

cutivo ha logrado importantes ventajas. Pero siendo imposible que las haya en todos los artículos de un convenio transactorio, y teniendo grande importancia las que se refieren á la baja de fletes para hacer practicable la exportacion nacional, á la exencion con que se brinda al Estado de Puebla, respecto del recargo consiguiente al rodeo por Apizaco, y á la economía en los gastos de carga y descarga para la importacion y exportacion, una vez construido el nuevo muelle en Veracruz, los que suscriben creen que tomando en cuenta la parte gravosa y la útil del arreglo, es este aceptable desde el punto de vista del interés público.

En el ánimo de uno de los que suscribimos, que impugnó enérgicamente en 868 los términos del indulto concedido á la empresa del ferrocarril mexicano, descuellla una consideracion que le inclina al juicio que acabamos de enunciar. No obstante los esfuerzos de los opositores en el Congreso 4º á la ley de 27 de Noviembre de 1867, quedó sin alteracion su artículo 13 que fija un máximo muy alto para la tarifa comun. La modificacion que se hizo al art. 14 aumentando la rebaja para los efectos nacionales, en su tráfico de descenso, no ha sido bastante, como los hechos lo proclaman, para crear la condicion de barato transporte que requiere nuestra exportacion de cereales. Los graneros y los mercados desbordan con el trigo de dos cosechas, sin que sea posible llevar una sola carga á país extranjero. Y es la razon que levantando la empresa del ferrocarril sus tarifas generales, sin traspasar el elevado máximo que se le fijó, ha podido hacer ilusorio el objeto de la rebaja en favor de las producciones agrícolas destinadas á la

costa. En otros términos: las imprevisoras leyes de 27 de Noviembre de 67 y de 11 de Noviembre de 68, han dejado á aquella empresa la llave de nuestra exportacion, permitiéndole mantener una especie de compuerta, que, si no se levanta, prolongará el actual estancamiento en el mercado de granos, hasta que la bancarota extrema de la agricultura deje á esta sin fuerzas productoras. Este es, en concepto de uno de los que suscriben, el mas trascendental entre los errores que pueden señalarse en las citadas leyes. Una vez promulgadas ellas, con su carácter adicional de solemne contrato, el remedio, por desgracia, solo puede venir de un arreglo convencional y transactorio, como el que encomendó al ejecutivo la ley de 10 de Mayo de 72; y ese remedio, comprado al precio indeclinable de algunas concesiones, está en la cláusula del arreglo que hemos examinado donde se fija como regla perpetua, independiente de la revision periódica de las tarifas, y de sus fluctuaciones dentro del límite legal, un flete bastante módico que, tan luego como se establezca, hará posible para siempre la exportacion de nuestros frutos agrícolas.

La exclusion que ellos sufren, respecto de esta ventaja en el tráfico interior, es ciertamente deplorable, y los que suscriben hicieron en las conferencias á que vd alude, empeñosos esfuerzos por avanzar hasta ese punto la conquista en favor del interés nacional; mas no habiéndose logrado tan apetecible objeto, no obstante las instancias combinadas y sucesivas del ejecutivo federal y de los que esto escriben, no seria cuerdo volver la espalda por tan lamentable contrariedad á la coyuntura que desde luego se presenta, para emprender la expor-

tacion en grande escala, si el consumo interior no es proporcional á la produccion de nuestros campos. La exportacion, imposible hasta hoy, y mas importante que el consumo interno, porque hará tributarias de la agricultura mexicana á raciones mucho mas populosas que la nuestra, tendrá aun en el mercado nacional un rechazo benéfico para nuestros agricultores, porque el gran canal de derivacion que se trata de abrir á nuestros productos, encaminándolos al extranjero, traerá como reflujo la alza de precios en nuestras propias plazas.

Desde la altura de estas consideraciones y de estos intereses, puede acaso, reputarse como de menor cuantía y como un sacrificio, aunque repugnante motivado, la condescendencia con los empresarios del ferrocarril, sobre puntos en que algunos de los que suscribimos, hemos sido sus constantes opositores.

Es lo que de pronto podemos decir en respuesta á la nota por cuyo medio se ha servido vd. inquirir nuestra opinion acerca de este importantísimo negocio.

Sírvase vd. transmitir al C. presidente de la República la expresion de nuestra gratitud por el inmerecido honor que ha tenido á bien dispensarnos, y aceptar para sí las protestas de nuestra distinguida consideracion.

México, Marzo 14 de 1873.—*M. Payno.*—*Manuel M. de Zamacena.*—*J. M. Mata.*

República Mexicana.—Gobierno del Estado libre y soberano de Veracruz Llave.—Cuando los vecinos de Jalapa, Coahuila y Jalisco tuvieron conocimiento de que D. Ramon Zangróniz, concesionario del ferrocarril por traccion animal entre Veracruz y Puebla, se estaba entendiendo con la compañía inglesa para el traspaso del tramo ya construido y de las acciones y derechos que le corresponden para la continuacion de dicha obra, experimentaron vivísima satisfaccion, de la cual, ha venido participando el que suscribe, persuadidos todos de que esa sesion constituia si no la única, la mas eficaz manera de ver establecida en un breve término esa importante vía.

Para facilitar los arreglos del Sr. Zangróniz con la compañía inglesa, los accionistas de Jalapa al relacionado ferrocarril levantaron una acta haciendo generosa donacion de los fondos que habian desembolsado y apartándose de todo participio y coasociacion en la nueva empresa, sin poner mas condicion para esto que la de que el ferrocarril se prosiguiese hasta Jalapa.

El gobierno del Estado, deseoso de cooperar igualmente á la realizacion de tan valiosa mejora, estaba dispuesto á ocurrir á la legislatura para que cediese en la propia forma y términos que los accionistas, un crédito de cincuenta mil pesos que el concesionario del ferrocarril debe volver al Estado.

Así las cosas, se recibió un telegrama del Sr. Zangróniz, pidiendo á los accionistas de Jalapa la cesion in

condicional de sus derechos para poder llegar á un arreglo definitivo con la compañía inglesa.

Esta pretension ha venido á introducir honda alarma entre los accionistas y entre todos los vecinos de estas localidades; porque en efecto, si la única condicion impuesta por aquellos se reduce á que el ferrocarril habrá de construirse hasta Jalapa, el empeño de suprimir tal cláusula, da lugar á que tome cuerpo el pensamiento que se atribuye á la compañía de no llevar adelante el camino. Espíritus inquietos, acostumbrados á medrar con las revoluciones y enemigos por consiguiente de la paz y de todo gobierno constituido, se empeña en propalar la desconfianza en las masas, haciéndoles entender que se trata de sacrificar un porvenir y bienestar en beneficio de torpes especulaciones, y de esta manera preparan la opinion para explotarla en la primera oportunidad.

Estas ideas que ya germinan en el vulgo, las fortifican con el pensamiento que, se dice ha manifestado la compañía inglesa de levantar los rieles tendidos entre Veracruz y Paso de San Juan, tan luego como se le traspase la concesion.

Fácil es comprender que si la compañía inglesa ha expresado tal pensamiento, seria con el objeto de unir este punto con el de la Tejería y disponer del material que levantara en la parte del camino que quedara inútil, para activar los trabajos, aprovechando dicho material en la continuacion de la vía; pero esto no es fácil hacerlo entender á la generalidad, que tiene ya la idea de que el proyecto de la compañía es destruir este camino para establecer el monopolio en el tráfico.

La oportunidad que hoy se presenta para convertir

los elementos que se trata de aglomerar en contra del gobierno, en perjuicio de los agitadores, se de resultados seguros, si removiendo obstáculos y dificultades, es procura dar principio á los trabajos, haciendo comprender á estos pueblos que los que siembran la desconfianza, tienen por objeto impedir la realizacion de una empresa que llevada á término, destruiria por completo sus planes revolucionarios.

Fácil es inculcar este pensamiento en las masas; pero es necesario para persuadirlas, señalar los hechos, porque estos son los únicos que pueden convencerlos y los que darian al gobierno el apoyo moral de todos estos cantones, que verian entónces como enemigo de su porvenir á todo aquel que pretendiera introducir la alarma y el desorden. El infrascrito cree que la compañía inglesa de buena fé en la adquisicion de los derechos del Sr. Zangróniz y de la conclusion de la vía férrea hasta esta ciudad por las ventajas que de ello deben resultarle, y por esto y por la obligacion que tiene de velar por los intereses de sus comitentes, persuadido de la importancia que estas dan á la vía férrea y bien caracterizada por la efervescencia que ya comienza á notarse y que releva la creencia fundada de que la realizacion de esta empresa cambiará por completo su situacion, se permite llamar la atencion del ciudadano presidente de la República por el digno conducto de vd., á fin de que, si lo tiene á bien, se sirva disponer que entre las cláusulas del traspaso que se haga á la compañía inglesa de la concesion que disfruta el Sr. Zangróniz, para construir el ferrocarril de Veracruz á Puebla, figuren las siguientes:

«1.^a Que garantice de una manera satisfactoria la conclusion del ferrocarril mencionado en el plazo que ella misma se imponga ó le acuerde el supremo gobierno.

«2.^a Que comience sus trabajos á la mayor brevedad posible, no levantando un solo riel del tramo concluido por el Sr. Zangróniz ántes de haber enlazado los puntos de Tejería y Paso de San Juan.»

El que suscribe suplica á vd. active la conclusion de este negocio y se sirva comunicarle el resultado definitivo de él para poder calmar los ánimos y aprovechar este grande elemento en favor del órden y la tranquilidad pública.

Puede vd. asegurar al C. presidente, que el mismo entusiasta empeño con que estas localidades han consagrado sus esfuerzos en pro de la interesante mejora de que se trata, seria el que los precipitara á un mal paso si vieren burladas sus esperanzas; y esto es precisamente lo que quiere evitar el gobierno del Estado, justificando que su anhelo lo mismo que los del gobierno general, tienen por objeto el adelanto y bienestar de los pueblos.

Libertad y reforma. Jalapa, Febrero 17 de 1873.—
Francisco de Landero y Cos.—Ciudadano ministro de fomento.—México.

Ministerio de fomento, colonizacion, industria y comercio de la República.—Seccion 3.^a—Autorizado el ejecutivo por el decreto de 10 de Mayo de 1872, para entrar en arreglos con la compañía del ferrocarril mexicana.

no, á fin de lograr que se redujera á diez pesos el flete por tonelada de los frutos nacionales que se exporten al extranjero, se ocupó de este asunto con preferencia debida, procurando que al efecto se le presentaran las bases que en concepto de la empresa pudieran servir para celebrar un convenio satisfactorio; lo que desgraciadamente no se realizó, porque se imponian condiciones que el gobierno creyó conveniente no admitir.

La empresa exigia, entre otras cosas, que la rebaja de tarifas para los efectos nacionales, ya fuese en el descenso de México á Veracruz, ó subiendo de Veracruz á México, se hiciera respecto de los limites máximos que fija la ley; que se le continuara abonando correspondiente al 15 por ciento de acciones del ferrocarril hasta que las que pertenecen al gobierno llegasen á la cantidad de cuatro millones de pesos; que la rebaja de tarifas para los efectos nacionales destinados á la exportacion para el extranjero, solo se concederia por dos años, y por último, que nada de lo que se estipulara tendria efecto, si no merecia la aprobacion de la junta de directores residente en Lóndrea.

Aunque el ejecutivo participa del mismo buen espíritu que inspiró al Congreso el acuerdo relativo á la reduccion de las tarifas en favor de los efectos nacionales, las escaseces del erario no permitian que se gravasen las arcas públicas con un desembolso que se estimaba en cuatrocientos mil pesos; siendo de notar que en recompensa de este sacrificio, no se lograba para los frutos del país, una disminucion permanente de las tarifas, sino solamente por dos años. Semejante limitacion que restringía las ventajas que debian gozar los efectos mexicanos lleva

dos á los mercados extranjeros, contrastaba visiblemente con el cambio que la empresa solicitaba se hiciera de una manera permanente en los artículos de la ley de concesion relativos á las tarifas en general.

Por estas razones, y por la circunstancia de que la empresa exigia como requisito indispensable que los arreglos que se hicieran, se sometieran á la aprobacion de la junta de directores de Lóndres, el gobierno desechó las bases propuestas por la compañía, dando cuenta de este resultado al Congreso y participándole al mismo tiempo que el ejecutivo continuaria ocupándose del asunto porque deacaba obsequiar por su parte el objeto de la autorizacion que sobre el particular le fué concedida.

A pesar de que se malograron las primeras combinaciones de que tanto bien se prometian á la agricultura y la minería de México, el interes tantas veces manifestado de que se facilitase la exportacion de los frutos nacionales, se ha excitado mas despues, por que la causa que la origina se aviva mas cada dia, y es cada dia mas apremiante, pues consiste en que la industria agrícola y minera, tienden á su desarroyo, y no logran alcanzarlo porque en mucha parte se lo impiden nuestras imperfectas vías de comunicacion y nuestros costosos medios de transporte; obstáculos ambos que no se allanarán sino mediante la realizacion de los adelantos hechos en la época actual; es decir, mediante la construccion de ferrocarriles.

La inaguracion del ferrocarril de México á Veracruz, se consideró como una nueva era de progreso para la agricultura de los Estados, por cuyo territorio atraviesa la vía férrea, siempre que por esta pudieran trasportar-

se para la costa, favorecidos por un corto flete, los frutos agrícolas, pues los ensayos hechos por algunos agricultores que remitieron sus granos al extranjero, daban por resultado que no podria hacerse con provecho su exportacion, miéntras tuvieran que sujetarse para el pago del transporte á las tarifas vigentes. La consecuencia precisa de tales pruebas, era esta alternativa; ó se condenaba á la agricultura á una paralizacion indefinida, ó se buscaban los medios adecuados para la rebaja de las tarifas. Entre estos dos extremos la eleccion no era dudosa, y la opinion pública desechó el primero y se declaró abiertamente en favor del segundo, confirmando una vez mas que la noble aspiracion de los agricultores está en perfecta armonía con las ideas de los demas ciudadanos, que consideran que el engrandecimiento de la patria, su riqueza y su poder vendrán el dia en que las fuentes inagotables de nuestra agricultura adquieran el gran desarroyo de que son susceptibles, y que en gran parte depende de que se proporcionen las facilidades necesarias para que los productos de nuestro suelo puedan llevarse á los mercados extranjeros.

Los agricultores comprendieron que habia llegado el momento de que se resolviera definitivamente una cuestion, que no convenia aplazar por mas tiempo, sin comprometer los grandes intereses sociales que ella abraza; y guiados de esta conviccion, han promovido cuanto es necesario conducente al buen éxito de sus miras.

Entretanto la empresa del ferrocarril mexicano presentaba al gobierno el estado de sus negocios y de sus compromisos contraidos para proporcionarse los fondos nece-

sarios para terminar á su debido tiempo el camino de fierro de México á Veracruz.

La empresa consideraba que podria atender al pago de los créditos mas preferentes, si el gobierno, haciendo uso de la facultad que le concede el art. 46 de la ley de 11 de Noviembre de 1868, la autorizaba para las tres operaciones siguientes:

Primera. Convertir las acciones que no hayan sido enajenadas en obligaciones, causando un interes que no exceda de 12 por ciento al año.

Segunda. Emitir obligaciones con el mismo rédito, aplicables al pago de lo que por capital ó intereses deba la compañía por los fletes del material del tramo de México á Puebla.

Tercera. Emitir obligaciones con igual interes para cubrir el importe de lo que adeuda la empresa por los préstamos que se le han hecho para la construccion de la vía.

La compañía solicitaba estas autorizaciones fundándose en que por este medio no solo se salvaria su crédito, sino tambien la existencia de la misma compañía, que estaba en peligro por las exigencias de sus acreedores.

El gobierno juzgó que no era de fácil solucion el asunto de que se acaba de hablar, y que, por lo mismo, convenia examinarlo detenidamente, para hacer las debidas apreciaciones de los diversos puntos que aquel abraza, y aun se inclinaba á aplazar su determinacion para mas adelante, porque no percibia que hubiera una urgencia tal, que exigiese el pronto despacho del negocio; pero vino á enlazarse con este el arreglo sobre la reduccion de tarifas de los efectos nacionales destina-

dos á la exportacion, toman lo así la cuestion una nueva faz, que á los ojos del gobierno le daba mucha importancia.

Se ha demostrado que se desea obtener la rebaja de tarifas de los efectos nacionales, porque se haria imposible su exportacion; si tuviesen que pagar el mismo flete que los efectos extranjeros; es decir, que todo recargo que exceda de ciertos límites en el transporte de los primeros, hace que su exportacion no pueda verificarse con provecho de los agricultores; por consiguiente, todo lo que tienda á disminuir los gravámenes que pesan sobre los frutos nacionales, contribuye eficazmente á facilitar su exportacion, y por esto se ha creído que la construccion de un muelle á donde se lleven las mercancías trasportadas por el ferrocarril, daria por resultado una considerable economía en los gastos que hoy se hacen y que cederia en beneficio del comercio de exportacion.

Con este fin, la empresa del ferrocarril mexicano ha proyectado la construccion de un muelle en el puerto de Veracruz, figurando esta obra como parte de los arreglos que con aquella se han hecho.

La misma compañía se compromete á tomar por su cuenta, con arreglo á la ley vigente, la concesion del ferrocarril de Veracruz á Puebla por Jalapa, mediante las condiciones que sobre el particular se han estipulado con la misma compañía.

De todo lo que acaba de exponerse en esta comunicacion, se ha formado un convenio que contiene la rebaja perpetua de las tarifas de los frutos nacionales destinados á la exportacion; la autorizacion para convertir en obligaciones las acciones no enajenadas, y para emitir

obligaciones en cantidad suficiente para el pago de lo que la compañía adeuda por capitales é intereses de estos; permiso para que pueda adquirir la concesion del ferrocarril de Veracruz á Jalapa, y por último, autorizacion para que construya en Veracruz un muelle destinado al uso público.

El ejecutivo tiene necesidad de manifestar al Congreso, que no era posible obtener la rebaja perpetua de las tarifas para los frutos nacionales que se exporten para el extranjero, sin ofrecer á la compañía algunas compensaciones, que la indemnizaran de los perjuicios que debia resentir. Por esta razon se ha convenido en que la compañía tome por base para la deduccion del 20 y 60 por ciento á que se refiere el art. 14 de la ley de 11 de Noviembre de 1868, el máximum que fija el art. 13 de la ley de 27 de Noviembre de 1867.

Se habian exceptuado de la rebaja de tarifas algunos frutos nacionales, como el café, la vainilla, el añil, fundándose en que el valor que tienen esos efectos permite que se exporten, como se han exportado anteriormente á pesar del subido flete que han pagado. No obstante esto, el gobierno se opuso á admitir tal excepcion, y logró que los referidos objetos se consideraran como de tercera clase, en cuyo caso solo pagarian en su transporte de México á Veracruz, hecha la rebaja de la ley, cuatro pesos por carga de diez y seis arrobas.

Atendiendo á que son mayores los gastos de construccion y de explotacion en el tramo de Boca del Monte á Veracruz, que en el resto del ferrocarril, y teniendo ademas en consideracion que lo que se paga de flete en estos tramos, es una cantidad tan pequeña, que apenas

excederá de lo que la empresa tiene que pagar en la carga y descarga de los efectos, estos deberán pagar ademas seis centavos por carga durante la construccion del muelle, y tres centavos despues de concluida esta obra.

Como la compañía necesita capitales para las obras que va á emprender, consideró que podria proporcionárselos fácilmente si contaba con la garantía de que el pago de la subvencion que disputa por la ley, se hiciera en los puertos durante los veintiun años que aquella debe durar. Aunque segun el contrato la subvencion debe pagarse en la tesorería de la nacion, y no habia gravámen en pagarla en los puertos, al gobierno le pareció conveniente que solo por diez años se podria hacer el pago en los términos que la empresa ha pretendido.

Habiendo trascurrido cerca de cinco años desde que se hizo la concesion de 28 de Mayo de 1863, sin que se haya ejecutado el ferrocarril de Veracruz á Puebla pasando por Jalapa, no obstante el empeño bien notorio del concesionario, los Estados de Veracruz y Puebla, que son los que mas inmediatamente disfrutarian de los beneficios de la expresada vía, han procurado últimamente que se trasprese la concesion á la compañía del ferrocarril mexicano, previo el consentimiento del gobierno, porque cuentan con la garantía, que está bien asegurada en las condiciones del contrato, de que en año y medio despues de la aprobacion de aquel, estará terminado el tramo de Veracruz á Jalapa, y el de Jalapa á la estacion de San Márkos se terminará á los dos años de concluido el primero.

Ademas de esta consideracion que es digna de atenderse, ha obrado en el ánimo del gobierno para consen-

tir en que se lleve á efecto el traspaso ántes mencionado, la idea de que los malos efectos del monopolio, que pudiera resultar de reunir en una sola empresa dos concesiones, desaparecen por la obligacion que el artículo 11 de la ley de 28 de Mayo de 1868, impone de que las tarifas sean menores ó cuando mas iguales á las del ferrocarril mexicano, y habiéndose hecho en estas una notable reduccion, esta se aplicará tambien al camino de fierro de Veracruz á Puebla por Jalapa, librándose así el camino de los gravámenes que le resultarian si la empresa tuviera libertad de establecer tarifas á discrecion suya.

Deberá observarse que á pesar de que el ferrocarril de Veracruz á Jalapa ha de terminar en la estacion de San Márco, la compañía se compromete á trasportar los pasajeros y mercancías de San Márco á Puebla, sin cobrar mas de lo que corresponde á la distancia que hay por el camino directo de Puebla á San Márco, con lo cual se tiene el mismo resultado, que si estuviera construido el ramal de ferrocarril de Puebla á San Márco.

La experiencia de los últimos años ha demostrado, que el muelle actual de Veracruz no es suficiente para las necesidades del comercio; y ménos lo será, cuando dentro de pocos meses aumente el tráfico con la exportacion de efectos nacionales que sujetándose á hacer uso del único muelle que hay, no podrian ser embarcados sino despues de muchos dias de llegados al puerto y tendrian que perder no solo la oportunidad de los buques que se presenten para llevarlos al extranjero, lo cual en muchos casos importa un perjuicio de consideracion, sino que habria que erogar varios gastos que ascenderian á

una cantidad tal, que nulificaria las ventajas de la rebaja de fletes y tal vez impediria la exportacion de muchos frutos nacionales.

Estos inconvenientes solo se pueden evitar por medio de la construccion de otro muelle, como el que se propone hacer la compañía del ferrocarril mexicano, empleando lanchas de vapor para la carga y descarga, á fin de abreviar las operaciones de embarque y desembarque, cobrando por esto una cuota bien módica, que produce una considerable economía respecto de lo que tienen que pagar hoy los efectos que se exportan.

Comprendiendo el ejecutivo la gravedad de los puntos que he enumerado [en esta comunicacion, los ha examinado detenidamente y ha buscado la cooperacion de personas ilustradas que le han ayudado con su inteligencia y con sus conocimientos, para acabar un trabajo al cual el ejecutivo ha consagrado con gusto sus tareas, para corresponder así á las nobles miras del Congreso. El gobierno no se lisonjea de haber hecho un arreglo enteramente satisfactorio aunque lo ha procurado con el mas ardiente deseo; teme no haber acertado en los medios que ha elegido, y por esta razon se ha puesto al fin del convenio una cláusula, en la cual se expresa que si cometido el arreglo á la deliberacion del congreso no aprobase todos y cada uno de los artículos en los términos estipulados, quedarán sin efecto todos los puntos convenidos, aun los que dependen exclusivamente del ejecutivo, porque su mira principal es obrar enteramente de acuerdo con el congreso.

El convenio del cual tengo el honor de acompañar una copia, ha sido firmado por los directores del ferro-