

Sobre todo, el asunto de las tarifas, que es la mancha mas negra en el gobierno de estos tres años, debiera llenar de sonrojo, si no á los fautores del crimen que fueron los que obtuvieron las ventajas, á lo menos á aquellos de sus cómplices que no obtuvieron ningunas.

Como quiera que sea, aunque con una infinita repugnancia, con una de esas repugnancias que apenas nos dan fuerzas para sostener la pluma entre las manos, vamos á ocuparnos de ese súcio, de ese indecentísimo negocio.

CAPITULO XII.

DISCUSION Y APROBACION DEL CONVENIO DE LAS TARIFAS.

En 10 de Mayo de 1872, recibia el Gobierno para su aprobacion el decreto siguiente:

"Art. 1º. Se autoriza al Ejecutivo para que negocie con la compañía empresaria del ferrocarril de Veracruz, una reforma en la parte de la tarifa que se refiere á los gastos nacionales en su movimiento de descenso á la costa, en términos que el flete por tonelada no exceda de diez pesos en toda la extension de la línea.

"Art. 2º. A los diez dias de la fecha de esta ley, el secretario de fomento dará cuenta al Congreso para su aprobacion, con el arreglo que se celebre con los concesionarios."

Un diputado, gobiernista por cierto, explicaba en una sesion del último período de 1873, la razon que se habia tenido para autorizar al Ejecutivo á hacer semejante contrato. La compañía inglesa, debido á la falta de competencia, habia subido los fletes y pronto se vió que un fer-

rocarril construido casi en su totalidad con el dinero de la nacion, no correspondia á las esperanzas que sobre el particular esta se habia formado. Harémos notar, para la historia de esta discusion que como se ve, se trataba de una rebaja en las tarifas de los frutos que caminaran en su descenso á la costa, sin hacer la menor diferencia acerca de su destino ó de su clase.

Otro de los motivos que tenia el Congreso para pedir una rebaja en las tarifas, era que el gobierno habia comprado á la par acciones por valor de cerca de \$ 4.000,000 cuando todo el capital social de la Compañía representaba solamente 11.000,000, y esta compra ruinosa habia sido en un tiempo en que las acciones corrian al 33 p^o, precio que despues ha bajado considerablemente.

El Ejecutivo, en vez de cumplir con aquella autorizacion, presentó el contrato de 15 de Marzo que ya hemos visto, y que es una cosa enteramente distinta, y lo raro era que no habiendo cumplido con la autorizacion, daba al convenio algunas veces el carácter de iniciativa de ley cuyos trámites no corrian, y al paso que otras veces la consideraba como el resultado de la autorizacion ya dicha.

Para que ese *quid pro quo* pudiese pasar con mayor facilidad, se hacia una rebaja en las tarifas. Efectivamente, en las concesiones de 1867 y 1868, el gobierno de acuerdo con la compañía podia modificar aquellas cada dos años, con tal de que esta no percibiera menos del 12 por ciento de interes anual sobre el capital, y por el convenio de 15 de Marzo el máximo de interes se reducía á un 8 por ciento, y para que la compañía en ningun tiempo pudiera reclamar contra esta reduccion, se dispuso que ese máximo fuera perpetuo. Como no vamos á entrar aun en el exámen de lo que son las tales tarifas, demostraremos ma-

poco mas delante que esta aparente ventaja era gravosa, y que mas que una reduccion era un ataque á los intereses del comercio nacional; por ahora, en pocas y breves palabras, queremos dar la historia de la discusion.

Ya hemos visto las razones que dió la segunda comision dictaminadora para que ni el gobierno ni los contratistas admitiesen el que se discutiera artículo por artículo, so pena de quedar por el mismo hecho anulado el contrato. Se discutió, pues, en globo, desde el 27 de Noviembre de 1873 hasta el 17 de Diciembre siguiente, y jamas una discusion se habia presentado mas acalorada, jamas la nacion habia tenido defensores mas ardientes y mas francos. Mancera, Aubry, Cañedo, Robles Gil y tantos otros, desplegaron, aunque en vano, sus excelentes cualidades oratorias, porque hace tiempo que compuestos y elegidos los congresos de cierta manera, la razon y la conveniencia se estrellan ante la voluntad ministerial.

Llegado el dia de la votacion definitiva, se presentó la proposicion suspensiva siguiente:

“No se continuará esta discusion sobre tarifas, hasta que se declare que no pueden votar los CC. Alcalde, Donde, Ramon Guzman, Martinez de la Torre y Múgica y Osorio, por hallarse comprendidos en la prohibicion del art. 136 del reglamento.—Montiel.—L. Torres.—J. Gonzalez.—Talavera.”

El artículo á que la proposicion se refiere, establece que los secretarios del despacho y de los territorios que asistan á informar á una sesion sin voz ni voto, se retiren antes de la votacion, así como los diputados que tengan interes personal en algun asunto.

Fundó el diputado Montiel la proposicion de la siguiente manera:

“El C. Alcalde notorio es que es abogado del Sr. Zangróniz. En el actual convenio se destruye la concesion Zangróniz, puesto que se traspasa á la Compañía Mexicana; luego el C. Alcalde tiene interes en esto como abogado del Sr. Zangróniz.

“El C. Dondé es abogado y lo ha sido mucho tiempo de la Compañía.

“Este es el fundamento respecto de este ciudadano.

“Del C. Ramon Guzman se ha dicho constantemente que es accionista; entonces tiene igual interes que los demas ciudadanos de que he hecho antes mencion.

“El C. Martinez de la Torre, ademas de ser accionista yo lo he visto patrocinar negocios de la Compañía.

“El C. Múgica y Osorio, empleado tambien del ferrocarril, aunque es de nombramiento del gobierno, el sueldo lo recibe de los fondos de la misma Compañía.

“Estos son los intereses que se quieren excluir para la votacion, y estos los fundamentos que hemos tenido para presentar la proposicion que ha oido la Cámara.”

El diputado Alcalde protestó furioso contra tal aserto, diciendo que la voz menos autorizada de la Cámara le acusaba, y para probar que decia verdad, refirió una patética historia de familia, tanto que hizo observar el Sr. Baz que si la discusion seguia así, tendrian unas de aquellas sesiones convulsivas y escandalosas que deshonran al parlamento y á la nacion.

El Sr. Martínez de la Torre, dijo entre otras cosas, que se podia ser mas ó menos rico; pero no mas ó menos honrado, porque la honradez no tiene grados, y que esa profunda conviccion habia gobernado siempre su conducta pública y privada; que su frente estaba limpia de toda mancha; que no vacilaria entre su patria y los deberes de

la amistad, y negó lo asegurado por el Sr. Montiel, concluyendo con las palabras siguientes: “Pocos momentos faltan para que se termine la votacion, y procederé no solo inspirándome en la rectitud é imparcialidad de mi conciencia, sino en lo que yo crea digno de quien no acepta advertencias en cuestiones que solo mide la dignidad personal.”

El Sr. Montiel avisó que retiraba la proposicion de acuerdo con los autores de ella, dejando á la conciencia de los diputados y al juicio de la Cámara la conducta que de parte de ellos se deberia observar, y añadió: “En consecuencia, supongo, cesarán aquí las biografías de las personas que se han tomado el trabajo de hacerlas.”

El Sr. Dondé explicó que aunque abogado de la compañía lo era en aquellos negocios que tenian que versarse ante los tribunales, que nada tenian que ver con la actual cuestion y que de consiguiente no se creia interesado en ella. En seguida el señor secretario manifestó, que á petición de los autores de la proposicion se hacia saber á la Cámara que la habian reformado en el sentido de borrar de ella el nombre del Sr. Guzman, porque estaban convencidos de que no era accionista. Las tarifas se aprobaron por 92 votos contra 87, absteniéndose de votar el Sr. Martinez de la Torre.

No vemos mucho de particular en todo esto: debates parlamentarios, nada mas, y una mayoría sometida ciegamente al Ejecutivo; pero con asombro de la cámara, el 29 de Diciembre se presentó á ella el señor ministro de fomento, manifestando que durante el tiempo de la discusion del convenio de las tarifas, el gobierno promovió de nuevo que se hiciesen algunas modificaciones favorables al comercio y á la agricultura nacionales, y que con este motivo se

tuvieron diversas conferencias con los directores de la compañía, y hubo un nuevo convenio que quedó arreglado el 17 de Diciembre, (día de la aprobacion del antiguo). Manifestaba ciertas razones porque el gobierno no habia dado cuenta con este nuevo convenio, entre otras la de que habia creído que la discusion se prolongaria por mas tiempo. "Una vez declarado por el congreso suficientemente discutido el dictámen de la primera comision de hacienda, continuaba, el Ejecutivo tenia que conformarse con esta resolucion, reservándose para otra oportunidad poner en conocimiento del congreso los últimos arreglos hechos con la empresa del ferrocarril mexicano. Esto no puede hacerse en la misma sesion del 17, por no estar aun firmados los nuevos convenios." En ellos, segun el ministro, la compañía hacia no solo algunas modificaciones, sino que rectificaba varios errores del escribiente que habia sacado la copia.

A esta última clase pertenecia el de haber omitido que la subvencion pagada en los puertos seria tan solo por diez años, el de que la compañía deberia tener lanchas aligadoras de vapor, en vez de la facultad de tenerlas ó no tenerlas, como antes se explicaba. De aquí surgieron nuevas discusiones que terminaron el 17 de Enero de 1874, en que las modificaciones fueron aprobadas. Pero antes de pasar adelante creemos indispensable dar una idea de las modificaciones dichas, copiando la ley expedida por el congreso.

"El congreso de la Union decreta:

"Artículo único. Se modifica y adiciona el convenio celebrado en 15 de Marzo de 1873 entre el ministerio de fomento y la compañía limitada del ferrocarril mexicano,

conforme á las bases contenidas en el acta de 17 de Diciembre del mismo año, en los siguientes términos:

"I. El artículo 1^o quedará así:

"Art. 1^o La tarifa máxima perpetua de frutos nacionales, destinados á la exportacion para el extranjero, se fija á razon de tres pesos por carga de diez y seis arrobas, desde México á Veracruz, y la parte proporcional de esta 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, la tarifa será de dos pesos por carga para los mencionados efectos que se exporten al extranjero. Los frutos nacionales consignados á la exportacion, que partan desde cualquier punto despues de la estacion de Boca del Monte, pagarán ademas, 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 podrán dentro de cinco dias contados desde la llegada de los efectos á Veracruz, avisar á la compañía que no exportarán, en cuyo caso pagarán en el acto la diferencia del flete. La compañía tendrá derecho para exigir á los interesados que justifiquen la exportacion de los efectos nacionales, á cuyo fin le presentarán 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 justifiquen la exportacion con-

forme á las leyes. Pasado este plazo sin haberse 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. El cobro de estas multas deberá hacerse por medio de la autoridad judicial conforme á las leyes.

“ II. El artículo 12 quedará como sigue:

“ Artículo 12. La subvencion de quinientos sesenta mil 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 *durante diez años* con el tanto por ciento de los derechos de importacion causados en los puertos de Veracruz, Tampico, Matamoros, Mazatlan y Manzanillo, que sea necesario para cubrir la espresada suma, y que se separará 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 artículo 20 de la ley de 11 de Noviembre de 1868. Concluidos dichos diez años seguirá haciéndose el pago de la subvencion expresada con arreglo á esa ley de 11 de Noviembre de 1868.

“ III. El artículo 20 quedará como sigue:

“ Artículo 20. A la conclusion del muelle que construya la compañía, pondrá esta lanchas aligadoras de vapor para la carga y descarga de los efectos por el referido muelle. Los artículos trasportados directamente de la vía al muelle, ó de este á aquella, causarán un peso por cada tonelada desde la estacion de la Caleta hasta el costado del buque y viceversa.

“ En el citado convenio de 1^o de Marzo se considerará el siguiente artículo:

“ Artículo 33. El gobierno tiene derecho de mandar colocar un alambre en los postes de las líneas telegráficas de la compañía, la que no exigirá por esto ninguna compensacion, siendo de cuenta del gobierno la colocacion, conservacion y reparacion de dicho alambre, estableciendo sus oficinas telegráficas con independencia de la compañía. El gobierno conservará el derecho de tener el referido telégrafo, mientras le posea y administre por sí mismo.

“ Palacio del congreso de la Union, México, Enero 16 de 1874.—*M. Romero Rubio*, diputado presidente.—*S. Nieto*, diputado secretario.—*Julio Zárate*, diputado secretario.”

Para que mejor se comprendan las diferencias entre el antiguo convenio y el nuevo harémos un resúmen de ellas, evitando al lector un trabajo semejante.

Conforme al antiguo convenio la vainilla, el café, el cacao, el tabaco, la cochinilla, el añil, el algodón, el lino, las maderas finas y las de tinte por una excepcion desfavorable pagarian á razon de cuatro pesos por carga de México á Veracruz.—Segun el nuevo convenio, pagarian tres pesos como los demas frutos nacionales.

Conforme al antiguo convenio, al hablar de la multa del artículo 1^o no se designa quien deberá hacerla efectiva.—Segun el nuevo debe exigirla la autoridad judicial.

Conforme al antiguo convenio la subvencion de quinientos sesenta mil pesos anuales de que trata el artículo 12 y que se deberia dar por nuestras principales aduanas no tenia término.—Segun el nuevo, se fijaba el término de diez años.

Ya hemos expresado la obligacion de la compañía de poner lanchas aligadoras, y ademas vemos que se concede

gratuitamente al gobierno el derecho de colocar un alambre telegráfico en los postes de la compañía.

Las modificaciones de que acabamos de hablar causaron una profunda sensación en la cámara, desde el punto en que fueron presentadas, aunque de diversos modos. De bochorno y de vergüenza en la grey ministerial, que tan sumisa se había prestado desde luego á obsequiar la voluntad del Ejecutivo; de indignación de parte de la fracción independiente, que veía que aquel jugaba á su antojo con los intereses nacionales.

En cuanto á la primera de dichas fracciones, veía que el mismo Lerdo, que antes le había impuesto su voluntad, no encontraba buena su propia obra, y que él, autor de ella, tenía á bien enmendarla y hallar malo, lo que sus partidarios sin discusión y sin dignidad habían encontrado bueno. Y ¡admirable coincidencia! por no sospechar otra cosa, Lerdo modificaba las tarifas en bien de la nación, cuando la mayoría ministerial en bien de la nación las aprobaba. Esta era una humillación mas, que hacía sentir á su partido; era reprocharle de una manera terrible su falta de vergüenza y de decoro, y no son extrañas estas inconsecuencias en el presidente Lerdo. Bajo su sombra no se formarán nunca ciudadanos: el antiguo rector de S. Ildefonso no ha perdido aún sus hábitos de pedagogo, y juzga que la República Mexicana no es mas que un inmenso colegio, que sus moradores son sus alumnos y que deben por lo mismo estar bajo su férula.

Cuando estas modificaciones, que se trataba de registrar únicamente en el acta, pasaron á una comisión merced á la energía de algunos diputados independientes, se discutieron y el diputado Silva, después de citar los artículos

de la constitución que solamente al congreso dan facultades de legislar, exclamaba:

“Y es tan evidente que el Ejecutivo ha legislado, que ninguno me pudiera explicar aquí, que carácter tenga el convenio de 17 de Diciembre, si no tenía el de ley-contrato. ¿Es acuerdo del Ejecutivo? ¿Es supremacía? Por mas que busco la clasificación legal de este acto no le hallo otra cosa que el de un acto legislativo, que va á tener tanta fuerza como el mismo contrato de las tarifas.”

Tal es la historia general de la discusión del convenio llamado de las tarifas, el mas ruinoso que hasta ahora haya celebrado el Ejecutivo, y que viene á probar la unidad de intereses que mantiene con la Compañía inglesa. De una simple autorización para celebrar un contrato sobre baja de las tarifas de los efectos nacionales que se dirigiesen á la costa, se valió para dar ese conjunto de disposiciones que sacrifican los intereses nacionales á los de una compañía extranjera.

Por ahora no hemos hecho mas que referir á grandes rasgos la historia de las tarifas. En el próximo capítulo demostraremos lo ineficaz de las mismas.