

plemente unir esta plaza con aquella villa, sino mas adelante y conforme le fuese posible, prolongar esa línea hasta Alvarado, no pareció conveniente abandonar esta importante mejora sin tratar antes por todos los medios posible, de venir á un arreglo ó convenio con la empresa del ferrocarril de México: ese deseo de plantear una mejora, por una parte, y por otra la ventaja que su privilegio daba al ferrocarril de México, prohibiendo la construcción de líneas férreas sin su consentimiento en un radio de 25 leguas, hicieron que la compañía del ferrocarril de Medellín se viese compelida á celebrar un contrato, por el cual la empresa del ferrocarril de México consentía en la construcción del ramal de Medellín, y cedía á este el uso del tramo desde la estación principal hasta el punto de la Zamorana, para el paso de sus trenes, recibiendo como compensación la cuarta parte de los productos brutos del camino de Medellín.

«Solo el gran deseo de plantear y llevar á cabo una mejora, pudo haber hecho consentir á la compañía primitiva de Medellín, en un convenio que la impedía en lo absoluto el poder prosperar en lo futuro. La experiencia nos lo ha demostrado suficientemente, y la cuarta parte de productos brutos pagada á la compañía del ferrocarril de México, absorbe las utilidades que pudiera tener la de Medellín, la que á duras penas puede subvenir á sus gastos.»

De aquí puede colegirse lo que las empresas futuras de caminos de hierro tienen que esperar de la compañía de Londres, si dejamos en pié el art. 5º de la concesión, que les asegura el monopolio virtual en los ramales. ¡La cuarta parte de los productos brutos! Es decir, la mitad de las utilidades en todas las empresas, sin poner capital, ni trabajo, ni otro elemento, que la sagacidad para arrancar una concesión monstruosa á los poderes de la república. ¿Seríamos capaces, señores, de dar una sanción perdurable á esta odiosa explotación? ¿Cómo han de ser compatibles con ella la prosperidad, el progreso, el engrandecimiento que algunos pueblos como nuestros vecinos del Norte, deben á la libertad de todas las empresas? Cuando yo imagino, señores, lo que nuestro pobre país sería dentro de algunos años, si trasplantamos á él ese gran principio, y lo que será bajo el reinado del monopolio en materia de ferrocarriles, flaquean mis propósitos de conservarme frío como la razón pura en este debate. Yo casi veo

con los ojos de la fé patriótica que bajo el reinado de la industria y de la empresa libre, no solo estará dentro de poco en acción y abierta al tráfico esta gran arteria entre la capital y el Golfo, sino que partirán de ella multitud de venas secundarias, que llevarán la riqueza y la vida á esas comarcas que quiere petrificar la mano del agiotaje monopolista. El Mineral del Monte abrirá un cauce á sus metales rebeldes para poderlos beneficiar económicamente en Europa; los propietarios de los Llanos, cuyas fincas distan de las estaciones y se sienten gravados por un gasto adicional sobre el flete de tarifa, organizarán sus recursos para construir pequeños ramales afluentes á la vía principal. Puebla, Michoacán y Guerrero ejecutarán el gran pensamiento de poner en comunicación el camino de Veracruz con la costa del Pacífico; abiertos estos canales al tráfico, dando, por decirlo así, estas sangrías á la fuente estancada de nuestra producción, multiplicándose las facilidades para exportar nuestros productos indígenas, aumentarán y mejorarán mas allá de todo cálculo, se verá blanquear el algodón en toda nuestra Tierracaliente, se refinará nuestra raza de ganado lanar, y sus vellones serán hilados y tejidos en las fábricas de Europa; exportaremos á la vez las materias textiles y el tinte, con la lana y el algodón, el añil y la cochinilla, para que la mano del obrero europeo, adiestrada por la práctica y por la miseria, nos lo devuelva en tejidos hermosos y baratos que cubran la desnudez de nuestro pueblo. Innumerables buques vendrán entonces á nuestra costa, trayéndonos como un tributo á la opulencia de la república, los frutos mas preciosos de la industria extranjera, los mármoles de Italia, las sederías de Lyon, los vinos de la Champaña y del Rhin, y esos buques volverán cargados, no con la piedra y la arena que cargan hoy como lastre en Veracruz, sino con los productos de nuestra agricultura y de nuestra minería. Los trenes, no solo de una empresa de ferrocarril, sino de varias, que sostengan la concurrencia armoniosa de la libertad, se apoderarán de esos tesoros de la industria para derramarlos por toda la república, haciendo sonar en distintas direcciones sus locomotivas, como heraldos que irán pregonando el progreso y bienestar de la nación, y entonando con el rujido del vapor un himno en coro á la industria y al trabajo libre. Con esta actividad del comercio y de los cambios, nos apoderaremos en bre-

ve de las industrias extrañas; las viñas cubrirán en pocos años las vertientes de las colinas en nuestras tierras templadas; el gusano de seda se aclimatará en la falda meridional del Popocatepetl, donde el moral blanco forma bosques naturales; atraeremos con nuevos productos el comercio del mundo; Puebla, mi ciudad natal, por cuya prosperidad sueño y me afano sin vergüenza, habrá realizado ya ese pensamiento que al nacer ha sido blanco del escarnio y la ironía, como un buen fruto sobre el cual cae al brotar la baba de un gusano, el pensamiento de la comunicación interoceánica; y tendremos establecido en el corazón de nuestro país, un emporio para el comercio del Asia y de la Europa, para el comercio del mundo.

Cuando la imaginación exaltada por el patriotismo se extasia en estas visiones que pueden convertirse en realidades, con solo que hagamos uso de esta vara mágica que tenemos en la mano para hacer prodigios, y que se llama la libertad; cuando esto se compara con la esterilidad, el estancamiento y la petrificación que produciría el monopolio inglés, imperando desde México hasta el golfo en una zona de cincuenta leguas, casi vienen á los ojos lágrimas de impotencia, por no poder mover los corazones y los ánimos, de los que se están aquí oponiendo á que la libertad industrial realice ese siglo de oro en nuestra república.

Sería imposible discurrir, sin fatigar la atención de la cámara, sobre las enmiendas de importancia secundaria que exija imperiosamente la concesión del camino de hierro; pero me bastará tocar los puntos principales, para que el congreso se penetre de que no puede darse por satisfecho con las insignificantes reformas que ha propuesto la compañía. En ellas queda en pié, como ya en otra ocasión lo he demostrado, la consignación de un 12 por ciento de las rentas de las aduanas marítimas, durante el plazo de la construcción que será indefinido en la práctica; queda en pié, igualmente, el fondo especial creado para la empresa y representado por un papel que se le da en garantía, para calmar su desconfianza sobre la probidad de nuestro gobierno. Ya no insistiré en recordar á la cámara que esta desconfianza no la hubo para el imperio, que se rehusó á dar prendas materiales y que obligó á los empresarios del camino de hierro, á consentir en que todos los subsidios que les acuerda la concesión, los percibiesen en dinero en la caja central; pero como se dice

que la exigencia de la compañía en este punto viene de su convencimiento, sobre que de otra manera no podrá llevar á cabo la obra, conviene probar que esto no es cierto, por medio de datos irrefragables. También al negociar con el imperio, tuvo la empresa del ferrocarril las mismas pretensiones.

Entre las notas que presentó como su última palabra cuando arreglaba la concesión de 1865 con el gobierno de la intervención, se lee lo siguiente:

«La compañía no puede abandonar la manera de cobrar y distribuir el 20 p^o de derechos aduanales establecido en estos artículos (el 18 y el 22 de la concesión de 61 que establecían el pago de la subvención en papel).»

Estas notas fueron discutidas en el consejo de Maximiliano, y hay en el expediente unos apuntes que son sin duda el memorandum de la discusión; se fijan en ellos los puntos de disidencia, y la resolución final consta escrita en palabras concisas, con lápiz rojo, quizá por la misma mano del archiduque, de quien he oído decir que acostumbraba anotar de este modo sus acuerdos en el consejo de ministros. Al lado de las líneas que se refieren al pago de la subvención, se leen estas dos palabras lacónicas: «En dinero;» la mano que las trazó sirvió de intérprete á una voluntad firme, que no consideró como obstáculo el ultimatum de la compañía inglesa. Esas palabras quisieron decir: «una nación no dá prendas; quien le pide un subsidio pecuniario, debe venir á percibirlo en las arcas públicas;» y en efecto, esta resolución firme y decidida, se formuló de este modo en el proyecto definitivo sobre reforma de la concesión de 61.

«Se omitirán los artículos desde el 20 hasta el 22, y en su lugar se pondrá lo siguiente: «Los \$560,000 para el pago del rédito y amortización correspondiente al capital, los pagará anualmente el gobierno del tesoro público.»

Imaginará el congreso que esta compañía, que al pretender nosotros introducir en bien del órden y del decoro nacional esta misma reforma, se nos encara procaz y erguida, y amaga al congreso con los tribunales y pública exposiciones conminatorias, como las que ayer han circulado en esta cámara por alcance al Siglo XIX, hizo entonces lo mismo, ó que por lo ménos protestó contra las exigencias de Maximiliano, y se sometió á ellas apremiada y haciendo valer el título legal de su concesión procedente de la repú-

blica, título que el poder intruso no desoconocia; creará el congreso que hubo al menos quejas, resistencias y representaciones. Nada menos que eso. Al saberse en Londres la resolución adoptada por el jefe de aquel gobierno bastardo, se celebró una junta por los interesados en esta empresa, y adoptaron una resolución que consta en un expediente, y de que voy á hacer una traducción literal.

«Que se tributen las gracias mas rendidas al emperador Maximiliano y al pueblo de México, por el marcado interes de que ha dado testimonio en favor de esta empresa.»

No solo se consentia, pues, en eximir al imperio de toda prenda indecorosa, sino que se le daban gracias fervientes por la subvencion pagada en la misma forma en que nosotros la ofrecemos. Para el imperio, la docilidad y la deferencia hasta la humillacion; para nosotros, la renuencia altiva y lacónica, las últimas palabras, las intimaciones terminantes. ¿Conviene, como lo he preguntado ya otra vez en este lugar, consentir en esta humillante distincion?

Pero no solo se ventila en esto un punto de decoro nacional, sino una cuestion de órden administrativo y aun de prevision patriótica. La cámara está ya bien penetrada de que el fondo especial que la compañía del camino de fierro exige, no solo es incompatible con la ley que votamos á fines de Mayo, y que deja abolidos todos los fondos de esa especie, sino que trastorna la recaudacion y la distribucion, porque basta para quitarles su unidad, que haya un solo fondo fuera de la masa comun de las rentas públicas. Y lo que es peor todavía, hace punto ménos que imposible purificar en el curso del negocio las responsabilidades de la empresa. Esto es un hecho comprobado ya experimentalmente, como consta en documentos á que voy á dar lectura.

El gobierno de la intervencion vió de bulto la necesidad de poner en claro las responsabilidades de la compañía del ferrocarril para con la nacion, y despues de haber nombrado dos comisionados con tal objeto, dirigió á D. Antonio Escandon esta nota:

«México, Junio 21 de 1865.—En 11 de Abril del presente año, fueron nombrados por esta secretaría los Sres. consejeros D. Bonifacio Gutierrez y D. Teodoro Lares, para que se encargasen de la liquidacion de cuentas, con la antigua empresa del ferrocarril de Veracruz al Pacífico representada por vd.; y siendo ya preciso que esta disposicion

tenga su cumplimiento, espero se apersonen con dichos señores para que cuanto ántes se proceda á la liquidacion mencionada, la cual deberá presentarse á este ministerio para su aprobacion.»

Escandon contestó:

«México, 26 de Junio de 1865.—Exmo. Sr.—En contestacion al oficio de V. E. del 21 de Junio de 1865, tengo el honor de manifestarle, que ya me he apersonado con los señores comisionados encargados de parte del gobierno, para la liquidacion de las cuentas de la antigua empresa del ferrocarril de Veracruz al Pacífico, y que sobre la excitacion de ellos he expedido órdenes á mis agentes en los diferentes puertos para que envíen las respectivas cuentas.

«Luego que estas sean recibidas, me apresuraré en formar la cuenta general, para presentarla á los comisionados mencionados.

«Dios guarde á V. E. muchos años.—Antonio Escandon.»

Se advertirá que por esta forma embarazosa y escogitada adrede para hacer imposible la espedita liquidacion de las percepciones, todo se referia y se aplazaba hasta que diesen resultado las órdenes de D. Antonio Escandon á sus agentes en los puertos. Por esa fatal creacion del fondo especial y de la consignacion sobre las aduanas, el gobierno no tenia á la mano los comprobantes de sus pagos. Los bonos amortizados en las aduanas marítimas andaban esparcidos acá y allá con peligro de extravíarse, como en una gran parte ha de haber acontecido. Una prueba de ello se tiene en esta comunicacion que obra en el expediente:

«México, Junio 26 de 1865.—Para que al verificar la liquidacion de las cuentas de la antigua empresa del ferrocarril de Veracruz, cuya comision ha confiado á vd. este ministerio, tenga presente todo cuanto sea conducente á dicho fin, le remito dos paquetes relativos á este asunto que se hallaban en Jalapa, y que recojí á mi tránsito por aquella ciudad.

Los comisionados para aquella liquidacion acusaron recibo de los dos paquetes de bonos en la siguiente nota, manifestando al mismo tiempo que nada podian hacer sin la exhibicion de las cuentas que Escandon no habia presentado:

«México, Junio 27 de 1865.—Exmo. Sr.—Con el oficio de V. E. del dia de ayer, hemos recibido dos paquetes de bonos relativos al negocio del ferrocarril de Veracruz al Pa-

cífico, de cuya liquidacion nos hallamos encargados.

Al decirlo á V. E. es de nuestro deber manifestarle, que hasta ahora no hemos podido dar principio á nuestra comision, por *siendo indispensable la presentacion de las cuentas que hemos pedido al Sr. D. Antonio Escandon*, y no habiéndolas todavía presentado, segun hemos tenido el honor de participar verbalmente al ciudadano subsecretario, estamos en espera de que se verifique la referida exhibicion.»

Se le excitó para que lo hiciese en esta comunicacion:

«México, Junio 28 de 1865.—Los señores comisionados para hacer la liquidacion de la cuenta de la antigua empresa del ferrocarril de Veracruz al Pacífico, han manifestado á esta secretaría, que hasta ahora no han podido comenzar sus trabajos porque vd. no ha presentado las cuentas respectivas, no obstante que le han sido pedidas.

Como la liquidacion de que se trata es necesaria y se desea verificar oportunamente, espero que por parte de vd. no continuará paralizada, como sucede actualmente por la falta de presentacion de las citadas cuentas.—El ministro de fomento.»

Fué bastante que el responsable adoptase el silencio por respuesta y que se abstudiese de presentar las cuentas, para que quedara sin efecto la liquidacion intentada desde 865.

Este deseo de poner en claro los cargos de la empresa del ferrocarril por las cantidades que ha percibido, se está estrellando todavía en las dificultades consiguientes á la forma de la subvencion. Nada ha podido hacerse definitivo ni completo en la liquidacion que el gobierno ha mandado practicar. Como último arbitrio, tiene siempre que acudir á las cuentas de los mismos empresarios. Todos los cálculos hechos en estas discusiones sobre lo percibido por la empresa, hemos visto que se tienen que basar sobre las confesiones que han hecho ella misma ó sus agentes. El dia en que, para crear dificultades y demoras nieguen los concesionarios que han recibido con exactitud la subvencion, el gobierno no podrá tener datos á la mano para averiguar la verdad, y seria preciso dirigirse como hoy, á todas las aduanas marítimas y dejar trascurrir un largo período de expectativa y de crisis, que aprovecharia la empresa teniendo en suspenso sus compromisos. El poder crear estas confusiones, útiles para la compañía y ruinosas para el país, entra quizá por mucho en el empeño con

que se defiende esa forma excepcional y humillante para el pago de la subvencion. Qué diferencia entre esto y ese procedimiento sencillo y llano que como quiera que sea, fué una conquista en favor del órden hecha por el gobierno usurpador; ese procedimiento en cuya virtud la tesorería general pagaria los subsidios á favor del ferrocarril, teniendo en sus libros todos los elementos de la cuenta, y sobre todo, no viendo interrumpida la unidad en el sistema rentístico.

Esta inmensa ventaja ha sido una de las grandes conquistas que hemos hecho al triunfar sobre la intervencion. Nuestras rentas restablecida la paz, han venido á buscar su centro, libres ya de las consignaciones especiales á favor de los extranjeros; pero ese árbol de las consignaciones, ese árbol de mala sombra que consumia toda nuestra savia y que nos ha costado tanto trabajo abatir, quiere retoñar de nuevo; ese monstruo que vivia de nuestra sustancia, renace amantado por nuestro candor, á la sombra de una mejora material. Si en medio de la paralización de los negocios hay algun desahogo y regularidad en nuestra hacienda, si hay exactitud en los pagos, si hay movilidad en el ejército que mantiene la paz pública, viene solo de que nuestras rentas están libres de las consignaciones especiales, de que ningun extranjero va á meter la mano en las aduanas, y á cercenarnos sus frutos, que se distribuyen con método por la tesorería de la nacion. El colmo de la regularidad y de la holgura, vendrá con la fácil inspeccion que esa misma unidad proporciona, rompámosla con un solo fondo especial, y tendremos que renunciar á toda esperanza de órden y desahogo. Así han comenzado todas esas consignaciones que llegaron á absorberse el 100 por 100 de nuestras rentas aduanales. Poned el rudimento del pólipo, y á poco os asombrarán la extension y las ramificaciones que habrá adquirido. Concedamos hoy ese 15 y ese 12 p. 100, y en breve se acumularán los rezagos y los réditos; y como habremos entrado ya en la vía de las cendescendencias, renacerán las convenciones, y la guerra de seis años, y la sangre de tantos patriotas; y sobre todo, la bendicion del cielo que ha coronado nuestros sacrificios con resultados tan completos como no osábamos esperarlos, con la plenitud de la independencia, con la integridad y la libertad absoluta de nuestras rentas públicas, todo esto se habrá frustrado; y nuestros hijos, estos hijos que hemos engendrado durante el Exodo de

la república, y que creían estar cercanos á la tierra de promision, heredarán los mismos conflictos, los mismos ahogos, las mismas amarguras que han llenado la vida de sus padres.

El congreso no puede desentenderse tampoco de dar al ejecutivo alguna inspeccion en las operaciones de la empresa. Lo he demostrado ya por medio de consideraciones generales, llamando ademas la atencion del congreso sobre las prácticas que han adoptado en este punto las naciones mas ilustradas. Ahora recordaré algunas lecciones de nuestra propia experiencia, que forman parte de la historia de este mismo negocio, y que se hallan consignadas en estos documentos.

Autorizado por la concesion de 61, D. Antonio Escandon, organizó dos compañías para construir los dos tramos de ferrocarril entre México y Puebla y entre Orizava y Veracruz, siendo por cierto de notar que les presentó ya contratado el tramo de Puebla á México con su hermano D. Manuel, por el doble de su costo. Al otorgar el imperio la concesion de 65, las dos mencionadas compañías anunciaron su disolucion; y un informe que voy á leer, emitido con este motivo por una de las secciones del ministerio de fomento, fija bien las ideas sobre este incidente. Dice así:

«Señor ministro.—Por el art. 12 del decreto de 5 de Abril de 1861 se facultó á D. Antonio Escandon para formar en cualesquier punto de Europa ó América, una ó mas compañías para llevar á cabo la construccion del ferrocarril de Veracruz al Pacífico.

En virtud de esta facultad, el dia 24 del mismo mes de Abril, hicieron y firmaron unos Estatutos los accionistas que en ellos constan, constituyendo por su medio una primera sociedad anónima, con el objeto de construir y explotar el primer tramo de esta capital hasta Puebla. Establecieron un consejo de administracion compuesto de los Sres. D. Gregorio Mier y Teran, D. Mariano Riva Palacio, D. Antonio Escandon, D. Teodoro Labadie, D. Pedro Escudero y Echanove y D. Basilio Candás, y lo invistieron de facultades propias y francas para obrar libremente, hacer compras, formar reglamentos, seguir pleitos, etc., etc.

En los estatutos se consignó el principio, de que la compañía tomaba sobre sí las obligaciones que con D. Manuel Escandon contrajo en el convenio de 16 de Abril de 1860,

el concesionario del privilegio, al cual quedaba subrogada para este objeto. Tambien quedó subrogada á él, en las obligaciones que por el decreto de 31 de Agosto de 57 y el de 5 de Abril de 1861, tenia contraidas con el gobierno en lo relativo al tramo entre México y Puebla.

«La compañía quedó encargada de emitir cincuenta mil acciones de á cien pesos cada una, y quedó autorizada para emitir ademas obligaciones sobre el ferrocarril, con hipoteca de él por valor de tres millones.

«Por último, fué autorizada la compañía y su consejo de administracion, para todo lo conducente á hacer efectivo el establecimiento de la vía y aprovechamiento de los productos.

«Esta suma de facultades que venia á representar nada menos que la sustitucion de empresarios, quedando la compañía en lugar de D. Antonio Escandon, envolvian por su propia naturaleza compromisos y responsabilidades de que no puede absolverse con la simple disolucion de la compañía, á no ser que ésta haya permanecido desde su ereccion á la fecha sin ejercer funcion alguna, ó que todo lo que haya hecho recaiga sobre D. Antonio Escandon, conforme al art. 6º del memorandum anexo al decreto de 25 de Enero último.

«La disolucion de la compañía es lo que se participa á V. E. en el precedente oficio, dando por causal la incompatibilidad de ella con la creacion de la limitada del ferrocarril de Veracruz á México.

«Esta causal la cree fundada la seccion; pero la circunstancia de haber sido oficialmente aprobados por el gobierno en 27 de Abril de 1861 los estatutos, y la de que estos marcan los trámites para su enmienda ó aclaracion, desde el artículo 79 hasta el 81, cuyos trámites no se dice hayan sido observados, hacen que el gobierno esté en el caso de cerciorarse de si han tenido cumplimiento todos los requisitos, incluso el de fijar las bases de liquidacion de la compañía, para que pueda disolverse segun el citado artículo 81.

«La liquidacion es esencial; pues ella comprenderá todos los actos de la compañía, determinando el personal que haya de responder de ellos.

«El gobierno, por los intereses que representa en la empresa y porque debe velar del exacto cumplimiento de las promesas hechas á los accionistas, necesita asegurarse de que todo está perfectamente arreglado,

en cuyo caso ciertamente no tendrá obstáculo para aprobar la disolucion de la compañía.

«Tal es mi opinion, y por tanto propongo al ilustrado criterio de V. E. se diga lo expuesto en contestacion al oficio que motiva este dictámen.

«México, Abril 3 de 1865.—El jefe de la seccion 4ª, *Francisco Maza.*»

Esta liquidacion de las compañías de Puebla y Orizava nadie sabe que se haya llevado á efecto. Si interpelamos al gobierno, nos dirá de seguro que ignora en qué preticamento se halla el interes de los accionistas de esas dos compañías, sobre las cuales contrajo en 1861 el compromiso de ejercer una accion tutelar; y si esto sucede cuando median estipulaciones sobre la materia, ¿qué sucederá cuando absolutamente faltan, como respecto de la compañía inglesa sucede? Lo que sucederá es, que se consumen á la sombra de este desapercibimiento, abusos como los que ya han comenzado á tener lugar en este negocio. Hé aquí uno de ellos.

Mientras las compañías de Puebla y Orizava se disolvian aquí, sin que sepamos que se hayan puesto en práctica las prescripcio-

nes de los estatutos para liquidar y asegurar el interes de los accionistas, D. Antonio Escandon hacia con esas compañías lo que nuestros jefes vicecortesés suelen hacer con los prisioneros: las refundia arbitrariamente en la compañía de Lóndres. Así consta en este párrafo de los estatutos, que sin conocimiento de nuestro gobierno ha formado allá esta última empresa:

«Y por cuanto á que habiendo formado el dicho D. Antonio Escandon en México dos compañías respectivamente intituladas: «de Veracruz y Orizava» y de «México á Puebla,» para concluir y poner en explotacion las secciones del ferrocarril entre Veracruz y Orizava y entre México y Puebla, ha arreglado refundir estas compañías en la llamada «Compañía limitada del ferrocarril imperial de México.»

Hé aquí otro fruto de la falta de inspeccion. La empresa del ferrocarril ha ocultado constantemente el presupuesto original de su ingeniero Talcott, y aun se negó á remitirlo cuando la comision especial se lo pidió por conducto del ministerio de fomento. Este presupuesto está, sin embargo, en mis manos, y voy á dar lectura á su resumen.

PRESUPUESTO del costo del ferrocarril de Veracruz á México, formado por la brigada de ingenieros, bajo la direccion del coronel Mr. Talcot.

TRECHOS.	Extension.	Obras de terracería.	Carriles.	Obras de arte.	Totales.
De Veracruz á Córdoba...	67 3/10	1.625,000	882,000	167,000	2.676,000
De Córdoba á Orizava....	16 3/10	939,000	252,000	87,000	1.288,000
De Orizava á Cuesta de Maltrata.....	28 1/10	1.392,000	420,000	18,000	1.830,000
Cumbres á la altura de Puebla.....	60 2/10	681,000	903,000	74,000	1.658,000
Ramal á Puebla.....	29 6/10	599,000	448,000	18,000	1.065,000
Altura de Puebla á México.....	67 1/10	358,000	1.332,000	219,000	1.809,000
Millas inglesas....	298 8/10	5.604,000	4.137,000	885,000	10.326 000
Per equipo y habilitacion.....					1.260,000
Gastos de reconocimiento y costo de los tramos de Veracruz á San Juan y de México Guadalupe.....					1.400,000
					* Total.....\$ 12 986,000

Como se verá, este presupuesto, en que solo está omitido el costo del puente de Metlac, cuya ejecucion parece problemática, fija el costo de la obra en una suma que, así con la adiccion indicada es aproximadamente de 14 millones de pesos. Pues bien, el con-

cesionario, al organizar la compañía de Lóndres, siguiendo las tradiciones del fundador de la empresa, presenta á los accionistas las preparadas ya, un contrato de construccion por el doble exactamente de aquella cantidad.