

I. El Estado de Guanajuato queda facultado para explotar el ferrocarril y telégrafo que construya por su cuenta ó por medio de la Compañía que organice, por 99 años, despues de los cuales volverá la línea al poder de la nacion.

II. El trazo de la línea comenzará desde luego, y ántes de empezar los trabajos, se someterán los planos respectivos á la Secretaría de Fomento para su aprobacion.

III. Los trabajos de construccion comenzarán dentro de seis meses de la fecha de la concesion, y prévia la aprobacion de los planos respectivos y se continuarán sin interrupcion debiéndose concluir la vía en el término de cuatro años.

IV. Dentro del primer año, se concluirán, cuando ménos veinte kilómetros de ferrocarril y en cada semestre de los posteriores á dicho año, otros veinte kilómetros, bajo la pena de caducidad de la concesion.

V. Exencion de derechos federales y locales por veinte años, á los materiales de procedencia extranjera necesarios para la construccion y explotacion del ferrocarril y telégrafo.

VI. Exencion tambien por veinte años de todo impuesto á los capitales empleados en la construccion de la vía ó en sus dependencias.

VII. Derecho de vía de una anchura de 70 metros en toda la extension del ferrocarril, y cesion de los terrenos nacionales por donde pase la línea.

VIII. Autorizacion á la Empresa para emitir libremente acciones, bonos y obligaciones, para disponer de ellos y para hipotecar el ferrocarril y sus dependencias, dando á los acreedores hipotecarios el derecho de explotar la vía, en todo ó en parte, siempre que no exceda la hipoteca de 8,000 pesos por kilómetro.

IX. Subvencion de \$ 8,000 por cada kilómetro que construya la Empresa y aumento de mil pesos en caso de que la construccion se haga en plazos más cortos de los fijados.

X. Obligacion de la Empresa de cobrar por flete de tonelada de mil kilogramos, y por cada kilómetro de distancia, cinco centavos por mercancías de primera clase, cuatro por segunda y tres por tercera, y uno y medio centavos por flete de pasajeros en carros de primera, un centavo de segunda y medio centavo de tercera clase respectivamente.

XI. Prohibicion de trasferir la empresa á un gobierno extranjero, y de alegarse extranjería en los términos que se han explicado ya, al hablar más detenidamente sobre este asunto en otro lugar.

XII. Caducidad por no construir la vía en los plazos estipulados, por enajenar, traspasar ó hipotecar la concesion á algun gobierno extranjero ó por admitirlo como socio de la Empresa.

C.—Razon de las leyes del Congreso de 15 de Diciembre de 1877 y 1º de Mayo de 1878, que autorizaron al Ejecutivo para contratar con los Estados la construccion de ferrocarriles.

353. Pulsando el 8º Congreso de la Union, al discutirse el contrato celebrado con los Sres. Sullivan y Palmer, las dificultades que hay para que observando los trámites del reglamento interior de las cámaras, se pueda terminar la discusion y aprobacion de un contrato de ferrocarril que provoca siempre debate, creyó que la manera más fácil de obtener la realizacion de las obras con la urgencia que lo demandan las necesidades del país, era autorizar al Ejecutivo para celebrar los contratos respectivos bajo ciertas bases que se le fijaran.

354. Animados otros Estados de la República por el ejemplo del de Guanajuato, renació en ellos el espíritu de empresa, y el deseo de construir ferrocarriles en su territorio, y varios solicitaron las concesiones respectivas del Congreso de la Union, firmando previamente los contratos correspondientes con el Ejecutivo. No pudiendo el Congreso aprobar los contratos celebrados con los Estados, por los mismos motivos que se han manifestado ya, autorizó al Ejecutivo para que otorgara concesiones en favor de dichos Estados.

355. La primera autorizacion de este género, aprobada en 13 de Diciembre de 1877, fué para que el Ejecutivo otorgase al Estado de Morelos, la concesion de un ferrocarril, que partiendo de esta ciudad pasara por la capital de aquel Estado y se prolongase hasta el rio de Amacuasac; debiendo ser las con-

353. Razones que decidieron la expedicion de la ley de 15 de Diciembre de 1878.

354. Estas disposiciones se hicieron extensivas á los demas Estados que quisieran aceptarlas.

355. Autorizacion al Ejecutivo, de 14 de Diciembre de 1877, para los Estados de Morelos, Querétaro y Michoacan.

diciones de esta concesion, las mismas que se aprobaran por el Congreso para el ferrocarril de Guanajuato. La segunda autorizacion aprobada, de la misma fecha, facultó al Ejecutivo, para que con arreglo á las bases que definitivamente aprobara el Congreso, para el ferrocarril de Guanajuato, pudiera contratar con el Estado de Querétaro la construccion y explotacion de un ferrocarril, que partiendo de Celaya terminase en la puerta de Palmillas, límite del Estado de Querétaro con el de Hidalgo. La tercera autorizacion aprobada en 15 de Diciembre, facultó al Ejecutivo, para que contratara con el Gobierno de Michoacan la construccion de un camino de hierro, que partiendo de Salamanca terminase en un punto del litoral del Estado de Michoacan ó del de Guerrero, siguiendo el trayecto más corto, y debiendo ser las bases de este contrato las mismas que se aprobasen para el ferrocarril de Guanajuato.

356. Encontrando el Congreso dificultades por la falta de tiempo, y por las dilaciones que ocasiona su reglamento interior, aun para facultar al Ejecutivo, de una manera especial en cada caso, para otorgar á los Gobiernos de los Estados concesiones para construccion de ferrocarriles en su territorio, determinó por medio de la ley aprobada el 15 de Diciembre de 1877, concederle una autorizacion general para contratar con los Gobernadores de los Estados la construccion de ferrocarriles en sus respectivos territorios, bajo las bases que definitivamente se aprobaran para el de Guanajuato, debiendo subsistir esta autorizacion durante el siguiente receso del Congreso, es decir, desde el 16 de Diciembre de 1877 hasta el 31 de Marzo de 1878.

357. El 15 de Diciembre de 1877 autorizó además el Congreso al Ejecutivo, para conceder permiso de establecer líneas férreas en el Distrito federal á todo el que lo solicitara, bajo ciertas bases fijadas en el mismo decreto. No se considera necesario hablar más de este incidente, porque la construccion de estos ferrocarriles tiene solamente una importancia local y se está llevando á cabo con buen éxito por compañías mexicanas.

358. Fenecida el 31 de Marzo de 1878, la autorizacion concedida por el Congreso al Ejecutivo, en virtud del decreto aprobado el 15 de Diciembre de 1877, para contratar con los Estados la construccion de ferrocarriles en sus respectivos territorios, sin que se hubieran celebrado todos los contratos solicitados por los Estados, el Congreso de la Union autorizó de nuevo al Ejecutivo, por la ley de 1º de Mayo de 1878, para que contratara la construccion de una vía férrea de la ciudad de Puebla á Matamoros Izúcar, bajo las bases del ferrocarril de Guanajuato, y en virtud de esta autorizacion se celebró el contrato de 6 del mismo mes de Mayo.

359. Si las autorizaciones concedidas por el Congreso al Ejecutivo fueron solamente para celebrar contratos con los gobiernos de los Estados, acaso dependió esto de que temiéndose que los solicitantes que se habian presentado para la construccion de ferrocarriles no tuviesen el capital necesario para hacer las obras que ofrecian, y que su objeto principal fuese hacer el camino con la misma subvencion, se creyó que entre hacer la concesion á particulares, sin capital ni probabilidad de conseguirlo, y por consiguiente sin medios para ejecutar la obra, ó á los Gobiernos de los Estados, era preferible este segundo arbitrio.

D.—Contratos celebrados por el Ejecutivo con 13 Estados, para construccion de ferrocarriles en sus respectivos territorios.

360. En virtud de la ley del Congreso de la Union de 15 de Diciembre de 1877, de la que se ha hablado ya en otro lugar, el Ejecutivo celebró con los Gobiernos de los Estados de la Confederacion mexicana, los siguientes contratos para la construccion de ferrocarriles en sus respectivas demarcaciones.

a.—Estado de Michoacan. Ferrocarril de Salamanca al Pacífico, con ramales á Celaya, Zamora, Maravatio y Zitácuaro.

361. El 28 de Enero de 1878 se autorizó al Gobernador del Estado de Michoacan, para la construccion de un ferrocarril entre Salamanca y la costa del Pacífico, con ramales para Celaya, Zamora, Maravatio y Zitácuaro, concediéndosele una subvencion de \$ 8,000 por kilómetro.

356. La autorizacion se hizo extensiva á todos los Estados.

357. Decreto de 15 de Diciembre de 1877, sobre establecimiento de vías férreas en el Distrito federal.

358. Nueva autorizacion al Ejecutivo, de 1º de Mayo de 1878.

359. Motivos de esta autorizacion.

360. Contratos hechos con los gobernadores de los Estados, en virtud de la ley de 15 de Diciembre de 1877.

361. Contratos con Michoacan, de 28 de Enero de 1878, del ferrocarril de Salamanca al Pacífico.

362. Terminado el plazo fijado por el artículo 8º de este contrato para comenzar la construcción del camino sin que esta se empezase, caducó el contrato y para revalidarlo fué necesario que el Congreso prorogase por seis meses los plazos estipulados, lo que hizo por medio de la ley de 15 de Diciembre de 1878.

b.—Estado de Hidalgo. Ferrocarril de Cuautitlan á Ometusco á Pachuca y Tulancingo.

363. El 2 de Febrero de 1878 se autorizó al Gobernador del Estado de Hidalgo, para construir un ferrocarril, que partiendo de Cuautitlan ó de otro punto sobre el ferrocarril del Interior, ó bien de Ometusco, ó de otro punto sobre el ferrocarril de Veracruz, termine en Pachuca, con un ramal hasta Tulancingo, concediéndose la subvencion de \$ 8,000 por kilómetro.

c.—Estado de San Luis Potosí. Ferrocarril de San Luis á Tantoyuquita.

364. El 14 de Febrero de 1878 se contrató con el Sr. Benigno Arriaga, como representante del gobierno de San Luis Potosí, un ferrocarril entre dicha ciudad y el límite del Estado con el de Tamaulipas, en un punto inmediato á Tantoyuquita, concediéndose la subvencion de \$ 8,000 por kilómetro.

d.—Estado de Jalisco. Ferrocarril de Lagos á San Blas.

365. El 27 de Febrero de 1878 se celebró un contrato con el Sr. Enrique Pazos, representante del gobierno de Jalisco, para construir un ferrocarril que ligue las ciudades de Lagos y Guadalajara con el Puerto de San Blas y pueda prolongarse hasta su límite con el de Guanajuato, entre las ciudades de Leon y Lagos, concediéndose la subvencion de \$ 8,000 por kilómetro.

e.—Estado de Querétaro. Ferrocarril de Palmillas á Celaya.

366. El 28 de Febrero de 1878 se celebró un contrato con el Sr. Enrique M. Rubio, representante del gobierno del Estado de Querétaro, para construir un ferrocarril que ligue la ciudad de Celaya con la de San Juan del Río ó con el Puerto de Palmillas en el límite del Estado de Hidalgo, concediéndose una subvencion de \$ 8,000 por kilómetro.

f.—Estado de Oaxaca. Ferrocarril de Tehuacan á Huajuapam y Puerto Angel.

367. El 22 de Marzo de 1878 se celebró un contrato con el Sr. Pablo Pantoja en representación del gobierno del Estado de Oaxaca para construir un ferrocarril entre un punto situado á inmediaciones de Tehuacan ó de Huajuapam, en el límite del Estado con el de Puebla, y Puerto Angel, pasando por la capital de aquel Estado, concediéndose la subvencion de \$ 8,000 por kilómetro.

g.—Estado de Veracruz. Ferrocarril de Veracruz á Alvarado y Anton Lizardo.

368. El 26 de Marzo de 1878 se celebró un contrato con el gobernador del Estado de Veracruz, para construir dos líneas de ferrocarril, la primera de Veracruz á Alvarado con un ramal del Hato ó de otro punto que fuere más conveniente, y otro á Anton Lizardo, concediéndose una subvencion de \$ 8,000 por kilómetro.

369. Terminados los plazos señalados en los artículos 8º, 9º y 10º de este contrato, sin que se hubiera hecho la parte del camino que debía construirse dentro de ellos, caducó el contrato, y para revalidarlo fué necesario que el Congreso extendiera los plazos estipulados y así lo hizo por medio de la ley de 10 de Diciembre de 1878 que los prorogó por nueve meses.

h.—Estado de Tamaulipas. Ferrocarril de Tantoyuquita al límite con el Estado de San Luis.

370. El 27 de Marzo de 1878 se celebró un contrato con el Sr. Benigno Arriaga, como representante del gobierno de Tamaulipas, para construir un ferrocarril entre Tantoyuquita ó otro punto del Río Ta-

362. Este contrato caducó, y para revalidarlo se prorogó por seis meses el plazo para la construcción.
 363. Contrato con Hidalgo el 2 de Febrero de 1878, del ferrocarril de Cuautitlan á Pachuca y Tulancingo.
 364. Contrato de 14 de Febrero de 1878, con San Luis Potosí, del ferrocarril de Tantoyuquita.
 365. Contrato de 27 de Febrero de 1878 con Jalisco, del ferrocarril de Lagos á San Blas.
 366. Contrato de 28 de Febrero de 1878, con Querétaro, del ferrocarril de Palmillas á Celaya.
 367. Contrato de 22 de Marzo de 1878, con Oaxaca, del ferrocarril de Tehuacan ó Huajuapam á Puerto Angel.
 368. Contrato de 26 de Marzo de 1878, con Veracruz, del ferrocarril á Anton Lizardo y Alvarado.
 369. Este contrato caducó, y para revalidarlo se prorogaron por nueve meses los plazos concedidos.
 370. Contrato de 27 de Marzo de 1878, del ferrocarril de Tantoyuquita á San Luis.

mesí desde el qual sea este navegable en todo tiempo para embarcaciones de un metro ó más de calado, y el límite entre los Estados de Tamaulipas y San Luis Potosí, concediéndose una subvencion de \$ 8,000 por kilómetro.

i.—Estados de Zacatecas, San Luis, Aguascalientes y Jalisco. Ferrocarril de Zacatecas á San Luis, Aguascalientes y Lagos.

371. El 28 de Marzo de 1878 se celebró un contrato con el Sr. Lic. Genaro Raigosa á nombre de los gobiernos de los Estados de Zacatecas y San Luis Potosí, con el Sr. Ignacio T. Chavez, por el de Aguascalientes, y con los Sres. Salvador Camarena y Gabriel C. Navarro, por el de Jalisco, para la construcción de dos líneas de ferrocarril que ligen, la una, la ciudad de Zacatecas con la de San Luis Potosí, y la otra, la misma ciudad de Zacatecas con las de Aguascalientes y Lagos, concediéndose una subvencion de \$ 8,000 por kilómetro.

j.—Estado de Yucatan. Ferrocarril de Mérida á Peto.

372. El 29 de Marzo de 1878 se celebró un contrato con los Sres. Agustin del Rio y Vicente Mendez Echazarreta, como representantes del gobierno de Yucatan, para construir un ferrocarril entre la ciudad de Mérida y la Villa de Peto, pasando por Tecula y Tekax, concediéndose una subvencion de \$ 8,000 por kilómetro.

k.—Estado de Colima. Ferrocarril de Manzanillo á Tonila.

373. El 30 de Marzo de 1878 se celebró un contrato con el Sr. Isaac Banda, como representante del gobierno del Estado de Colima, para construir un ferrocarril entre el puerto del Manzanillo y la barranca de Tonila, límite de dicho Estado con el de Jalisco, concediéndose una subvencion de \$ 8,000 por kilómetro.

l.—Estado de Puebla. Ferrocarril de Puebla á Matamoros Izúcar.

374. El 6 de Mayo de 1878 se contrató con el general Juan N. Mendez, como representante del gobierno de Puebla, la construcción de un ferrocarril entre dicha ciudad y la de Matamoros Izúcar, concediéndose una subvencion de \$ 8,000 por kilómetro.

375. Este contrato se celebró en virtud de la autorizacion especial concedida por el Congreso al Ejecutivo por medio de la ley de 1º de Mayo de 1878, de la cual se habló ya.

l.—Los contratos precedentes no impedirán la construcción de ferrocarriles con capital extranjero.

376. El informe considera muy difícil y casi imposible que los Gobiernos de los Estados construyan las líneas que han contratado; y en apoyo de este aserto cita la opinion de un ingeniero mexicano, á quien califica de inteligente, y el cual al informar al Congreso de la Union, con fecha 17 de Setiembre de 1878, sobre las concesiones hechas á los Estados, expresó que la construcción más feliz de ferrocarril por una compañía mexicana, apénas ha sido de una legua, ó dos millas cinco octavas partes en doce meses, lo cual equivale casi á no construir nada.

377. Habiéndose fijado en el contrato celebrado con cada Estado un plazo corto, durante el cual deben hacerse ciertas obras y construirse cierto número de kilómetros de ferrocarril, es claro que pasando este plazo, sin que se hagan las obras contratadas, las concesiones caducan, y queda el campo libre á cualquiera compañía norte-americana ó de otra nacionalidad para obtener esas mismas concesiones. Pero aun cuando esto no fuese así, supuestas las dificultades con que han estado y están los Gobiernos de los Estados para construir los ferrocarriles contratados por ellos, y teniendo todos el más grande deseo de que esos ferrocarriles se construyan, porque esto redundará en beneficio del Estado, aumentando sus rentas y el prestigio de sus autoridades, la compañía que intentase hacer un ferrocarril internacional contaría con

371. Contrato de 28 de Marzo de 1878, del ferrocarril de Zacatecas á San Luis, Aguascalientes y Lagos.
 372. Contrato de 29 de Marzo de 1878, con Yucatan, del ferrocarril de Mérida á Peto.
 373. Contrato de 30 de Marzo de 1878, con Colima, del ferrocarril de Manzanillo á la barranca de Tonila.
 374. Contrato de 6 de Mayo de 1878 para el ferrocarril de Puebla á Matamoros Izúcar.
 375. Autorizacion por virtud de la cual se celebró este contrato.
 376. El informe pone en duda que los Estados construyan las líneas contratadas.
 377. Los contratos celebrados con los Estados no impedirán las construcciones de otras líneas.

el apoyo decidido de los Estados, los que probablemente ó le traspasarían sus concesiones, ó renunciarían á estas para que el Congreso de la Union pudiera disponer de ellas en favor de dicha compañía.

378. Es claro que los Estados ó construyen las líneas contratadas por ellos, ó no las construyen. En el primer caso esto favorecería la construcción de la línea internacional, porque disminuiría el gasto que por ella tuviera que hacer la compañía que la emprendiera, desde el momento en que una parte de la misma línea estuviera ya construida por compañía ó compañías mexicanas ó pudiese ser prontamente construida por ellas; en el caso de que los Estados no pudiesen construir las líneas contratadas, nada se habría perdido, porque, como desean su construcción, no tendrían inconveniente alguno en ceder sus contratos, estando vigentes, á la compañía que tuviera el capital necesario para construir el ferrocarril.

379. Conviene mencionar como prueba de este aserto, que el contrato celebrado con el Estado de Veracruz el 26 de Marzo de 1878 para la construcción de un ferrocarril del puerto de Veracruz á Alvarado y Anton Lizardo, ha sido materia de un contrato con un ciudadano de los Estados-Unidos, segun se dijo en el lugar correspondiente.

380. Otra prueba de que las concesiones hechas á los Estados, no constituyen un gran obstáculo para la construcción del ferrocarril internacional, es que los Sres. Sullivan y Palmer, con quienes se celebró el contrato de 12 Noviembre de 1877, no han desistido de él sin embargo de que con posterioridad á esa fecha se han celebrado todos los contratos con los Estados, y de que los representantes de acreedores de México, con quienes se celebró el contrato de 6 de Diciembre de 1878, no las consideraron tampoco como un impedimento para convenir en la construcción de una vía férrea de esta capital al Pacífico.

381. Hay que tener presente, además, que no importando privilegio exclusivo las concesiones hechas, podría no obstante ellas, otorgarse otras á compañías norte-americanas.

382. Debe advertirse, por último, que de todos los contratos celebrados con los Gobiernos de los Estados, solamente el de Guanajuato ha construido hasta ahora diez kilómetros, y el de Morelos cuatro. Se tiene noticia extraoficial de que algunos como Puebla y Querétaro se ocupan de hacer los terraplenes necesarios para el ferrocarril, y que otros como Hidalgo y Zacatecas han mandado traer parte de los rieles necesarios para la vía contratada.

F. Opinión del ingeniero Ibarrola sobre construcción de ferrocarriles en México.

383. Para demostrar la lentitud con que se construyen ferrocarriles en México por empresas mexicanas, y la casi imposibilidad que habría, de que el ferrocarril internacional fuese construido por solo los esfuerzos de Compañías mexicanas, el informe cita la opinión de un ingeniero mexicano, á quien califica de inteligente, emitida en una exposición fechada en 17 de Setiembre de 1878. Se cree conveniente explicar la causa que motivó esa exposición, y lo que en ella se dice, para poder apreciar debidamente este incidente.

384. Precisamente con motivo de lo que el diputado Chavero dijo sobre la cuestión de ferrocarriles el 16 de Setiembre de 1878, como Presidente de la Cámara de diputados del 9º Congreso de la Union, en respuesta al discurso del Presidente de la República, y para impugnar los conceptos de la respuesta, publicó el ingeniero civil J. Ramon de Ibarrola, el 17 de Setiembre de 1878, un cuaderno, que no está dirigido al Congreso, como lo indica el informe, y en el cual insertó el texto de ambos discursos en lo que tiene relación con este asunto, y se propuso demostrar los errores en que había incurrido la respuesta, manifestando que no podía servir de modelo al ferrocarril internacional, el que se está construyendo de la Esperanza á Tehuacan.

385. Hablando de los contratos celebrados con los gobiernos de los Estados, para las construcciones de ferrocarriles, y precisamente para demostrar las dificultades, y casi la imposibilidad de que se construyan por los Estados, los ferrocarriles contratados con ellos, dijo el Sr. Ibarrola, lo que sigue:

378. Será ventajosa la construcción de las líneas de los Estados, y si no se efectúa cederán sus concesiones.

379. La concesión hecha á Veracruz ha sido materia de un contrato con un ciudadano de los Estados-Unidos.

380. Los Sres. Sullivan y Palmer no consideran un obstáculo las concesiones hechas á los Estados.

381. Las concesiones hechas no importan un privilegio exclusivo.

382. Estado de los trabajos emprendidos por los Estados en virtud de las concesiones.

383. Conceptos del informe respecto de la lentitud con que se construyen los ferrocarriles en México.

384. Opinión del ingeniero Ibarrola sobre este asunto.

385. Texto de los conceptos del ingeniero Ibarrola.

«Quince concesiones que el Secretario de Fomento no podía negar, puesto que quienes las pedían, tenían derecho para ello; quince concesiones que él firmó, y que fueron elevadas á decretos, en vez de una sola que él había contratado con la Empresa Palmer-Sullivan; quince concesiones que no se llevaron á cabo, puesto que para ello se necesita algo más que buena voluntad; quince concesiones que ni aun siquiera se saben aprovechar, pues debo decir, que la única ventaja que de ellas podría reportar el país, sería la de distraer la atención pública, como en otra vez dije de las enojosas cuestiones de la política, para atraerla hácia otras de verdadera utilidad. Se me va á contestar inmediatamente y por esto respondo de antemano, preguntando; no habrán de ejecutarse esas concesiones? ¿No tenemos á la vista el ejemplo de Guanajuato, que ha construido ya cinco kilómetros de vía, y ha hecho nuevos pedidos de rieles? Está muy bien: Guanajuato ha hecho en un año cinco kilómetros de vía, y en el que entra hará otros cinco kilómetros, y seguirá como Toluca haciendo una legua por año, pues no tiene más elementos que esta última Compañía; pero esto no es hacer ferrocarriles; para construirlos, se debe tomar ejemplo del motor que en ellos se emplea, é imitar su rapidez: de otra manera, no se conseguirá su objeto, y de nada servirá á los que vivimos actualmente, pensar que dentro de cincuenta años se podrá ir á Querétaro en ferrocarril: necesitamos ir nosotros, no que semejante bien quede reservado á nuestros nietos. ¿Dónde están los elementos con que cuentan los gobiernos de los Estados, ó las compañías que se organicen para construir ferrocarriles? Los Estados no pueden adquirirlos, sino por suscripciones voluntarias, ó por contribución *ad hoc*: las primeras no llegarán nunca, porque nadie tiene confianza en los gobiernos, y esto no es sino el fruto que ellos han sembrado; las contribuciones si son pagadas, nunca serán suficientes para su objeto; y además, no hay garantía de que ellas sean invertidas en aquello á que están destinadas: la conciencia pública responde por mí, pues no puede olvidar la contribución que por tanto tiempo se ha cobrado para el desagüe del Valle de México, y que á todo se ha aplicado, ménos á su objeto. Las Compañías que organicen los Estados, podrán estar en mejor condición que la de Toluca?»

«Y sin embargo, ¿qué ha construido Toluca? Una legua por año, y nada más.»

386. Muy ajeno estaría el Sr. Ibarrola, de imaginarse, al escribir su opúsculo, que las mismas líneas en que se proponía impugnar los conceptos del Presidente de la Cámara de Diputados, y sostener que los grandes ferrocarriles que se necesitan en México, tienen que construirse con capitales extranjeros, exagerando, acaso, las dificultades que ha presentado la construcción de ferrocarriles con capital mexicano, hubieran de servir al Representante de los Estados-Unidos en México, para sostener que es casi imposible la construcción de ferrocarriles con capital mexicano.

387. Por lo demás, no es exacto el aserto del ingeniero Ibarrola respecto de que la construcción más feliz de ferrocarriles por compañías mexicanas, sea de una legua en doce meses.—Guanajuato ha construido diez kilómetros en ménos de un año; Morelos cuatro en cosa de seis meses, y la Compañía del Ferrocarril de México á Toluca y Cuautitlan construyó en el último año veintidos kilómetros, y está para concluir siete más. Las líneas del Distrito federal han construido también varios kilómetros en el último año.

7.—COMPAÑÍA LIMITADA DEL FERROCARRIL MEXICANO DE MÉXICO A VERACRUZ.

388. Con la idea de patentizar el informe, la imposibilidad de la construcción del ferrocarril internacional de la ciudad de México á la frontera de los Estados-Unidos, y al analizar los auxilios que México pueda impartir para la realización de esa importante obra, asienta que nuestro país, empobrecido por su larga serie de revoluciones, está absolutamente imposibilitado para emprender de por sí cualquiera grande obra de mejora material pública, y que se reconoce por todo mexicano inteligente que el capital necesario para el ferrocarril internacional debe venir de los Estados-Unidos ó por su intermedio; asienta además como principio general, que es necesaria la subvención para que empresas respetables acometan obras de esta naturaleza y principalmente la del ferrocarril internacional á la frontera de los Estados-Unidos, en razón de que tendrían que atravesar largas distancias de terrenos desiertos y despoblados, y que pasarían algunos años después de su conclusión para que pudiera rendir algo sobre sus gastos de explotación, puesto que está por crearse el comercio en toda la línea, y que los mexicanos adoptan con lentitud nuevos métodos. En confirmación de todos estos asertos, presenta el informe como ejemplo, la experiencia de la única línea de ferrocarril concluida en el país, la de Veracruz á México.

389. Son pocos, pero de mucho peso y grave trascendencia los conceptos que el informe consagra al ferrocarril de Veracruz. Dice que «la experiencia que suministra la única línea de camino de fierro

386. Objeto del opúsculo del ingeniero Ibarrola.

387. Las compañías mexicanas han construido más de una legua por año.

388. El informe considera que el ferrocarril internacional solo tendrá efecto por empresas americanas subvencionadas.

389. Concepto del informe sobre las pocas utilidades del ferrocarril de Veracruz.



hasta ahora terminada en el país, confirma plenamente sus asertos, referentes á las pocas utilidades que los ferrocarriles ofrecen en México, supuesto que el ferrocarril mexicano, que pone en conexión á la capital con el principal puerto de mar, que atraviesa una de las partes más pobladas y ricas de toda la República, y que es, comparativamente, una línea corta, nunca ha podido pagar más de 5 por ciento sobre su capital (mientras que la mayor parte de la deuda en bonos y con hipoteca del camino, gana 8 por ciento), aun en tiempo en que el Gobierno pagaba con regularidad la subvención; y como hace más de dos años y medio que no ha pagado esta, desde las primeras demostraciones armadas de la última revolución, solo está produciendo actualmente 3 por ciento sobre sus gastos de explotación.»

390. La consecuencia forzosa de esta exposición sería no la imposibilidad absoluta de construir ferrocarriles en México, como lo deja entender el informe, pues no se puede deducir de un solo caso una regla general, ni ménos en cuestiones tan complejas como la presente, sino la demostración de que en la obra del ferrocarril de Veracruz han concurrido circunstancias muy especiales, que á la vez de hacerla dispendiosa, impiden que pueda servir de punto de comparación para otras obras semejantes. Aun cuando los datos del informe fuesen exactos, generalizando sus consecuencias estas serían erróneas.

391. Si en realidad el ferrocarril de Veracruz á México, obra excepcional en el país, como se hará patente en seguida, pudiera tomarse como base de lo que hay que esperar de la realización de vías férreas en México, acaso no fuera halagadora la expectativa de realizar prontas utilidades; pero tomando en cuenta circunstancias muy importantes que alejan de la cuestión la gravedad que resalta á la simple enunciación aislada de los hechos mencionados en el informe, se tendrá que convenir en que no puede servir de norma para el desarrollo que al tráfico en México impriman los ferrocarriles, el ejemplo aislado de una línea en cuyo trazo, ejecución y explotación se han cometido errores graves que han aumentado muy considerablemente sus costos.

392. Para explicar lo ocurrido respecto de esta línea, es indispensable hacer una breve exposición de los puntos siguientes.

- A. Reseña de la construcción del ferrocarril de Veracruz.
- B. Cantidades concedidas por el Gobierno de México como subvención á dicha línea.
- C. Cantidades pagadas por cuenta de subvención.
- D. Cantidad que adeuda México por cuenta de la misma subvención.
- E. Capital social de la empresa.
- F. Costo efectivo del ferrocarril de México á Veracruz.
- G. Errores cometidos en su construcción.
- H. Productos y gastos de explotación y utilidades de la obra.
- I. Tarifas de los fletes que cobra.

A.—Reseña de la construcción del ferrocarril de Veracruz.

393. La obra del ferrocarril de Veracruz ha tenido que resentirse no solo de las contrariedades que imprescindiblemente traían consigo los cambios políticos acaecidos en el país, que acababa de constituirse en el año de 1825 al ser iniciado el pensamiento de su ejecución por el Sr. Francisco de Arrillaga, á quien fué concedido en 1837 por la Administración del general Anastasio Bustamante, el primer privilegio para la construcción de esa vía férrea, sino también de los cambios verificados en las diversas empresas que estuvieron encargadas de llevarlo á cabo, durante los treinta y cinco años transcurridos hasta la conclusión del ferrocarril. Se hablará sucintamente de estos diferentes cambios.

a.—Privilegio al Sr. Francisco Arrillaga.

394. El privilegio concedido al Sr. Francisco de Arrillaga por el decreto de 22 de Agosto de 1837 estableció que las obras del ferrocarril deberían comenzarse dentro de dos años contados desde la fecha de la concesión, y que la vía debería quedar construida, con un ramal á la ciudad de Puebla, á los doce años de la misma fecha. Lejos de percibir subvención del tesoro nacional, el concesionario se obligaba á exhibirle

390. El caso del ferrocarril de Veracruz no sería bastante para fundar consecuencias generales.

391. Razones que apoyan la aseveración anterior.

392. Puntos que deben examinarse al tratar de esta cuestión.

393. Las circunstancias generales del país y el cambio de las empresas, entorpecieron la ejecución del ferrocarril.

394. Privilegio de 22 de Agosto de 1837, concedido al Sr. Francisco de Arrillaga.

un millón de pesos en veinte anualidades de á cincuenta mil pesos cada una, las que comenzarían á contarse á los diez años de concluido el ferrocarril y corresponderían á los últimos veinte años de la duración del privilegio, que se concedió por treinta años.

395. El privilegio al Sr. Arrillaga no produjo más resultado práctico que el de hacerse los reconocimientos previos para fijar el trazo de la vía y su presupuesto; el trazo se dirigía entre Orizaba y Jalapa hasta las inmediaciones de Apizaco, computándose la longitud de la vía principal, en 72 leguas, ó sean 302 kilómetros, y calculándose entonces el costo de la obra en cinco millones de pesos, sin incluir el ramal á Puebla, que como vino á realizarse más tarde debería partir de Apizaco, y cuyo costo se graduó en medio millón de pesos.

396. La muerte del Sr. Arrillaga, promovedor de la obra, y la guerra con Francia, acaecidas en 1838, fueron los obstáculos que por entonces impidieron la realización de aquel importante proyecto.

b.—Contrato con los acreedores al fondo de peajes.

397. En 31 de Mayo de 1842, se le dió al pensamiento nueva forma por medio del decreto de esa fecha que contratava con los acreedores al fondo de peajes la construcción del camino de fierro de Veracruz al río de San Juan, imponiendo al mismo tiempo un derecho, que se llamó de «avería» y se hizo consistir en 2 por 100 sobre el de importación que se cobraba en el puerto de Veracruz. El importe de este derecho se consignó á la construcción del ferrocarril de Veracruz á San Juan, cuya obra quedaba hipotecada á los acreedores hasta la extinción de sus créditos.

398. Conforme á las bases del contrato celebrado con los acreedores del fondo de peajes, trabajaron estos en el ferrocarril de Veracruz á San Juan, desde Mayo de 1842 hasta Setiembre de 1851; pues por la ley de 30 de Noviembre de 1850 que consolidó la deuda pública, quedó derogado el contrato de 31 de Mayo de 1842 relativo al arreglo con dichos acreedores de peajes, cuya derogación ya se había propuesto con anterioridad en la Cámara de Diputados por falta de cumplimiento de los acreedores á las estipulaciones consentidas por ellos.

399. Los acreedores al fondo de peajes construyeron en nueve años 11½ kilómetros de camino de fierro de Veracruz á San Juan, cuyas obras y material sobrante fueron valuados en \$ 500,000; mientras que por el derecho de avería habían percibido la suma de \$ 1,939,131; es decir, que el costo de estas obras fué á razón de \$ 168,620 por kilómetro.

c.—Construcción del ferrocarril de Veracruz á San Juan por el Gobierno.

400. La tercera época del ferrocarril de Veracruz, comenzó al recibir el Gobierno de México las obras hechas por los acreedores á peajes en 1851 y corrió hasta que fué vendida la parte construida del camino de fierro al Sr. Antonio Escandon, en virtud del privilegio que se le concedió en 31 de Agosto de 1857. En esta tercera época, estuvo la obra directamente á cargo del Gobierno, y en seis años y medio se construyeron 12½ kilómetros de vía férrea, los cuales, incluyendo su material sobrante, costaron al Gobierno \$ 715,234, ó sea \$ 57,218 por kilómetro. En cerca de 17 años se hicieron 24 kilómetros de la vía férrea, que costaron al Gobierno \$ 2,654,373, ó sean \$ 110,598 por kilómetro.

401. Hasta que se otorgó por el decreto de 31 de Agosto de 1857, el privilegio al Sr. Antonio Escandon para la construcción de un ferrocarril de Veracruz al Pacífico, la construcción del de Veracruz á la ciudad de México había caminado muy lentamente. Se pactó entonces que se venderían al concesionario las obras ejecutadas del ferrocarril de Veracruz á San Juan. La Empresa adquirió, en efecto, los 24 kilómetros de vía construidos, por la suma de \$ 750,000; es decir, á razón de \$ 31,250 por kilómetro, y con pérdida para el Gobierno, de la suma de \$ 1,904,373.

d.—Tramo de la ciudad de México á Guadalupe Hidalgo.

402. La nueva empresa adquirió igualmente el pequeño tramo de cerca de seis kilómetros, construido

395. El único resultado práctico del privilegio Arrillaga fué el de hacer reconocimientos del terreno.

396. La muerte del Sr. Arrillaga y la guerra con los franceses en 1838 impidieron la ejecución del proyecto.

397. Contrato del ferrocarril de Veracruz al río de San Juan con los acreedores al fondo de peajes.

398. El contrato con los acreedores de peajes fué derogado por la ley de 30 de Noviembre de 1850.

399. Los acreedores de peajes construyeron once y medio kilómetros, que costaron \$ 1,939,131 y se valoraron en \$ 500,000.

400. El Gobierno construyó doce y medio kilómetros por \$ 715,234. En diez y siete años veinticuatro kil. por \$ 2,654,373.

401. Los veinticuatro kilómetros se vendieron al Sr. Escandon por \$ 750,000 perdiendo el Gobierno \$ 1,904,373.

402. El Sr. Escandon compra el tramo de México á Guadalupe Hidalgo adquiriendo los treinta kilómetros construidos.