próspera, y sus tarifas son siete veces menores que las del camino de Apizaco; con la añadidura de que, una línea sub-urbana es siempre mas dispendiosa que una línea prolongada de camino de hierro. Apelo en este punto á un testimonio irrecusable para los concesionarios del camino de hierro á Veracruz, porque es el del fundador de la empresa. D. Manuel Escandon hablaba así en una exposicion que publicó en Abril de 861, anunciando la construcción del tramo entre México y Puebla:

«La legua que está hecha, decia, entre la capital y Guadalupe, no sirve hoy por su cortedad para el acarreo de efectos: solo la usan pasajeros, y de consiguiente falta en ella uno de los grandes alimentos de los caminos de fierro. Además, conduce á un lugar donde no hay negocio ni especulacion de ningun género: lugar poco poblado, y al que tampoco se va por recreo como á algunos otros de las cercanías de la ciudad. Sin embargo, en los cuarenta y un meses que ha estado al uso público desde 11 de Julio de 57, han caminado por él en los trenes de la empresa hasta 31 de Diciembre último, 980,650 personas; es decir, cinco veces la poblacion toda de la capital. Y de paso es curioso notar, que ni á uno solo de ese millon de hombres ha sucedido contratiempo alguno; de suerte que está probado con este ejemplo, que no hay modo mas seguro de viajar que el que ofrecen los caminos de fierro. Cualquiera otro vehículo que se hubiera usado para trasladar igual número de personas, presentaria algunos casos desgraciados. El producto total que se ha recogido, es de ciento sesenta y dos mil quinientos

sesenta y seis pesos; siendo muy notable que lejos de decrecer, hay en él un progreso sostenido y constante, en todos los dias en que alguna circunstancia extraordinaria no ha venido á producir una especie de excepcion. Así, por ejemplo, el 12 de Diciembre de 1857 dejaron los viajes que se hicieron, 2,667 pesos; el de 58, 2,849 pesos; y el de 59, 3,158 pesos. En el año de 60, el estado de la capital no permitia pensar en nada.

Naturalmente el gasto en el primer ensayo del negocio ha sido largo, con la circunstancia de que pesa sobre una línea cortísima y que es punto de partida de la capital, punto el mas dispendioso para las empresas de esta clase en todas partes; con el mismo gasto pudiera mantenerse una línea de mucho mas prolongada extension. Sin embargo de estas circunstancias, las mas desfavorables que pueden imaginarse, la utilidad líquida ha excedido bastante del rédito legal.»

Decia mas aún el iniciador del camino de hierro:

«Bien claro muestran los precedentes datos, que el movimiento entre México y Guadalupe ha crecido notablemente desde que hay camino de fierro. Multitud de personas que no habrian pensado en ir á aquel lugar, lo han hecho ahora, porque existe ese medio de transporte, por conocerlo, por satisfacer la justa curiosidad de usar de él, por disfrutar la baratura y comodidades que ofrece. El espíritu de viajar se ha avivado de un modo prodigioso en todos los países donde se han construido tales caminos, así como antes lo habia excitado ya bastante el establecimiento de diligencias. Con esto hay que contar en la nueva línea entre Puebla y México: ciertamente la frecuentará mayor número de pasajeros que el que hoy viene de una á otra de esas ciudades. Pero aun cuando así no fuera, (lo cual haria un caso nuevo en el mundo, y sin explicacion plausible,) todavia, con solo la carga y los viajeros que de los Llanos y de Puebla suben hoy á la capital, tendremos los resultados que paso á explicar.

«Los carros que se ocupan en la carrera de Veracruz, llegan á 350. Tomando el precio ínfimo del flete, es decir, un peso por arroba, y considerando que la carga de cada carro es de 350 arrobas, hallamos que en ocho viajes al año causan los carros 980,000 pesos. Las recuas que se emplean en la misma carrera y en la particular de Puebla á México, se estiman en 1,500 mulas, las