

pudiendo los concesionarios sustituir la fianza del artículo 19 con dinero efectivo, dado en prenda ó con hipoteca sobre ferrocarril construido, suficiente para responder bien por los doscientos mil pesos.—*G. Saavedra.—Gomez Palencia.*”

El día 28 de Abril se presentaron dos dictámenes sobre el convenio celebrado entre el ministerio de fomento con la compañía limitada del ferrocarril mexicano, dictámenes tan interesantes como el convenio que dió lugar á ellos, por lo cual insertamos uno de ellos íntegro y parte de otro como notas á este capítulo.

Notas al capítulo VI.

MINISTERIO DE FOMENTO, COLONIZACION, INDUSTRIA Y COMERCIO
DE LA REPUBLICA MEXICANA.

CONVENIO celebrado entre el ministro de fomento y la compañía limitada del ferrocarril mexicano.

“Art. 1º. La tarifa máxima perpetua de frutos nacionales destinados á la exportacion para el extranjero, se fija á razon de tres pesos por carga de 6 arrobas desde México á Veracruz, y la parte proporcional de esa cuota segun el número de kilómetros recorridos desde las estaciones intermedias hasta el puerto. Desde la expedicion de esta ley hasta la conclusion del muelle que ha de hacer la compañía, será de dos pesos por carga la tarifa para los espesados efectos que se exporten al extranjero. Quedan exceptuados de esta rebaja de fletes la vainilla, el café, el cacao, el tabaco, la cochinilla, el añil, el algodón, el lino, las maderas finas y las de tinte, las cuales pagarán á razon de cuatro pesos por carga de México á Veracruz y la parte proporcional de esta cuota desde los puntos intermedios hasta Veracruz. Los frutos nacionales consignados á la exportacion, que partan desde cualquier punto despues de la estacion de Boca del Monte pagarán además seis centavos por carga. Concluida la construccion del muelle, en lugar de seis centavos, solo pagarán tres centavos los efectos á que se refiere la fraccion anterior, que se despachen por el muelle de la compañía y no se descarguen en Veracruz. A

fin de que los efectos destinados á la exportacion puedan disfrutar de las rebajas concedidas en este artículo, la compañía expedirá documentos en que se exprese la circunstancia de su destino. Los consignatarios ó dueños de los efectos podrán dentro de cinco dias contados desde la llegada de aquellos á Veracruz, avisar á la compañía que no exportarán pagando en el acto la diferencia del flete. La compañía tendrá el derecho de exigir á los interesados, que comprueben la exportacion de las efectos nacionales, á cuyo fin se le presentará dentro del término de un mes, contado desde el dia de la llegada de los efectos á Veracruz, copia certificada de los documentos aduanales y de embarque que practiquen la exportacion conforme á las leyes: Pasado este plazo sin haber hecho la justificacion, el responsable incurrirá en una multa, á favor de la compañía, de tres tantos del importe del flete que hubieren causado los efectos.

“Artículo 2.º En el tráfico de mercancías y pasajeros entre Puebla y la estacion de San Márcos y vice versa solo se considerará para el cobro de fletes y pasajes la distancia kilométrica correspondiente á la que hay entre los dos puntos expresados, por la carretera pública directa que existe entre los mismos puntos. Esta condicion dejará de ser obligatoria para la compañía, si llegare á construirse por ella ó por otro individuo ó corporacion el tramo de ferrocarril de San Márcos á Puebla.

“Art. 3.º La compañía no cargará mas flete por kilómetro entre San Márcos y Puebla y vice versa, que lo que cobre por cada kilómetro entre Boca del Monte y San Márcos ó entre Apizaco y México. Luego que esté en explotacion la línea férrea de Jalapa á San Márcos, las mercancías que se trasporten por esta vía, causarán por su tránsito de San Márcos á Puebla y vice versa, el mismo flete que se regulará conforme al artículo anterior.

“Art. 4.º Si cuando esté concluida y puesta en explotacion la línea de Jalapa á San Márcos, la tarifa de fletes conforme á la concesion de 26 de Mayo de 1868, fuere mas baja que la de la vía férrea de Veracruz á México, se observará aquella tarifa para el transporte de las mercancías desde San Márcos á Puebla y vice versa.

“Art. 5.º La compañía tiene facultad para esta-

blecer sus tarifas de fletes y pasajes, con relacion á las dificultades y gastos de traccion de los diversos puntos de la línea, sin necesidad de guardar proporeion al número de leguas de toda la vía, con tal que el flete ó pasaje no exceda en ningun kilómetro del máximo que fija el art. 13 de la ley de 27 de Noviembre de 1867, ó el máximo fijado en este contrato.

“Art. 6.º La compañía podrá tomar en todo caso como base para la deducion del 20 y 60 por ciento, que establece el art. 14 de la ley de 11 de Noviembre de 1868, para el transporte de los frutos nacionales, el máximo de la tarifa de mercancías que fija el art. 13 de la ley de 27 de Noviembre de 1867.

“Art. 7.º Regirá como máximo la siguiente tarifa en el transporte de los objetos que en seguida se enumeran:—*Perros*.—0 01 por kilómetro.—*Ganado de todas clases*.—0 25 por kilómetro, siempre que se ocupe un wagon inglés, tomándolo por entero.

En el caso de que no se tome un wagon por entero, el precio por cabeza será de 22 pesos 71 de México á Veracruz, y vice versa.—*Cadáveres*.—0 50 por kilómetro en wagon separado, en tren de mercancías.—*Equipajes*.—18 pesos por carga de México á Veracruz y vice versa. A cada pasajero se le permite llevar libres 15 kilogramos.—*Coches y Carretelas*.—Carruajes comunes de cuatro ruedas en plataformas, 3 pesos 47 por kilómetro.—Carruajes ligeros de cuatro ruedas, en plataformas, á 0 23 por kilómetro.—*Plata acuñada*, en barras ó en tejos, ó labrada, 3 pesos por millar de México á Veracruz y vice versa.—*Oro acuñado*, en barras ó en tejos, 1 peso 50 por millar de México á Veracruz y vice versa.—*Joyería* y piedras preciosas, 3 pesos por millar segun su valor, de México á Veracruz y vice versa.

“Art. 8.º Los que quieran que sus efectos ó mercancías, de cualquiera clase que sean, suban ó bajen en la línea por el tren de pasajeros, pagarán á la compañía como máximo diez y ocho pesos por carga de 16 arrobas entre Veracruz y México y vice versa. Por los bultos que no lleguen á una arropa se pagará el precio correspondiente á una arropa.

“Art. 9.º Si la compañía modificare sus tarifas

que contengan precios menores que el máximo fijado en este contrato ó en el art. 13 de la ley de 27 de Noviembre de 1867, ó menores que el máximo que pueda establecerse despues de dos años conforme al art. 15 de la ley de 11 de Noviembre de 1868, no podrá comenzar á regir la alteracion que hiciese, subiendo las tarifas de mercancías dentro del máximo, sino despues de cuatro meses de avisar al público.

“Art. 10º. El 12 por ciento de que habla el art. 15 de la ley de 11 de Noviembre de 1868, se reduce al 8 por ciento para los efectos que el mismo artículo expresa.

“Art. 11º. La rebaja de 75 por ciento en la conduccion de tropas y efectos del gobierno federal, continuará haciéndose sobre los precios que se cobren al público en la tarifa de pasajeros y en la de efectos extranjeros. Continuará de la misma manera la rebaja en favor de los inmigrantes que lleguen á la República con la debida autorizacion del gobierno federal.

“Art. 12º. La subvencion de 560,000 pesos anuales que conforme á la ley de 27 de Noviembre de 1867 se pagaba á la compañía en “bonos del ferrocarril de Veracruz á México;” se pagarán con el tanto por ciento sobre los derechos de importacion causados en los puertos de Veracruz, Tampico, Matamoros, Mazatlan y Manzanillo, que sea necesario para cubrir la expresada subvencion, y que se expresará en las aduanas respectivas, y el producto se entregará mensualmente á los agentes de la compañía: quedando para el efecto en toda su fuerza y vigor lo que se dispone en el art. 20 de la ley de 11 de Noviembre de 1868.

“Art. 13. Queda autorizada la compañía para emitir obligaciones en cantidad suficiente para cubrir el valor nominal de las acciones que tiene en su poder, con tal que el interés de los fondos que obtenga no exceda de 12 por ciento anual. Las acciones que tiene en su poder la compañía, quedarán por este hecho anuladas.

“Art. 14. Con las condiciones que expresa el artículo anterior, queda tambien facultada la compañía para emitir obligaciones, á fin de obtener los fondos necesarios para pagar la deuda contraida por el transporte del material fijo y rodante de la línea de México á Puebla.

“Art. 15. Se autoriza tambien á la compañía para emitir obligaciones ó acciones privilegiadas sobre la vía férrea, no pudiendo exceder el interés de aquellas, de 8 por ciento anual, con el objeto de conseguir fondos que se destinen á amortizar los intereses insolutos y los que se causen hasta fin del presente año, por las deudas contraidas con conocimiento y aprobacion de la junta general de accionistas.

“Art. 16. La emision de las obligaciones y acciones privilegiadas de que se trata en los tres artículos anteriores, se hará prévia la aprobacion de la junta general de accionistas y conforme á los artículos 39 y 40 de los estatutos.

“Art. 17. Se permite á la compañía del ferrocarril de Veracruz á Puebla por Jalapa, vender á la compañía limitada del ferrocarril mexicano, la concesion para construir dicho ferrocarril de Veracruz á Puebla por Jalapa, conforme á la ley de 26 de Mayo de 1868, sujetándose esta última compañía, en todo, á lo prevenido en dicha ley de 25 de Mayo de 1871, con las modificaciones contenidas en la presente.

“Art. 18. La compañía del ferrocarril mexicano tiene la facultad de hipotecar siempre que no sea á un gobierno extranjero, los tramos de la vía férrea por Jalapa, construidos ó que se construyeren en adelante, hasta por la cantidad de diez mil pesos por cada kilómetro, con el fin de adquirir fondos para las obras del mismo camino.

“Art. 19. El tráfico entre Veracruz y Jalapa por la vía férrea, se hará comenzando desde la estacion del ferrocarril mexicano en Veracruz hasta la Tejería, por traccion de vapor. Desde este punto hasta encontrar la línea construida actualmante por D. Ramon Zangroniz, podrá emplearse la traccion animal, continuando del mismo modo hasta Perote. La compañía limitada no podrá levantar el material fijo del ferrocarril de Jalapa, correspondiente á la parte que no ha de usarse, conforme á este artículo, sino despues de haber construido y puesto en explotacion el dicho tramo que ha de unir este camino con la Tejería. Por este tramo no pagará subvencion alguna el gobierno.

“Art. 20. En el reembolso de la subvencion de que habla el art. 5º de la ley de 26 de Mayo de 1868, se comprenderá lo ministrado por el erario

para subvencionar la parte del camino que se suprimirá conforme al artículo anterior.

“Art. 21. El tramo de Veracruz á Jalapa, deberá estar concluido en el término de diez y ocho meses, contados desde la publicacion de esta ley; y el de Jalapa á la estacion de San Márcos, deberá concluirse en el término de dos años, contados desde la terminacion del camino hasta Jalapa.

“Art. 22. La compañía limitada del ferrocarril mexicano queda dispensada de la obligacion impuesta por el decreto de 26 de Mayo de 1868, de construir el tramo de camino de fierro entre San Márcos y Puebla.

“Art. 23. El periodo de sesenta y cinco años á que se refieren los artículos 1^o y 8^o de la ley de 26 de Mayo de 1868, será de noventa y nueve años, contados desde la publicacion de esta ley.

“Art. 24. Para el caso de devolucion del ferrocarril, ya sea por que espire el plazo de los noventa y nueve años, ya por motivo de caducidad si no se tuviere arreglo para cambio de tráfico en el tramo de la Tejería á Veracruz, la empresa queda obligada á reponer la parte que ahora se le permite levantar de la vía hasta Veracruz, y entretanto la reponga, deberá permitir el paso libre de los trenes y carros del ferrocarril de Jalapa por el tramo entre San Juan y Veracruz.

“Art. 25. Las únicas causas de caducidad de la concesion de 26 de Mayo de 1868, y de 25 de Mayo de 1871, son las siguientes:

“Primera. Por hipotecarla, cederla ó enagenarla en todo ó en parte á un gobierno extranjero.

“Segunda. Por hipotecar la vía en mayor cantidad de la que expresa el art. 18 de este contrato, ó por cederla ó enajenar la concesion á cualquier individuo ó corporacion, sin obtener en los casos de este artículo la prévia aprobacion del ejecutivo federal.

“Tercera. Por la suspension absoluta de los trabajos durante dos meses en toda la línea, sin causa justificada ante el ejecutivo federal.

“Cuarta. Por no terminar la vía en los plazos fijados en el art. 21 de este contrato, ó en el artículo siguiente.

“Art. 26. Si cumplido el plazo señalado para la construccion total de la vía, esta no hubiere sido abierta á la explotacion, la compañía queda obli-

gada á pagar una multa de cinco mil pesos por cada mes que trascurriere desde el dia en que habria debido terminarse la vía, y si pasare un año sin que la compañía diese término á la construccion del mismo ferrocarril, el gobierno podrá declarar definitivamente la caducidad de la concesion.

“En este evento, el gobierno podrá tomar posesion de la vía ó adjudicarla á otra empresa, pagando préviamente en ambos casos, á los dueños de la concesion caduca en dinero efectivo y conforme al valúo de peritos, las obras construidas y el material existentes. Del precio de estimacion que hicieren los peritos, deducirá el gobierno lo que le correspondiere por la subvencion no reembolsada.

“Art. 27. La compañía limitada del ferrocarril mexicano, usando del derecho que le concede el art. 36 de la ley de 27 de Noviembre de 1867 construirá sin tener por esto privilegio, un muelle en el puerto de Veracruz, contiguo á la estacion de la Caleta. Dicho muelle y las demas obras que en él construya la compañía para su uso y explotacion, serán propiedad perpetua y esclusiva de la misma compañía.

Art. 28. El público podrá hacer uso del muelle para la carga y descarga de los efectos, pagando en uno y en otro caso á la compañía cincuenta centavos por cada tonelada por la conduccion de mercancías desde la estacion de la Caleta hasta el muelle y viceversa y por el uso del muelle en ambos casos; siendo de cuenta del público los gastos de carga y descarga ó pagando á la compañía si quiere que ella se encargue de estas operaciones.

“Art. 29. La compañía limitada podrá poner lanchas aligadoras de vapor para la carga y descarga de los efectos por el referido muelle. Los artículos trasportados directamente de la vía férrea al muelle y de esta á aquella, causarán un peso por cada tonelada desde la estacion de la Caleta hasta el costado del buque y viceversa.

“Art. 30. Los efectos destinados á la exportacion podrán permanecer durante cinco dias en los almacenes de la estacion de la Caleta ó en los wagoes, sin causar ningun almacenaje ni mas gasto que el especificado en el artículo anterior: pasando dicho término causarán el almacenaje que se fije en los reglamentos de la compañía.

"Art. 31. El muelle deberá estar concluido en el término de diez y ocho meses contados desde la publicacion de esta ley, ó en menor tiempo si los ensayos que haga la compañía para la construcción mas acelerada del espresado muelle diesen un resultado satisfactorio. El término fijado en este artículo no correrá para la compañía, si sobreviniere algun caso fortuito ó fuerza mayor. La compañía despues de practicar los expresados ensayos, presentará al ministerio de fomento para su aprobacion, los planos bajo los que haya de construirse la obra.

"Art. 32. El supremo gobierno tendrá derecho de adquirir la propiedad del muelle, con sus obras accesorias y necesarias para su explotacion, despues de pasados treinta años de haber comenzado á explotarse por la compañía, y el precio que deberá pagarse por la adquisicion será fijado de comun acuerdo por el gobierno y la compañía. Caso de no haberlo, se fijará el precio por dos peritos nombrados uno por cada parte y un tercero en discordia elegido por ambos. El precio deberá ser pagado por el erario nacional al contado, en dinero efectivo y la venta será libre para la compañía, de toda contribucion fiscal y de todo gasto.

"Art. 33. Terminados los diez años en que el muelle y sus obras anexas han de estar exentas de todo impuesto, gavela ó contribucion decretadas ó por decretar, de conformidad con lo establecido en el artículo 7^o de la ley de 27 de Noviembre de 1867, no podrá imponerse ninguna contribucion, gravámen ni condicion por el muelle ni por su uso, diversos de los decretados ó que se decretaren por el tráfico y uso del muelle nacional de Veracruz, y deberán ser iguales los reglamentos fiscales y de policía que en uno y otro hayan de observarse para las operaciones de carga y descarga así como lo serán en ambos, la vigilancia que las autoridades hayan de tener para asegurar los intereses fiscales.

Si despues de vencidos los diez años de que se habla al principio de este artículo, se decretare algun impuesto ó gasto fiscal que deba ser pagado por la compañía, esta podrá cobrar sobre los cincuenta centavos y el peso de que se habla en los artículos 28 y 29 de esta ley, la cantidad que sea

necesaria para que no se grave con el pago de dicho gasto ó impuesto.

"Art. 34. El despacho de las mercancías por los empleados de la aduana de Veracruz, se hará en un departamento á propósito de la estacion de la Caleta, salvo que se disponga otra cosa por el Ministerio de Hacienda, sin obligar en tal caso á la compañía á trasportar las mercancías á las oficinas de la aduana, debiendo sujetarse á los reglamentos y vigilancia que establezca el mismo ministerio para asegurar los intereses fiscales.

"En uso de la autorizacion que se concedió al Ejecutivo por la ley de 10 de Mayo de 1872 relativa á la baja de fletes de los frutos nacionales destinados á la exportacion, ha celebrado el convenio que precede con los señores directores de la compañía limitada del ferrocarril mexicano residentes en esta capital y con el Sr. Jorge Crawley en representacion de los directores residentes en Londres en virtud de las facultades que le confirieron al efecto.

"Y en cumplimiento de lo dispuesto por la ley citada se someterá dicho convenio á la aprobacion del Congreso de la Union, bajo el concepto de que si no aprobase todos y cada uno de sus artículos en los términos estipulados, quedarán sin efecto todos los puntos convenidos, aun aquellos que son de la competencia del Ejecutivo.

México, Marzo 15 de 1873.—(Firmado)—*Blas Balcárcel*.—*Guillermo Barron*.—*George B. Crawley*.—*Antonio Escandon*.—*José H. Gibbs*."

"México, Abril 2 de 1873.—*Blas Balcárcel*.—
(Una rúbrica.)"

DICTAMEN DE LA 1.^a COMISION DE HACIENDA.

La 1.^a comision de hacienda ha examinado con profundo detenimiento el convenio celebrado entre el ministerio de fomento y la compañía limitada del ferrocarril mexicano, con objeto de lograrse la exportacion de los frutos nacionales y con ello salvar cuantiosísimos intereses de la crisis producida inevitablemente por el establecimiento de la vía férrea.

Para que la Cámara pueda juzgar de la posicion de la comision y ejercer respecto de su trabajo un concienzudo criterio, recomienda á su consideracion los puntos siguientes:

Primero: la autorizacion que se dió al Ejecutivo por el decreto de 10 de Mayo de 1872 como resultado de las gestiones de los agricultores y del comercio de Puebla y Veracruz, gestiones que justifican los ensayos hechos para la exportacion de los frutos de nuestro suelo que comprueban no ser infundados sus cálculos de que realizada la mejora que se pretende, cambie y se convierta en próspera y fecunda la situacion angustiosa de aquellos Estados.

Segundo: Que no se puede juzgar de este convenio imparcialmente, sino refiriéndose á su conjunto y sus pormenores al beneficio que se pretende conseguir, porque sin esta comparacion como punto de partida de análisis, algunos de los gravámenes que va á reportar el gobierno son indefinibles.

Tercero: Que el juicio se ha de ejercer teniendo en cuenta lo que ya tiene y posee la empresa por leyes anteriores, que no es posible inovar sin la voluntad de ella, y

Cuarto: Que el convenio no se presenta ni es permitida su modificacion, enmienda ni correccion,

sino para su aprobacion ó reprobacion, y esta circunstancia, la mas difícil para la comision, le hace necesario prescindir de observaciones que pudieran procurar alguna mejora, limitándose á su vez á juzgar en conjunto y pasar sobre inconvenientes de muy elevada jerarquía.

Los puntos dominantes en el convenio de que se trata, prescindiendo de otros de menos cuantía, y ateniéndose los que suscriben á considerar en globo el convenio, son:

La conversion de acciones en obligaciones para cubrir la empresa los compromisos que ha contraído.

El monopolio que cria el convenio refundiendo en la empresa del ferrocarril mexicano la de Zangróniz, que ofrecia mayores ventajas al país;

La exclusion en los beneficios de la tarifa de determinados frutos preciosos de nuestra agricultura;

Y la ereccion de un muelle privativo de la compañía que puede convertirse en abrigo del contrabando: tratemos con la claridad posible estos puntos, con el objeto de que la Cámara juzgue de los trabajos de su primera comision de hacienda.

La ley de 11 de Noviembre de 1868 fijó el capital social de la compañía del ferrocarril mexicano en veintisiete millones de pesos, dividiendo sus títulos *por mitad* en acciones y en obligaciones.

Sabido es que las primeras de las obligaciones son promesa de determinado pago de réditos á los que facilitan fondos y acciones; son títulos para participar de las utilidades ó pérdidas de una negociacion como empresarios.

La ley de 11 de Noviembre estipuló que se pudiese cambiar la emision que allí señalaba con autorizacion del gobierno; es decir, constituyó á este en juez de las necesidades que la empresa pudiera tener para aquel cambio.

La empresa manifiesta sus compromisos, hace presente que sus deudas pudieran embarazar su marcha y encarecer la conveniencia de descargarse de obligaciones y dar colocacion á acciones que pudieran salvarla de una crisis.

Evidentemente es benéfica en alto grado para la compañía esta conversion, y el gobierno no aparece identificado con ese interés á primera vista; pero el gobierno tuvo sin duda dos consideraciones poderosas: la primera, que siendo accionista,

participa de los males que puedan sobrevenir á la empresa; y en segundo lugar, que intervenida, concursada, en liquidacion ó paralizada por cualquier título la explotacion del camino, veria frustrados en un momento los sacrificios inmensos que ha hecho el país por tener la vía férrea.

Graves son las consideraciones á que se presta la creacion de un monopolio como se establece en la reasuncion de la empresa Zangroniz, llegando así al resultado sin beneficio público de ninguna clase.

Las estipulaciones del ferrocarril Zangroniz eran muy benéficas, en efecto; pero tan poco practicables, que realmente estaba paralizado el camino y con muy pocas probabilidades de producir sus prometidos bienes.

La exclusion de los beneficios de la tarifa de determinados frutos es mas alarmante que de perjuicios reales.

La vainilla, el algodón, el cacao, el tabaco en gran parte, se producen á la orilla del mar, ó donde su trayecto por agua es muy barato sin tener que acudir á la vía férrea, y en cuanto al café, su demanda equilibra sus costos, permitiendo en los términos que se propone, la exportacion. Mas adelante expondremos las ventajas respecto de otros frutos.

La construccion del muelle para la compañía, en el hecho de no ser de uso obligatorio, no puede producir ningun perjuicio público.

La comision prevé otros males de gran cuantía, pero todos, sin excepcion, del resorte del ejecutivo, y sobre cuyos males son ineficaces las leyes, pues depende todo de la aptitud, del patriotismo y de la probidad de los encargados del poder público.

Los legisladores de 1868 no se fijaron lo bastante en que haciendo á la compañía, como se le hizo, árbitra de la regulacion de las tarifas, ponía en sus manos la suerte del país entero, y que seria mucho pretender de ella, que cuando pudiera amenazarle un quebranto no ocurriese al medio que se le habia dado para salvarse.

En virtud de esos derechos que se le concedieron á la compañía, quedó la nacion colocada en esta tiránica alternativa: ó se hacen grandes con-

cesiones á la compañía, ó es imposible el comercio de exportacion.

La crisis producida por la vía férrea en los primeros momentos, ha paralizado cuantiosos capitales, ha desviado de su antiguo cauce al comercio de Veracruz que importa la mitad de las introducciones del extranjero, ha herido mortalmente en sus intereses á uno de los Estados de mas importancia.

Tales antecedentes inevitables han agravado la situacion financiera de los Estados de Puebla y Veracruz, situacion que ya existia alarmante antes de la explotacion de la vía férrea en todo su trayecto.

Produciendo la agricultura mucho mas de lo que se puede consumir, limitado el cultivo á muy determinados frutos, la abundancia misma de los productos ha perjudicado á los hacendados al punto que muchos han paralizado sus trabajos, y muchos otros han sacado al mercado sus fincas para venderlas á ínfimo precio. De todos modos el malestar, la inquietud amenazadora, los horrores todos del hambre se ciernen sobre los Estados que se han mencionado, con peligro de los intereses de la sociedad entera.

Para conjurar los males inmensos que tal estado de cosas pudiera producir, no se presentan sino tres soluciones. Una mayor poblacion que consuma, la aplicacion del cultivo á labores diferentes y la exportacion.

A primera vista se comprenden las dificultades de plantear los dos primeros medios, es decir, improvisar la inmigracion y crear nuevas industrias, no quedando como recurso de salvacion mas que la exportacion y á esta se oponen decididamente las tarifas.

No obstante la diligencia de los agricultores de Puebla, á pesar de sus esfuerzos y de sus sacrificios por salvar cuantiosos intereses, se han encontrado con un obstáculo invencible de las tarifas, á la vez que están palpando la posibilidad de cambiar de faz de los negocios todos con la baratura de las tarifas, pues en los débiles ensayos que se han hecho de exportacion, han visto confirmados con exactitud aritmética sus cálculos.

La comision, con los antecedentes que ha podi-

do adquirir, fijó de la siguiente manera las bases para fundar su opinion.

*Costo actual
de la exportacion de una tonelada de efectos.*

La tonelada tiene 5 cargas de 16
arobas, y por lo mismo su flete es . 20 pesos.
Costo de descarga, embarque, etc. 7 „

Suma 27

*Costo de la tonelada segun el convenio,
antes de que el muelle se construya.*

5 cargas de 16 arobas, flete por
tonelada á 2 pesos 10 pesos.
Costo de descarga y embarque . 7 „

Suma 17 „

Diferencia 10 „

*Costo de la tonelada
despues de construido el muelle.*

Tonelada á razon de 3 pesos por
carga 15 pesos.
Todo otro gasto 1 „

Suma 16 „

Costo actual 27 pesos.
Segun el convenio 16 „

Diferencia en favor del con-
venio 11 pesos.

Con este cálculo están conformes los Estados de Veracruz y Puebla, y como prueba evidente de que lo creen benéfico, se pueden presentar sus instancias para que el convenio se apruebe.

El trabajo encomendado á la conciencia y á la sabiduría de la Cámara, consiste á nuestro modo de ver las cosas, en indagar si los sacrificios que se exigen á la nacion, equivalen al beneficio que puede resultarle de este convenio.

Tal ha sido el punto de partida de la comision: acaso se ha alucinado exagerándose los males de la presente crisis; acaso se ha dado demasiada importancia al fenómeno de que sea un solo artículo de exportacion, y este precario, por las vicisitudes en el azogue; tal vez su buen deseo le ha presentado demasiado risueño el cuadro de una demanda poderosa del extranjero que llevará á todos sus mercados nuestros trigos, nuestra cebada, nuestras azúcares, desarrollando nuestras fuerzas, fecundando las fuentes productoras y resolviendo cuestiones sociales de tan alta importancia, que deciden de la existencia de la sociedad.

Tal vez, por último, una alucinacion de patriotismo ha hecho que los que suscribimos extraviemos el rumbo de nuestros cálculos; pero en esto, como en todo, confiamos en la alta sabiduría de la Cámara, y aplaudiremos la reprobacion del dictamen si se prueba que lo que proponemos es nocivo á los intereses de nuestra patria.

Hechas las anteriores explicaciones, proponemos á la sábia deliberacion de la Cámara el siguiente

PROYECTO DE LEY.

“Artículo único. Se aprueba en todas sus partes el convenio celebrado en 15 de Marzo de 1873, entre el ministerio de fomento, facultado por el decreto de 10 de Mayo de 1872, y la compañía limitada del ferrocarril mexicano, representada por los señores Guillermo Barron, George B. Grawley, Antonio Escandon y José M. Gibbs.”

Sala de comisiones del Congreso de la Union.
México, Abril 28 de 1873.—Guillermo Prieto.—
Miguel A. Rosas.— (Primera lectura.)

PARTE RESOLUTIVA DEL SEGUNDO DICTAMEN

SOBRE EL CONVENIO DE LAS TARIFAS.

Primera. No es de aprobarse el convenio celebrado entre el Ministerio de Fomento y la compañía limitada del ferrocarril mexicano, con fecha 15 de Marzo próximo pasado.

Segunda. Se autoriza de nuevo al Ejecutivo para gestionar otro convenio al efecto, bajo las siguientes bases:

1^ª Que la baja de fletes sea extensiva á todos los efectos nacionales que se exporten, sin escepcion, y ademas á los frutos del país que circulen por la vía, ya sea del centro á las costas, ó ya de estas hacia la capital ó intermedios; sin que tengan otros gastos adicionales, cualquiera que sea su denominacion.

2^ª Que el cobro de fletes recaiga solo sobre el peso ó volúmen de la carga, sin que pueda en ningun caso la empresa inquirir ó calificar la mercancia, ni exigir mas documentos que el conocimiento usual que requiere todo fletero.

3^ª No se concede á la compañía la adquisicion de la vía ferrea de Puebla, por Jalapa á Veracruz, en atencion á que en el porvenir será la única competencia que mejore el servicio del tráfico en la exportacion, circulacion é importacion.

4^ª Que la empresa del ferrocarril mexicano pueda construir las obras necesarias del muelle; pero que estas tengan lugar en el actual como *propiedad* nacional, y conservando la aduana en él para la debida vigilancia y administracion de la hacienda pública.

5^ª Que los 650,000 pesos anuales con que la nacion subvenciona á la empresa, continué perci-

biéndolos por la tesorería general, conforme á la ley vigente.

6^ª Que la autorizacion que se conceda á la compañía para emitir nuevas y variadas obligaciones, espresé terminantemente la suma á que ascienda este nuevo gravámen sobre la vía.

7^ª El Ejecutivo será autorizado tambien para formar otra compañía que realice en el menor tiempo posible la construccion del camino de fierro de Veracruz á México, por Jalapa y Puebla, así como la construccion de otra vía férrea entre México y Tuxpan, como complemento de la competencia saludable para el movimiento de la riqueza pública de la nacion.»

Sala de comisiones de Congreso de la Union, México Abril 28 de 1873.—*Manuel Rojo*.—(Primera lectura.)