

por los Sres. Mosso, hermanos, de la ciudad de México á Guadalupe Hidalgo, en virtud de una concesion que obtuvieron del Gobierno mexicano, en 2 de Agosto de 1855, y por la cual acometieron la ardua tarea de construir, sin subvencion, un ferrocarril que ligara el de Veracruz al rio de San Juan, con el Océano Pacífico; pero imposibilitados de realizar tamaña empresa, traspasaron su concesion y el tramo que construyeron y estaba ya en explotacion, al nuevo concesionario del ferrocarril de Veracruz al Pacífico, por una suma inferior á \$200,000 segun publicaciones del Sr. Manuel Payno, interesado en la concesion de los Sres. Mosso. El Sr. Escandon comenzó, pues, por reunir los treinta kilómetros de ferrocarril construidos hasta entónces, obteniéndolos por ménos de un millon de pesos.

e.—Primer privilegio al Sr. Antonio Escandon.

403. Como se indicó ya, en 31 de Agosto de 1857, el gobierno del General Ignacio Comonfort concedió al Sr. Antonio Escandon, privilegio exclusivo para la construccion de un ferrocarril de Veracruz á México y de esta ciudad al Pacífico. Desde aquí puede decirse que comienza la historia del ferrocarril de Veracruz á México.

404. El nuevo privilegio creó un fondo consolidado de deuda pública de \$8,000,000 amortizable en cincuenta años, y con rédito de cinco por ciento anual, pagadero á la Empresa del ferrocarril por vía de subvencion, la que debia entregar en cambio igual cantidad en títulos á cargo del Erario.

405. Como una compensacion de este auxilio y de todos los demas incluidos en el privilegio, se obligó el concesionario á construir una penitenciaría y una casa de inválidos, cuyo costo no bajaría de un millon de pesos; á dar al Gobierno el 20 por 100 de las utilidades de la vía ferrea, á conducir libre de todo gasto la correspondencia pública, y á limitar á la cuarta parte el pasaje de los empleados civiles y militares.

406. A los pocos meses de concedido el privilegio mencionado al Sr. Antonio Escandon, acaeció el golpe de Estado del presidente Comonfort, el cual ocasionó por una parte, que la capital de la República y muchos Estados importantes cayeran en poder de los sublevados contra el Gobierno constitucional, y por otra, que el Sr. Juarez asumiera las riendas del Gobierno con su carácter de vicepresidente constitucional, viéndose obligado á aceptar la lucha provocada en contra de las instituciones políticas del país; lucha que duró tres años y concluyó á fines de 1860 por el triunfo de la causa constitucional. Como era de esperarse esos tres años fueron perdidos para la obra del ferrocarril de Veracruz; pues apenas se emprendió por el Sr. Escandon el reconocimiento del terreno para determinar el trazo y costos del ferrocarril, trabajo que fué confiado al Sr. Talcott, ingeniero norte americano, quien se ha asegurado que calculó en \$14,000,000 el costo de la obra.

f.—Segundo privilegio al Sr. Antonio Escandon.

407. Apenas restablecido el Gobierno constitucional en la ciudad de México, renovó ante él el concesionario las gestiones que con buen éxito habia entablado con la administracion del general Miramon, y el Gobierno constitucional se prestó á modificar el privilegio ampliando notablemente en el decreto de 5 de Abril de 1861 las concesiones contenidas en el de 31 de Agosto de 1857. Por este nuevo decreto el Sr. Escandon quedó eximido de la obligacion de construir la penitenciaría y la casa de inválidos, y en cuanto á las estipulaciones directamente conexas con la vía férrea, fué eximido de la obligacion de dar al erario el 20 por 100 de las utilidades del ferrocarril, concediéndole además gratuitamente la mitad de los terrenos baldíos deslindados en el Istmo de Tehuantepec y en el Estado de Sonora. La liberalidad del Gobierno fué tan completa, que además de esto aumentó los auxilios anteriormente concedidos, decretó un derecho adicional de 15 por 100 sobre los de importacion, para que la Compañía que el agraciado formara lo percibiera de todas las Aduanas marítimas, en cambio de acciones del ferrocarril, que el Gobierno tomaba á la par, mientras que en el mercado se realizaban con gran descuento. Para asegurar el pago de los réditos del fondo de ocho millones de pesos, conforme al contrato de 31 de Agosto de 1857, emitió el Gobierno bonos, que se llamaron del 20 por 100, admisibles en todas las aduanas marítimas, en pago del derecho íntegro de mejoras materiales, y entregó desde luego al concesionario bonos por valor

403. Primer privilegio al Sr. Antonio Escandon, de 31 de Agosto de 1857.

404. Fondo de \$8,000,000 como subsidio á la Compañía del ferrocarril.

405. Obligaciones que contrajo el concesionario por el privilegio de 31 de Agosto de 1857.

406. Reconocimientos y presupuestos del ferrocarril por el ingeniero norte-americano Talcott.

407. 2º privilegio al Sr. Escandon, relevándolo de fuertes obligaciones contraidas por el 1º y ampliando los subsidios.

de \$2,000,000 para su realizacion en los puertos por la empresa misma, para que con el importe del mencionado derecho de mejoras materiales, fueran cubiertos los \$400,000 del rédito de los \$8,000,000 y los \$160,000 del 2 por ciento de amortizacion de este fondo. Es de notarse que á pesar de estipularse que anualmente se amortizaria el 2 por 100 de los \$8,000,000, se pactó que el pago cada año por réditos fuera de \$400,000, como si tal amortizacion no se verificara.

408. Entre otras estipulaciones, se pactó en la concesion de 5 de Abril de 1861, que sin perjuicio de continuar los trabajos del ferrocarril de Veracruz hácia la ciudad de México, se construirian de preferencia la parte de la vía troncal y el ramal indispensable para comunicar la capital de la República con la ciudad de Puebla.

409. En 17 de Diciembre de 1861, á poco de renovada la concesion al Sr. Escandon, sobrevino la ocupacion del puerto de Veracruz por las fuerzas aliadas de Francia, Inglaterra y España, á consecuencia de la convencion firmada en Lóndres por las tres naciones en 31 de Octubre de 1861, cuyo hecho envolvió al país en la guerra de intervencion.

410. Antes que el ejército frances ocupara la ciudad de Puebla y la capital de la República, acontecimientos que tuvieron lugar en Mayo y Junio de 1863, ya el concesionario del ferrocarril, en 23 de Diciembre de 1862, habia celebrado un convenio con el ejército frances, para construir, como contratista, el tramo del ferrocarril entre la Tejería y el Chiquihuite. Este convenio produjo el resultado de que el contratista construyera un tramo de sesenta kilómetros entre la Tejería y Paso del Macho, por el cual recibió el Sr. Escandon del ejército frances la suma de 9,682,491 02 francos ó sea \$1,924,667 13 cs., suma posteriormente reintegrada al ejército frances por la aduana de Veracruz.

411. Así, pues, desde el principio de la intervencion francesa, el concesionario, por sus propios actos, rompió sus contratos con el Gobierno mexicano, pactando nuevas estipulaciones con el invasor. Aparentado este de la capital de la República, y establecido el efimero imperio del Archiduque Maximiliano, ocurrió á él el concesionario, pretendiendo le aprobara la cesion que en Setiembre de 1864 habia hecho de su privilegio á la «Compañía Limitada del Ferrocarril Mexicano,» en virtud de la cual esta tomó á su cargo la construccion del ferrocarril desde Paso del Macho á Guadalupe Hidalgo, y la explotacion de los dos tramos ya concluidos hasta entónces; transfiriéndose por tal cesion á la Compañía el contrato que ya con anterioridad habia celebrado el Sr. Escandon con la casa de los Sres. Smith, Knight y C^o limitada, de Lóndres, por el cual estos señores convinieron en construir dicho ferrocarril troncal y el ramal á Puebla, con su correspondiente telégrafo de tres hilos, con todos los terrenos, obras de arte, estaciones, almacenes y material rodante del ferrocarril y aparatos del telégrafo, por la suma de £5,239,120, ó sean \$26,195,600.

412. El archiduque Maximiliano aprobó la cesion del privilegio á la «Compañía Limitada del Ferrocarril Mexicano,» y modificó tambien la concesion de 5 de Abril de 1861, por su decreto de 6 de Enero de 1865, reproduciendo sustancialmente las estipulaciones de la concesion de la República; pero modificando sin embargo, los términos de pago de la subvencion, que habia de percibir la Compañía por trimestres, en la Tesorería General.

413. La Compañía construyó, en los años de 1865 y 1866, los 133 kilómetros del ferrocarril entre Guadalupe Hidalgo y Apizaco.

g.—Rehabilitacion de la Compañía cesionaria del privilegio Escandon por el Gobierno de la República.

414. La caida del imperio y la reinstalacion en México del Gobierno republicano, debieron producir, y produjeron en efecto, nuevos cambios trascendentales en el importante asunto del ferrocarril de Veracruz.

415. Por de pronto, era obvio que el Gobierno nacional no podia reconocer en la Compañía limitada, personalidad en la cuestion, ni dar validez alguna á la legislacion del llamado imperio sobre este punto.

408. Preferencia establecida en el privilegio de 5 de Abril de 1861, para la construccion del tramo de México á Puebla.

409. Principio de la guerra de intervencion por la Convencion tripartita de Lóndres, de 31 de Octubre de 1861.

410. El Sr. Escandon contrató con el ejército frances la construccion del tramo de la Tejería al Chiquihuite.

411. Traspaso del privilegio á la Compañía limitada del ferrocarril mexicano, y contrato de Smith, Knight y C^o.

412. El Archiduque Maximiliano aprueba el traspaso y reproduce el privilegio con pocas variaciones.

413. La compañía construye, en 1865 y 1866, el tramo de ciento treinta y tres kilómetros entre Guadalupe y Apizaco.

414. Caída del llamado Imperio y reinstalacion en la ciudad de México del Gobierno republicano.

415. La República no podia reconocer el traspaso del privilegio que habia caducado conforme á las leyes,

La Compañía, que sin la aprobación del Gobierno de la República, requerida por sus leyes, había consentido en comprometer sus intereses en negocios con el usurpador, no podía, en buena ley, hacer valer ante el Gobierno constitucional derecho alguno legítimo; para la República, existía solo la concesión Escandon, caduca por haberla traspasado, y además, conforme á la ley represiva que tuvo que promulgarse como medida suprema de defensa nacional, para desprover de recursos á los invasores, el Sr. Escandon había perdido sus derechos todos en el negocio, incluso aun el ferrocarril y sus enseres existentes, por haber celebrado pactos con el ejército francés, y con las autoridades impuestas por él.

416. Pero en aquellas circunstancias, el Gobierno nacional no perdió de vista la gran importancia de acelerar la conclusión de la vía férrea, que indudablemente se hubiera dificultado si con toda severidad se hubieran hecho efectivas las terribles penas á que el concesionario y la Compañía se habían hecho acreedores, y lejos de usar de tal severidad, fué sobradamente benigno y generoso, indultando á la Compañía por el decreto de 27 de Noviembre de 1867, de la pena de caducidad, legalizando sus derechos y ampliando las concesiones que ántes se habían otorgado al Sr. Escandon. El decreto de 27 de Noviembre, reprodujo sustancialmente las estipulaciones de los anteriores sobre la materia; pero introdujo algunas innovaciones que dieron origen á serios y luminosos debates, en cuya consecuencia la concesión fué modificada por el Congreso de la Unión en 11 de Noviembre de 1878 con aquiescencia de la Compañía. Se señalarán aquí solamente, las más importantes estipulaciones de dicho decreto, sobre las que recayó más tarde la acción del Congreso nacional.

417. Las concesiones de 1857 y de 1861 otorgaban privilegio exclusivo al Sr. Escandon, para la construcción y explotación del ferrocarril, privilegio que no obstante ser opuesto á un precepto expreso de la Constitución federal de 1857, revalidó el decreto de indulto del que se ha hecho referencia.

418. Por las concesiones anteriores, se concedía á la empresa la facultad de construir ramales en un radio de veinticinco leguas por cada lado de la vía principal, y por la de 27 de Noviembre de 1867 se le concedió derecho de preferencia para construir tales ramales, sobre cualesquiera otras personas ó compañías que pudieran solicitarlo.

419. La concesión de 27 de Noviembre de 1867, fijaba como término para la conclusión del ferrocarril con su ramal á Puebla, el 31 de Diciembre de 1871.

420. Instalado el Congreso de la Unión en Diciembre de 1867, se formalizó en su seno fuerte oposición á la concesión de 27 de Noviembre, y despues de acalorados debates, fué expedida la ley de 11 de Noviembre de 1868 que introdujo modificaciones sustanciales á la anterior, debiéndose mencionar las siguientes, á reserva de hablar en el lugar oportuno, de las referentes á la subvención y á las tarifas de fletes y pasajes.

421. Se quitó á la concesión el carácter de privilegio, por ser inconstitucional, comprometiéndose el Gobierno á no subvencionar durante sesenta y cinco años ninguna empresa ferrocarrilera entre Veracruz y México ó puntos intermedios, con excepción de la ya subvencionada para la construcción de un ferrocarril de Veracruz á Puebla por Jalapa. Se retiró la preferencia ántes concedida á la Compañía para la construcción de ramales. Se estableció la obligación de la Compañía de que el ramal de Apizaco á Puebla fuera concluido y puesto en explotación para el 31 de Diciembre de 1869 y la línea principal entre Apizaco y Paso del Macho para el 31 de Diciembre de 1872.

422. Se estableció, por último, el derecho del Gobierno de inspeccionar la construcción y explotación del ferrocarril; determinando que se presentarían á la aprobación del mismo Gobierno los estatutos de la Compañía, en los cuales se prescribiría que sin permiso del Gobierno el capital social no podría exceder de \$ 27,000,000; que este se dividiría por mitad en acciones y obligaciones, no causando estas interés mayor del 8 por ciento anual; y por último, que el Gobierno sin perjuicio de su representación como accionista, sería representado en la junta directiva de la empresa por personas de su nombramiento, en la proporción que se determinó expresamente.

416. Indulto á la compañía por el tercer privilegio de 27 de Noviembre de 1867. Estipulaciones de este.

417. Reproducción del privilegio en contra de los preceptos constitucionales.

418. Preferencia á la Compañía para la construcción de ramales.

419. El privilegio de 27 de Noviembre de 1867 fijaba el 31 de Diciembre de 1871 para la terminación del ferrocarril.

420. Oposición en el Congreso al decreto de 27 de Noviembre de 1867 y su modificación por el de 11 de Nbre. de 1868.

421. Extinción del privilegio y de la preferencia para construir ramales. Término para la obra.

422. Fijación del capital total de la Compañía é intervención del Gobierno en la empresa.

423. La narración precedente hace comprender que desde 1857, época del primer privilegio al Sr. Escandon, hasta 1868 en que definitivamente aprobó el Gobierno constitucional el traspaso de la concesión á la Compañía del ferrocarril mexicano y se definieron las obligaciones y derechos mutuos del Gobierno y de la empresa en orden á la construcción y explotación de la vía férrea, esta importante obra se vió por una parte más y más protegida del Gobierno y por la otra constantemente retardada tanto por las interrupciones nacidas del estado general del país, cuanto por la falta de organización de la empresa; pero por fin, y de conformidad con el decreto de 11 de Noviembre de 1868 la obra llegó á su término inaugurándose el ramal de Apizaco á Puebla, que puso en comunicación esta ciudad con la de México, el 16 de Setiembre de 1869, y la vía principal el 1º de Enero de 1872.

B.—Cantidades concedidas por el Gobierno, como subvención á la línea de Veracruz.

424. Por la ley de 27 de Noviembre de 1867, modificada por la de 11 de Noviembre de 1868, se concedieron á la Empresa del ferrocarril de Veracruz auxilios pecuniarios y exenciones de pagos que acrecentaban indirectamente sus fondos, disminuyendo los gastos á que sin dichas exenciones quedaria obligada la Compañía. Las ministraciones en efectivo otorgadas á la Compañía, fueron tambien de dos clases: subvención gratuita y compra de acciones.

425. La subvención que se concedía nuevamente á la empresa, era la de catorce millones de pesos, pagaderos en 25 anualidades de \$ 560,000, sin hacer ya diferencia de capital y réditos, aunque en realidad dicha suma equivalia al rédito anual de 7 por 100 sobre los 8 millones del fondo establecido desde el primer privilegio. La subvención conforme á la ley de 11 de Noviembre de 1868 era pagadera durante los cuatro años que debía durar la construcción del ferrocarril, en «bonos del ferrocarril de Veracruz,» que serian admisibles en pago del 12 por 100 de los derechos de importación que se causarían en las aduanas de Veracruz, Tampico, Matamoros, Manzanillo y Mazatlan; estipulándose que la cuota de los derechos que se pagara en bonos se fijaria posteriormente en más ó ménos del 12 por 100 segun fuera necesario, para que quedaran cubiertos íntegramente los \$ 560,000 de la subvención anual. El 12 por 100 ó la cuota de los derechos de importación equivalente á los 560,000 de la subvención, no podria ser pagada sino en «bonos del ferrocarril» en los cuatro años de la construcción de este, bajo pena de segunda paga por los contraventores. Se prohibió á la empresa vender los bonos á mayor precio de su valor nominal, y se le concedió exención del pago de derechos de exportación sobre el monto que percibiera por la subvención. Despues de la construcción del ferrocarril, la subvención deberia ser satisfecha por trimestres vencidos, y en efectivo, por la Tesorería general. Por el decreto de 17 de Diciembre de 1878, se estableció nuevamente que la subvención fuera pagada por las cinco aduanas marítimas mencionadas.

426. No se hizo referencia en la ley de 27 de Noviembre de 1867 al fondo de 8 millones en créditos que debía entregar el antiguo concesionario al Gobierno mexicano, conforme á los decretos de 1857 y 1861, ni á sumas considerables que habia recibido tanto de los gobiernos nacionales como del ejército francés y de las autoridades emanadas de la intervención; pero por la de 11 de Noviembre de 1868, la Compañía quedaba obligada á entregar dentro de ocho meses en la Tesorería general de la Federación los bonos y cupones de réditos del fondo de 8,000,000 que se habian entregado al concesionario Escandon, conforme al primitivo privilegio, declarándose que desde luego quedaban sin valor dichos títulos.

427. A la compra de acciones de las que la Compañía emitiera como parte de su capital social, se consignó el 15 por ciento, importe de los derechos de importación por el término de cuatro años, que duraria la construcción.

428. Las exenciones que importaban auxilio pecuniario indirecto, porque libertaban á la Compañía de gastos á que sin ellas estaria obligada, fueron de tres clases.

1ª Exención por veinticinco años del pago del derecho de exportación de moneda sobre la suma de \$ 560,000, importe del abono anual que recibiria por la subvención contratada. Durante la construcción del ferrocarril probablemente este auxilio indirecto produciria recursos efectivos á la Compañía; pues

423. Constante protección de los gobiernos á la obra. Su terminación en 31 de Diciembre de 1872.

424. Auxilios pecuniarios directos é indirectos concedidos á la Compañía.

425. Subvención gratuita de \$ 560,000 por veinticinco años y su modo de pago.

426. Devolución por la Compañía de los \$ 8,000,000 en bonos entregados al Sr. Escandon.

427. Compra de acciones de la Compañía por los cuatro años de los trabajos del ferrocarril.

428. Exenciones que importaban auxilio pecuniario indirecto.

no necesitaba fuertes sumas en el país y estaba en libertad de negociar sus permisos de exportacion libre.

2ª Exencion por diez años, que terminaron el 10 de Noviembre de 1878, del pago de derechos, y de toda clase de impuestos sobre los materiales de construccion, enseres, carruajes, máquinas, herramientas, &c., que la Empresa destinara á la construccion y explotacion de las vías férrea y telegráfica.

3ª Exencion de impuestos á la vía férrea por diez años, computados para cada tramo desde la fecha en que fuera puesto al servicio público.

C.—Cantidades pagadas por cuenta de la subvencion.

429. Desde la primera concesion hecha al Sr. D. Antonio Escandon en 1857 y refrendada con posterioridad como queda expresado, comenzó el concesionario á recibir ya del Gobierno Nacional ó ya de la intervencion francesa, diversas cantidades, con cargo á la subvencion ofrecida para la obra desde la primera concesion, ó por valor de acciones de la negociacion. En el siguiente resumen de las cantidades pagadas por el Gobierno en auxilio de la vía férrea se incluirán, pues, con la separacion debida las sumas que con anterioridad á la ley de 27 de Noviembre de 1867 se habian ministrado al concesionario ó á la Empresa, ya á título de subvencion ó ya en pago de acciones, debiéndose advertir que respecto á la liquidacion de la suma relativa á la subvencion, se sigue ante los tribunales federales un juicio, por no aceptar la Compañía varios de los cargos que le resultan de la liquidacion practicada por la Tesorería general de la Nacion, en cuyas operaciones descansa el resumen.

Cantidad líquida recibida por el concesionario por valor de la subvencion en el período trascurrido desde 31 de Agosto de 1857 hasta 31 de Mayo de 1863.....	\$ 252,814 57
Recibido por el concesionario, del ejército frances para la construccion del tramo del ferrocarril de Tejería á Paso del Macho: francos 9.682,491 02, equivalentes á.....	1.924,667 13
Recibido por el concesionario, y la Compañía por cuenta de la subvencion.....	937,145 84
Saldo de un préstamo de \$200,000 que hizo la Intendencia francesa á la casa de los Sres. Barron, Forbes y Cª para atenciones del ferrocarril mexicano.....	67,501 26
Cantidad que existe cargada en los libros de la Caja central del llamado Imperio, como entregada á la Compañía del ferrocarril, librada en 27 de Abril de 1866 á cargo de la Comision de hacienda de Paris.....	49,319 97
Total recibido por la Compañía por subvencion hasta la fecha de la ley de 27 de Noviembre de 1867.....	\$ 3.231,448 27
Recibido por la Compañía del ferrocarril mexicano por las cuatro primeras anualidades de la subvencion, corridas desde Noviembre de 1868 á 1872.....	2.240,000 00
Total recibido como parte de la subvencion durante la construccion del camino.....	5.471,448 27
Recibido por la Compañía del ferrocarril mexicano en pago de la subvencion despues de la construccion del ferrocarril y hasta Junio de 1876.....	1.566,270 86
Recibido por la Compañía por cuenta de la subvencion de Octubre á Diciembre de 1878.....	18,900 10
	1.585,170 96
	\$ 7.056,619 23

430. Como auxilio pecuniario indirecto, recibió la Compañía en los cuatro años corridos desde 11 de Setiembre de 1868 á igual fecha de 1872, el de la exencion de derechos de exportacion sobre los \$560,000, importe de la subvencion anual que percibió en dichos cuatro años. Este auxilio montó á la suma de... \$173,000 en los cuatro años, computando el derecho de exportacion al 8 por ciento hasta 30 de Junio de 1872, y al 5 por ciento desde esa fecha.

431. Con posterioridad á la conclusion de la vía férrea, la Compañía ha seguido disfrutando de esa exen-

429. La Compañía percibió por cuenta de subvencion hasta la terminacion del ferrocarril, \$7,056,619 23.
 430. La Compañía percibió por exencion de derechos de exportacion hasta la terminacion del ferrocarril, \$173,000.
 431. La Compañía ha exportado \$3,360,000, importe de seis anualidades de la subvencion despues de concluida la vía.

cion y en virtud de ella ha exportado desde 11 de Noviembre de 1872 á igual fecha de 1878 el importe deseis anualidades de la subvencion ó sean \$3,360,000, cuyo derecho monta á la suma de \$163,000 que la Compañía ha dejado de satisfacer; de modo que la exencion relativa ha producido á la Compañía un aborro de gasto, desde Noviembre de 1868 á Noviembre de 1878, que importa la suma de \$341,000. La Compañía ha comenzado á usar en el año corriente del derecho que tiene concedido de exportar dentro de él, libre de derecho la suma de \$560,000.

432. Acciones compradas á la Compañía del ferrocarril de Veracruz. En virtud de la concesion de 5 de Abril de 1861, reproducida en la que hizo á la Compañía el pretendido imperio, y por último, en las leyes de 27 de Noviembre de 1867 y 11 de Noviembre de 1868, el Gobierno se comprometió á comprar á la par, acciones de la Compañía por el importe íntegro del 15 por ciento de los derechos de importacion de efectos extranjeros. Esta compra se limitó por la ley de 11 de Noviembre de 1868, al período de cuatro años que debia durar la construccion del ferrocarril, y tal prevencion fué fielmente cumplida. Las sumas que la Compañía percibió del Erario mexicano por valor de acciones hasta la conclusion del ferrocarril, son las siguientes:

Cantidad recibida por el concesionario conforme á la ley de 5 de Abril de 1861.....	\$ 56,521 88
Cantidad recibida por la Compañía durante la época de la intervencion francesa.....	1.009,352 21
Cantidad producida por el 15 por ciento de derechos de importacion en los cuatro años trascurridos desde 11 de Noviembre de 1868 á 11 de Noviembre de 1872.....	2.823,800 00
Total valor á invertir en acciones.....	\$ 3.889,674 09

433. Igualmente hay que advertir que respecto de las acciones tomadas á la empresa aparecen dos diferencias entre las existentes en la Tesorería general de la Federacion, que importan \$3,669,252, 21 y las correspondientes á las sumas que de los libros de esta oficina aparecen satisfechas por valor de acciones, y son como acaba de expresarse \$3,889,674.09; la primera de estas diferencias consiste en la suma de \$200,000, valor de un giro de la caja central del pretendido Imperio de Maximiliano á favor de la Compañía contra la Comision de Hacienda de Paris por valor de acciones, las cuales no se han recibido, sosteniendo la Compañía que dicho giro no le fué satisfecho; pero como no lo ha devuelto, la Tesorería le hace cargo por dicha suma, y el punto está pendiente tambien de resolucion judicial. La segunda diferencia se refiere á acciones por valor de \$20,421 88, que la Tesorería sostiene no haber recibido y la Compañía sostiene haber entregado; de modo que no hay duda de que esta suma debe figurar entre los valores ministrados como auxilios directos de la nacion para la obra del ferrocarril: las acciones existen en la Tesorería por \$3,669,200, y un recibo por parte de otra importante \$52 21.

434. Los auxilios pecuniarios que México ha prestado á la Compañía, segun los datos anteriores producen la suma de \$11,457,293 32 dividida como sigue:

Cantidades recibidas por cuenta de la subvencion.....	\$ 7.226,619 23
Importe de derechos de exportacion, de cuyo pago está exenta la Compañía..	341,000 00
Cantidades por acciones compradas por el Gobierno.....	3.889,674 09
Suma.....	\$ 11.457,293 32

D.—Cantidad que se adeuda por la subvencion.

435. Se ha visto que durante la construccion del ferrocarril la subvencion fué íntegramente pagada, y que de la misma manera se cumplió con el compromiso de destinar durante ese período á la compra de acciones de la Compañía el 15 por ciento de los derechos de importacion.

436. Desde Noviembre de 1872, hasta igual fecha de 1878, ha debido percibir la Compañía por subvencion, seis anualidades de á \$560,000 que importan \$3,360,000, y recibió solamente en ese período,

432. Se compraron acciones á la Compañía por valor de \$3,889,674 09.
 433. Diferencias entre la Tesorería y la Compañía por valor de acciones.
 434. El Gobierno ha ministrado en auxilio de la obra del ferrocarril \$11,457,293 32.
 435. Durante la construccion el Gobierno cumplió los compromisos que contrajo.
 436. El Gobierno debe por cuenta de la subvencion \$1,793,729 14

desde Junio de 1873 hasta Junio de 1876 la suma de \$ 1,566,270.86; de modo que se le adeuda la suma de \$1,793,729 14. La subvencion está ya en vía de pago y desde el mes de Enero de 1879 está consignado á su pago, de conformidad con la ley de 17 de Diciembre de 1873, el 7 y medió por ciento del importe de los derechos de importacion por las aduanas marítimas de Veracruz, Tampico, Matamoros, Mazatlan y Manzanillo. La Compañía ha disfrutado sin embargo hasta aquí del derecho de exportar anualmente \$ 560,000 libras de derechos.

E.—Capital social de la Compañía del ferrocarril de México á Veracruz.

437. Antes de la ley de 11 de Noviembre de 1868, el Gobierno de México no habia dictado disposicion alguna referente á la determinacion del capital social de la Compañía del ferrocarril mexicano; pero por la fraccion 1ª del art. 2º de dicha ley, se estableció que dicho capital no excediera de \$ 27,000,000 y que se dividiria por mitad en acciones y obligaciones, no pudiendo exceder el rédito de estas de 8 por ciento al año. Igualmente se estableció en la misma fraccion que sin aprobacion del Gobierno no pudiera aumentarse el capital social, ni alterarse la proporcion entre acciones y obligaciones que queda indicada.

438. Conforme á la misma ley de 11 de Noviembre de 1868 se presentaron á la aprobacion del Gobierno los Estatutos de la Compañía en los cuales quedaron consignadas las prevenciones legales sobre monto y division del capital de la Compañía expresando en ella, que habia aceptado un contrato celebrado entre el Sr. D. Antonio Escandon como concesionario y los Sres. Smith, Knight y Cª de Lóndres como contratistas, en virtud del cual dichos señores se comprometieron á construir por la suma de £ 5,239,120 ó sean \$ 26,195,600, la vía ferrea y telegráfica entre Veracruz y México con el ramal á Puebla, dotándolo de todos los talleres, almacenes, máquinas, aparatos, útiles y enseres necesarios para la explotacion, y reparando los tramos ya hechos de Veracruz y Paso del Macho y de México á Veracruz, cuyo costo estaba incluido en los \$ 26,195,600

439. Apénas se puso en explotacion la vía férrea entre la ciudad de México y el puerto de Veracruz, cuando la Compañía solicitó del Gobierno cambios sustanciales en la concesion, los que con relacion al capital social, fueron los siguientes: 1º Facultad para sustituir las acciones no emitidas por nuevas obligaciones que alcanzaran á cubrir el valor nominal de aquellas y que ganaran rédito anual no excedente de 12 por ciento. 2º Para emitir nuevas obligaciones con el mismo rédito, para pago de la deuda de la Compañía por el transporte del material fijo y rodante de la línea de México á Puebla. 3º Para emitir nuevas obligaciones ó acciones preferentes con rédito que no excediera del 8 por ciento anual para amortizar los intereses insolutos y los que se causaran hasta fin del año de 1873 por las deudas contraidas con aprobacion de la Junta general de accionistas de la empresa.

440. El Gobierno accedió á estas peticiones de la Compañía celebrando con ella un contrato en 15 de Marzo de 1873, en el cual se le concedian estas autorizaciones y se comprendian otras estipulaciones con relacion á las tarifas y explotacion del ferrocarril, á la adquisicion por traspaso de la concesion del ferrocarril de Veracruz á Puebla por Jalapa, y á la construccion de un muelle metálico en el puerto de Veracruz, de las que se hablará en el lugar correspondiente.

441. El contrato de 15 de Mayo de 1873, fué aprobado por la ley de 17 de Diciembre del mismo año, y en su virtud la Compañía adquirió derecho para emitir obligaciones con rédito hasta de 12 por 100 para cubrir el valor nominal de los \$ 2,184,773 48 de acciones que no habian sido realizadas; para emitir otras obligaciones con el mismo rédito por \$ 3,310,847 importe del flete del material rodante del tramo de México á Puebla y para emitir obligaciones ó acciones preferentes con rédito hasta de 8 por 100 por \$ 5,059,800, importe de los réditos adeudados ya, y que se causarían en contra de la Compañía hasta fin de Diciembre de 1873.

442. En virtud de la aprobacion del contrato de 15 de Marzo de 1873, la autorizacion para formar el capital social de la Compañía quedó modificada en los términos siguientes:

- 437. Capital social de la Compañía fijado legalmente por la concesion de 11 de Noviembre de 1868.
- 438. Estatutos de la Compañía aprobados por el Gobierno y compromisos contraidos por ellos.
- 439. Cambios sustanciales respecto del capital social solicitados por la Compañía.
- 440. Celebracion del contrato de 15 de Marzo de 1873 aprobando dichos cambios.
- 441. Ley de 17 de Diciembre de 1873 aprobando el contrato de 15 de Mayo.
- 442. Capital de la Compañía conforme al decreto de 17 de Diciembre de 1873.

Capital emitido en acciones.....	\$ 11,315,226 52
Capital emisible en obligaciones para sustituir el valor de las acciones no emitidas.....	2,184,773 48
Capital emisible en obligaciones conforme á la ley de 11 de Noviembre de 1868.	13,500,000 00
Capital emisible en obligaciones para cubrir los fletes de material del tramo entre México y Puebla.....	3,310,847 00
Capital emisible en obligaciones ó en acciones privilegiadas para cubrir los réditos insolutos hasta 31 de Diciembre de 1873.....	5,059,800 00
Total.....	\$ 35,370,647 00

443. Como el artículo 13 de la ley de 17 de Diciembre de 1873 autorizó no solamente el canje por obligaciones de las acciones no emitidas, sino la emision de estas en cantidad suficiente para cubrir el valor nominal de las acciones que iban á ser reemplazadas, es claro que el importe de la segunda de las partidas del resumen precedente podria prácticamente exceder de los \$ 2,184,773 48 á que montaba el valor de las acciones no emitidas, dependiendo el mayor ó menor aumento sobre esta suma del aprecio con que fueran recibidas las nuevas obligaciones y del tipo de su emision, la que se hacia en circunstancias bien desfavorables, pues se ofrecian en pago de deudas cuantiosas; en realidad al ponerse en práctica la autorizacion concedida á la Compañía por la ley de 17 de Diciembre de 1873, se vió que la nueva emision de obligaciones orillaba á la Compañía á su ruina, y entónces á propuesta de los Sres. Juan N. Adorno é Ignacio Ibarrondo, directores del ferrocarril en representacion del Gobierno, se prescindió de la emision de las nuevas obligaciones, autorizadas por el art. 13 de la ley citada, en sustitucion de las acciones no emitidas, aceptando los acreedores en vez de ellas acciones preferentes, que ganarian el rédito eventual de 8 por 100 anual, pero solo en el caso de que resultasen fondos sobrantes despues de cubiertos cada semestre los gastos de la explotacion del ferrocarril y los réditos de las obligaciones que reporta la Compañía. Por este arreglo los créditos que iban á cubrirse con obligaciones hipotecarias, dejaron de adquirir este carácter privilegiado.

444. Respecto del pago de los réditos insolutos hasta 31 de Diciembre de 1873, se emitieron igualmente acciones preferentes con rédito eventual de 6 por 100, que se causará solo en el caso de que quede cubierto en cada semestre el de las acciones preferentes que lo ganan al 8 por 100 anual.

445. Este ventajoso arreglo sugerido por el Sr. Adorno, permite esperar que las acciones ordinarias del ferrocarril, entre las que se cuentan cerca de \$ 4,000,000 del Gobierno mexicano lleguen á recobrar su valor á medida que vaya quedando la Compañía libre de las obligaciones que hoy reporta.

446. De estos arreglos resulta formado el capital de la Compañía en los términos siguientes:

Acciones ordinarias.....	\$ 7,625,552 48
Acciones del Gobierno mexicano.....	3,689,674 09
Acciones preferentes con el rédito eventual de 8 por 100 al año.....	12,707,500 00
Acciones preferentes con el rédito eventual de 6 por 100 al año.....	5,059,800 00
Bonos A con el rédito de 8 por 100 al año.....	2,800,000 00
Bonos B con el rédito de 7 por 10 al año.....	5,900,000 00
Total.....	\$ 37,782,526 52

447. La emision de los bonos A queda reducida á \$ 2,050,000 por haberse amortizado obligaciones por valor de \$ 750,000. Igualmente se han amortizado \$ 713,000 del primitivo importe de los bonos B de cuya emision quedan vivos, títulos por valor de \$ 5,187,000. El capital de la Compañía queda reducido por estas amortizaciones á la suma de \$ 36,319,526 52.

- 443. Dificultades para aumentar las obligaciones sobre el ferrocarril y emision de acciones preferentes.
- 444. Emision de acciones preferentes para pagos de réditos insolutos.
- 445. Ventajas del arreglo propuesto por el Sr. Adorno.
- 446. Capital de la Compañía \$ 37,782,526 52, en virtud del arreglo celebrado.
- 447. Se han amortizado posteriormente \$ 1,463,000 de obligaciones, quedando reducido el capital á \$ 36,319,526 52.