

esta pieza. Ellas hacen patente que, cuando menos, hay una economía de cuarenta por ciento para construir y de otro tanto para explotar una vía angosta, tomando por término de comparacion los mismos gastos relacionados con una vía modelo. Y sin recurrir á datos cuya exactitud pudiera ser contestada, hay medio de hacer un estudio comparativo acudiendo á los que suministran los ferrocarriles de Tlalpam y Atzacapotzalco, cuya verdad puede comprobar cualquiera.

11. Los carruajes de Tlalpam—vía modelo, pesan diez toneladas, ó sean diez mil kilogramos, y tienen capacidad para cincuenta pasajeros. Pero como no caminan siempre llenos, se puede suponer que llevan solo veinticinco personas, lo que dá un peso muerto de cuatrocientos kilogramos por persona y si á cada una de estas se le supone un peso de cincuenta y cinco kilogramos (cinco arrobas), resultará un esfuerzo de traccion de cuatrocientos cincuenta y cinco kilogramos por cada viajero.

12: Los pequeños wagones de Atzacapotzalco—vía angosta—con capacidad para veinticuatro personas, pesan solamente mil seiscientos cincuenta kilogramos, que divididos, no entre veinticuatro, sino entre doce por la consideracion anterior, dan un peso muerto por unidad de ciento cuarenta y cinco kilogramos, que añadidos como ántes á los cincuenta y cinco del individuo, hacen un total de doscientos kilogramos que han de ser arrastrados para el transporte de cada persona que viaja.

13. Como se ve, estos guarismos que representan los gastos de traccion, se hallan uno á otro relacionados como cuarenta y cuatro á ciento, y si fueran estos los únicos de la explotacion, la economía seria de ciento cincuenta y seis y no de cuarenta por ciento; pero no siéndolo, para no exagerar en ningun sentido, deberémos suponer que la econo-

mía no va mas allá del cuarenta por ciento en los gastos de explotacion.

14. Supongamos ahora, para mayor claridad de lo asentado ántes, que dos líneas férreas de idénticas circunstancias de extension, terreno, tráfico é intereses de dinero invertido se construyen y explotan á la vez, siendo una vía modelo y otra vía angosta.

15. Los datos correspondientes á cada una serán estos

| Costo de establecimiento. | Costo de explotacion. | Intereses anuales del capital. | Producto de la explotacion. |
|---------------------------|-----------------------|--------------------------------|-----------------------------|
| Vía modelo. \$ 1.000,000  | \$ 50,000             | \$ 50,000                      | \$ 100,000                  |
| Vía angosta. 600,000      | 30,000                | 30,000                         | 60,000                      |

16. Se advierte desde luego que, en tanto que la vía modelo necesitaria obtener un producto bruto de cien mil pesos para sacar sus gastos de explotacion y para pagar al capital un interés de cinco por ciento, la vía angosta haria esos mismos pagos y gastos con un producto de solo sesenta mil pesos ó sea cuarenta por ciento ménos que el anterior.

17. Suponiendo que de esa economía de cuarenta por ciento, ceda la empresa de la vía angosta en favor del público las cinco octavas partes, tomando para sí las tres restantes, el cuadro comparativo será el siguiente:

| Costo de establecimiento. | Costo de explotacion. | Intereses anuales del capital. | Producto de la explotacion. |
|---------------------------|-----------------------|--------------------------------|-----------------------------|
| Vía modelo. \$ 1.000,000  | \$ 50,000             | \$ 50,000                      | \$ 100,000                  |
| Vía angosta. 060,000      | 30,000                | 45,000                         | 75,000                      |

19. Esta comparacion manifiesta que, en igualdad de circunstancias, la vía angosta puede producir un rédito de

siete y medio por ciento, cuando la vía modelo rinda apenas el cinco, y que al propio tiempo los fletadores ahorrarán una cuarta parte de lo que pagarían á la vía modelo por igual número de toneladas trasportadas á la misma distancia.

20. Ambas ventajas son de alto precio para los intereses del país. La primera dará aliciente á los capitalistas y facilitará el rápido progreso de los ferrocarriles. La segunda aumentará en gran manera los rendimientos de los agricultores, cuyos productos dependen mucho del mayor ó menor gasto de fletes de las comarcas productoras á los centros del consumo.

21. Figurémonos que se trata de conducir, por ejemplo, una carga de maíz cuya producción cueste \$2 50 y cuyo precio de compra en el lugar del cultivo sea de \$3, á una distancia de cuatrocientos kilómetros, mediante un flete de \$1 50. El precio de venta no será menor de \$4 50 y la utilidad del agricultor no pasará de \$0 50. Pero si el transporte se hace con cuarenta por ciento de ahorro, costará solo \$0 90 y dará al productor un beneficio de \$1 10 que es mas del doble de lo que ántes obtenía.

22. Así como el maíz, la cebada, la paja, el pulque y otros muchos productos de la tierra tienen un valor escaso y un volumen y peso considerables, por lo cual es preciosa para este ramo de industria la tan deseada baratura de los fletes.

23. De todas las desventajas que han querido imputarse á la vía angosta, una sola hay que sea digna de tomarse en consideración; ella estriba en la imposibilidad de que trenes de las vías existentes, en su mayor parte del ancho modelo, puedan correr sobre otras de distinta capacidad, resultando de ahí la precisión de que mercancías y pasa-

jeros se pasen de un tren á otro en cada estación con demora en el tráfico y aumento de molestias y de gastos.

Estos inconvenientes son serios cuando los fletes son baratos y el tráfico se hace en grande escala. Pero cuando como sucede en México, los fletes son altos y están por crear no solo los ferrocarriles sino tambien el tráfico que los ha de alimentar, tales desventajas no existen, al paso que la economía del tiempo y de gastos para la construcción que la vía angosta procura, se hacen mas estimables á causa de la vasta superficie en que nuestra población está diseminada, de la escasez del tráfico actual, de la falta de capitales para este género de negocios y del alto rédito que aquí gana el dinero.

24. Bien se comprende que todos los interesados en ferrocarriles de vía modelo resistan la adopción de la vía angosta; que desde luego, con la circulación de los trenes de aquellos, limita sus ganancias y los amenaza con una competencia desventajosa. Pero los encargados de la procuración de los intereses del mayor número, no deben hacer alto ante dificultades de este género cuando se trata del bien común.

25. Antes de mucho tiempo, cuando el tráfico haya crecido, los ferrocarriles existentes en la República, de los que la extensión está muy abajo de lo que se ha menester, se verán precisados á reducir su anchura para proporcionarse la economía permanente de la explotación. Y de entre ellos el único que tiene mediana importancia lo hará con tanta mayor facilidad, cuanto que no poseyendo el material rodante necesario, perderá relativamente poco en trasformarlo y sustituirlo por otro, ya sea que haga la transformación de un solo golpe, como lo hicieron en Inglaterra el *Great Western* y en Norte América el *Ohio and Mississippi*, ó gradualmente por medio de la intercalación

de un tercer riel que, con uno de los existentes, forme la vía angosta, dejando con el otro formada la modelo para utilizar en ella, y en tramos convenientes, las máquinas ó carros que no puedan venderse ó trasformarse.

## III.

## LA SUBVENCION.

26. A peso de oro ha comprado la República la ventaja que hoy disfruta, al ver unida á la primera de sus ciudades con el primero de sus puertos. Podria con mejor sacrificio haber obtenido igual ventaja, pero esto no obstante, la erogacion será siempre pequeña al lado de la utilidad que en el futuro habrá de producir esta mejora.

27. El subsidio que otorgó la ley de 10 de Diciembre á la empresa del ferrocarril interoceánico, es ineficaz é inconveniente; atentar la inmensa dificultad de hacer el deslinde entre la propiedad pública y la propiedad privada, y la alarma que esta operacion causaria entre todos los propietarios, para no conducir, probablemente, sino á confirmar la creencia general de que casi no existen terrenos cuya propiedad corresponda legalmente á la nacion. Por esto se propone que el subsidio en tierras sea cambiado por otro en metálico, cuya cifra es bien pequeña si se compara con la que representen las erogaciones inherentes á una empresa de tal naturaleza y magnitud, ó á los diferentes auxilios pecuniarios que de las arcas públicas se han dado á los demas ferrocarriles que tan penosa y lentamente ha adquirido la nacion.

## IV.

## EL PLAZO.

28. Al lado de estas dos modificaciones, de las cuales

la segunda es notoriamente favorable á la empresa, y la otra es tanto para ella como para la nacion, que podrá tener los mismos beneficios con menores gastos de fletes, á causa de la economía en la construccion y explotacion de la línea, se proponen otras dos que no permiten que se vacile en aceptarlas, pues son de notoria conveniencia pública y se relacionan con el plazo para el término de la obra y con la fianza en garantía de su ejecucion.

29. La construccion anual de un mínimum de doscientos kilómetros de vía de hierro, daria grande animacion á los negocios y seria mirada como un anuncio de paz y de prosperidad por todo el país, y principalmente por las comarcas que de la proximidad de esta arteria esperan el término de su malestar y de su empobrecimiento.

30. No cabe duda en que, si dentro de cinco años tuviera la República un ferrocarril que uniese á la ciudad de México con la costa del Pacífico, puesto este en contacto con el que ya existe hasta las costas del Golfo, ambos convertirian á la ciudad que habitamos en centro del comercio de tres continentes y derramarian sus beneficios por todas las comarcas que tocasen.

31. La sola ventaja de adquirir prontamente esta mejora compensaria con exceso la erogacion que motivara el subsidio pecunario propuesto, cuya cifra está completamente dentro de los límites de la posibilidad de nuestro tesoro.

## V.

## LA FIANZA.

32. Para que la nacion pudiese juzgar en un breve término de las aptitudes, crédito y recursos de la empresa, se previno en la ley de 10 de Diciembre, que á los ocho

meses de su fecha diesen los concesionarios una fianza á satisfaccion del Ejecutivo por doscientos mil pesos.

33. Presentados los fiadores en tiempo oportuno, en Diciembre próximo pasado, á causa de dificultades de poca importancia, no ha podido todavía otorgarse la correspondiente escritura por estarse procurando en la actualidad ar completo lleno á los requisitos exigidos por el Ejecutivo.

34. A tal punto son notorias las erogaciones hechas por el concesionario y su buena voluntad y diligencia para cumplir los compromisos que tiene aceptados, que hasta podria hoy prescindirse del requisito de la fianza, puesto que en caso de falta de cumplimiento por su parte, la sola caducidad de la concesion seria una pérdida de no despreciable cuantía, porque con ella quedarian sin valor los gastos invertidos en las exploraciones del terreno, levantamiento de planos y demas preliminares.

35. La fianza no tiene por objeto el aseguramiento de intereses entregados anticipadamente, puesto que la subvencion habria de pagarse solo por los tramos construidos y por lo mismo puede decirse que seria excusada cuando nadie puede dudar hoy de la formalidad de la empresa, ni de su competencia para el asunto que trae entre manos.

36. Méenos puede quedar lugar á la duda cuando, para allanar dificultades inesperadas y de poca monta, es ella misma la que solicita poner en depósito la suma por afianzar, hasta que pueda sustituir esa garantía por la hipoteca de un tramo bastante de ferrocarril construido. Y ya se ve que ella misma habrá de esforzarse en acelerar la construccion, para disminuir el tiempo en que deje de percibir el producto ó rédito de la suma depositada.

37. Ni la mente de la ley de 10 de Diciembre, ni la de ninguna otra, ha sido ni puede ser que el fisco oprima sin

necesidad y sin provecho á una empresa útil. Sus prevencciones tienden únicamente á asegurar los intereses públicos y á impedir que la nacion, en su anhelo por adquirir mejoras, sea jamas el ludibrio de hábiles especuladores. Conseguido este objeto, la prudencia y el bien público aconsejan y exigen que se deje la mayor libertad, la mas amplia latitud de obrar, á los que asocian una parte de su fortuna con el interes nacional.

38. Mejor garantía que la fianza constituye la prenda, y así lo reconoce el Código civil del Distrito, cuando en su artículo 1886 dice:

*Si el obligado á dar fianza en los casos del artículo anterior no la hallare, podrá dar en vez de ella una prenda, ó hipoteca que estime bastante para cubrir su obligacion.*

39. Seria en verdad incomprensible, por absurdo, que cuando la legislacion comun deja lugar á cualquier hombre para optar entre la fianza, la hipoteca ó el depósito, se restringiera esta latitud á quien invierte sus fondos en procurar el desarrollo de la riqueza pública.

## VI.

### CONCLUSION.

40. Aun cuando los miembros de esta comision que tienen hoy la honra de dirigirse á la representacion nacional, no abrigasen las ideas que constantemente han manifestado sobre esta materia, propondrian resoluciones análogas á las que ahora consultan, para dar acatamiento á la opinion pública que reclama la expedicion del asunto, y para no permanecer indiferentes ante el espectáculo de un país rico y lleno de elementos de vida, que sin embargo se está muriendo de aniquilamiento y de pobreza.

41. Conviene tener muy presente que el éxito de este negocio habrá de tener mayor alcance de lo que sus propios límites abarcan. Si una resolución pronta y favorable permite la realización de la obra, vendrán desde luego á fecundar nuestro suelo, no solamente los capitales que á ella se consagran, sino otros muchos á su ejemplo, buscando el mayor lucro que aquí produce el dinero y huyendo del estancamiento á que se hallan reducidos en el viejo continente y de los peligros que engendran las guerras sociales que allí amenazan.

42. Hechos patentes é innegables son:—que el país se halla en un estado de aniquilamiento y de pobreza que aumenta de día en día:—que le hace falta una población numerosa, estrechamente ligada por la comunidad de intereses, de necesidades y de hábitos y de todos los demás vínculos que mantienen á las sociedades modernas:—que al crecimiento indispensable de nuestra población se opone la falta de los medios actualmente en uso para las comunicaciones de los pueblos:—que la feracidad de nuestro suelo, la benignidad de nuestro clima y la variedad de nuestras producciones serán joyas de escasa valía, si como ahora, existe la plétora en los graneros y en los campos incultos por falta de consumo en el interior, y de medios fáciles para llevar al exterior el excedente de sus frutos.

43. Existe para México un peligro, cuyo nombre adivina el patriotismo, aunque la pluma se niegue á trazarlo. Este peligro no se conjura por la existencia de una línea imaginaria en las cartas geográficas, ni por la elevación de una muralla semejante á la de China, dado que ella fuera posible.

44. El sordo rumor que anuncia este peligro, debe encontrar su resonancia en nuestros pechos para que desper-

tando de nuestro letargo, nos apresuremos á demostrar con hechos que somos capaces de alentar vida propia, manteniendo en alto nuestra soberanía nacional, y que nos hallamos al nivel de la civilización peculiar al siglo en que nos hallamos.

45. Para repeler esta agresión estraña serán infinitamente más eficaces que el *statu quo* y la inercia, la actividad en los negocios y el incremento de fuerzas, que traerán consigo la explotación de nuestras riquezas y el desarrollo de nuestros elementos naturales.

46. Contrastan singularmente la feracidad de nuestro suelo y la abundancia de nuestras riquezas, con el crecido número de indigentes que pueblan nuestras ciudades y nuestros campos, y que, faltos de trabajo y de medios de subsistencia, están siempre prontos á formar séquito á los trastornadores del orden, tan solo por sustraerse á la miseria y á las privaciones de que viven rodeados.

47. El más eficaz remedio de estos males consiste en proporcionar pan y trabajo á los necesitados; en facilitar la alianza y la mutua ayuda de los intereses legítimos, y en hacer que para el hombre y para los productos de su industria sean nulas las distancias, y que estas se midan solamente por el yugo en que el labrador hace que se apoye el timón del arado con que fecunda la tierra.

48. Las condiciones bajo las cuales se presenta este asunto parecen aceptables en su todo, máxime, cuando las dos únicas empresas que, unidas, pudieran competir con la que representa el actual concesionario del ferrocarril interoceánico, es decir, la del internacional de Tejas y la de México á Veracruz, parecen no estar listas todavía para entrar en negociaciones serias, según se advierte por la nota que los Sres. Escandon y Crawley, directores de esta última, dirigieron

desde Orizaba al ciudadano ministro de fomento el 18 de Marzo próximo pasado.

49. Toda demora en el despacho de este negocio causa pérdidas irreparables y aumenta la impaciencia de los pueblos empobrecidos y de los hombres á quienes exaspera la falta de trabajo y de sustento. Si el sexto congreso lo resuelve, inspirándose por el celo que ya ha demostrado en bien de los intereses nacionales, dotará al país de una gran mejora y obligará la gratitud de los mexicanos.

50. En opinion de los que suscriben, la resolucion que conviene adoptar en la materia es la que encierra este

#### PROYECTO DE LEY.

“ Artículo único: La vía férrea y los ramales de ella á que se refiere la ley de 10 de Diciembre de 1870, tendrá 0,914 milímetros, ó sean tres pies ingleses de ancho entre los bordes interiores de los rieles.

“ La subvencion en tierras de que hablan los artículos 7 y 8 de la ley citada, será sustituida por la de seis mil pesos por cada kilómetro de vía concluida, pagados en bonos certificados del valor de cien pesos, admisibles como dinero efectivo hasta en una quinta parte de los derechos de importacion que se causen en la aduana marítima de Veracruz.

“ La vía férrea y los ramales estarán terminados dentro de ocho años contados desde la promulgacion de esta ley, bajo las penas de caducidad y multa de doscientos mil pesos, á quo se refieren los artículos 19 y 20 de la ley de 10 de Diciembre de 1870; y en cada año, desde 1874 inclusive en adelante, se construirán, prévia la aprobacion de los planos respectivos, y bajo las mismas penas, por lo menos ciento cincuenta kilómetros de ferrocarril, ya sea en uno ó

mas tramos, á lo largo de la vía principal, ó de sus ramales, con tal que estos tramos queden ligados á los extremos de la vía, ó á la ciudad de México.

“ Se amplía por tres meses, desde la publicacion de esta ley, el plazo fijado por la del 10 de Diciembre de 1870, para el otorgamiento de la fianza de doscientos mil pesos de que habla su artículo 19, pudiendo dicha fianza sustituirse en cualquier tiempo por el depósito de igual suma en dinero efectivo, ó por la hipoteca de bienes raíces, cuyo valor libre exceda de trescientos mil pesos.

“ Si la vía principal no pasase por Toluca, la empresa deberá construir un tramo de ferrocarril entre dicha ciudad y Acámbaro ó sus inmediaciones, bajo las mismas condiciones fijadas en esta ley y en la de 10 de Diciembre de 1870, y sin aumento de plazo.

“ La línea interoceánica ó sus ramales podrán ligarse con las que se construyan á virtud de la concesion de 8 de Octubre de 1870, dada para el establecimiento de un ferrocarril de México á Toluca con ramal á Cuautitlan; pero ya sea que se liguen ó no con dicha vía, no gozará la empresa, mientras esté vigente dicha concesion, de la subvencion otorgada en esta ley para los tramos entre México y Toluca y México y Cuautitlan, pudiendo sin embargo, construir dichos tramos, pero sin subvencion pecuniaria, pues dicha subvencion está ya concedida á la empresa de Toluca y Cuautitlan.

“ Sala de comisiones del congreso de la Union. México, Abril 30 de 1873.—*Gabriel Mancera.*—*Agustin Mont.*—*Javier Stávoli.*”