

CAPITULO XIII.

EXAMEN DEL CONVENIO SOBRE LAS TARIFAS.

El artículo 1º de las tarifas, establece que la máxima perpétua para los efectos nacionales destinados á la exportacion, es la de tres pesos por carga de diez y seis arrobas desde México á Veracruz y la parte proporcional de esa cuota, segun el número de kilómetros de las estaciones, excepto para los efectos salidos de Boca del Monte, que pagarán ademas seis centavos. Esto hasta la conclusion del muelle, que despues de ella será de dos pesos y tres centavos respectivamente.

Los efectos destinados al consumo interior que bajen ó suban por la línea, pagarán como máximun diez y ocho pesos por carga de diez y seis arrobas, segun el artículo 8º.

Esta extraña diferencia entre los derechos impuestos al consumo interior y á la exportacion, que choca inmediatamente, está explicada por la autorizada voz de uno de los diputados, que en 1873 recibia las inspiraciones directas del ministerio. Queremos hablar del Lic. D. Emilio Velasco; quien, en sesion de 4 de Diciembre manifestaba que si la circulacion interior estaba sometida á fletes mayores que la exportacion, no se hacia en beneficio de los mercados extranjeros, sino en beneficio nuestro, porque la

baja de las tarifas á los efectos exportados, darian á estos un gran incremento, favoreciendo la produccion, la demanda del trabajo y la alza de los salarios, y que poco importaria que los derechos del consumo continuasen como ántes, si favoreciendo la exportacion, se favoreciese á las clases sociales. Que respecto del consumo se deberia procurar que los efectos estuviesen al alcance de todo el mundo; pero que respecto de la exportacion, el objeto era enteramente distinto, porque se tendia á que los productos domésticos pudiesen entrar en competencia con los productos similares de otros países.

Tan rara, tan absurda, y perdónese la expresion, tan infensa economía política, solo la explicariamos salida de la cabeza de nuestro Ministro de fomento, si nó viéramos en ella el interes extranjero sobrepuesto siempre al interes nacional; si nó viéramos, expresándonos en términos claros y comprensibles para todo el mundo, mas de un exportador accionista del ferrocarril, que graba el consumo en beneficio de sus tarifas, y que aligera los derechos de exportacion en beneficio de su propio bolsillo.

Sabido es que la exportacion se produce por causas naturales, no teniendo mas aliciente que el interes individual del comerciante. Cuando los efectos que se producen en un lugar se consumen allí mismo en su totalidad, el comerciante no los exporta, porque le es mas cómodo venderlos en el lugar del consumo, donde recibe inmediatamente su valor en cambio, que exportados, exponiéndolos á las averías, á las pérdidas, á los riesgos del camino, recargando su valor con las molestias, los gastos y los fletes. Los efectos se exportan cuando son mayores que el consumo; se exporta lo sobrante, poco ó mucho, y cuando se puede se fabrican cantidades enormes de cualquier ma-

teria que no solo baste para un consumo interior, sino para el exterior que con frecuencia aventaja á aquel. La exportacion tiene lugar por sí misma, es un hecho que se produce naturalmente sin necesidad de prima, que seria siempre gravosa á una nacion, porque sus gastos crecieran, á medida que la exportacion aumentara.

Subir los derechos al consumo interior y bajarlos á la exportacion; lograr por este medio que al comerciante le sea mas cómodo exportar, que procurar la venta en el lugar de la produccion, es trastornar el órden natural de las cosas; es encarecer los efectos en el lugar donde tienen origen; es traicionar al propio país en donde se elaboran, y en ello veriamos una extravagancia, si tal cosa, perdonándonosos segunda vez, no fuera una picardia.

Supongamos, por ejemplo, que al azúcar que se elabora en las costas de Veracruz se le impusiese medio real por derecho de exportacion, y un peso por derecho de consumo, ¿qué dueño de ingenio tendria la extravagancia de subir su azúcar hasta la mesa central de México, en donde la venta seria mas difícil, porque no estaria al alcance de la generalidad el comprar azúcar?

¿Qué se conseguiria con tal cosa? Que los Estados-Unidos, y no nosotros fueran los aprovechados de ese rico producto. Esto casi es como el proyecto salido de un cosechero de las costas de Sotavento, que pedia que el gobierno diese una prima de dos reales por cada arroba de azúcar que se llevase al extranjero. En el caso de que se exportasen 20,000 arrobas, tendria el gobierno que pagar 5,000 pesos, y para tal gracia valdria mas que la exportacion no existiese. En el caso actual un resultado semejante se verifica, con la diferencia de que la prima la paga directamente el consumidor mexicano, pues que el efecto

se encarece en el país, inmediatamente que por el medio artificial, ó mas bien artificioso de las tarifas, se facilita mas la exportacion que el consumo.

Los caballeros de industria que tal economía inventaron, aparentaron ignorar que es un hecho puesto en la naturaleza de las cosas, que allí donde el efecto se produce en abundancia debe ser mas barato; que en los huertos se regala la fruta; que donde el vino se fabrica se embriaga de balde el que visita la taberna; que en los llanos de Apam se da al viagero que pide agua un vaso de pulque, y que lucidos quedarian los pulqueros de aquel rumbo, si al consumo de aquel lugar se le impusiesen tales derechos, que una persona que no se pudiese pasar del uso diario de ese líquido, tuviera que trasladar su domicilio de San Bartolo á México para consumirlo mas barato. Las tales tarifas rayan en el absurdo. Se habia visto hasta ahora que se protegiese al nacional contra el extranjero; pero no vice-versa.

Probado está por la experiencia que toda industria que se crea por medio de la proteccion, es dañosa á un país porque establece un movimiento de riqueza ficticio, que no puede vivir sino por medio de la misma proteccion continuada, que se resuelve en último resultado por una contribucion indirecta impuesta al consumidor. Esto cuando es en favor de los industriales de un país; pero cuando es favor de los comerciantes de fuera....!

Un diputado de una ilustracion no comun, el Sr. Zaldívar hablando á este propósito, se expresaba en la sesion de 9 de Diciembre en los siguientes términos:

“La ciencia económica tiene demostrado, que las primas concedidas á una industria cualquiera tienen el gran inconveniente de producir una dislocacion artificial de los

capitales, de darles un falso impulso, haciéndoles concurrir á la explotacion en que no se les emplearia sin ese aliciente por falta de utilidades, y distrayéndolos de otros empleos en que podrian tenerlas.

“ De esta dislocacion resulta una pérdida de riqueza que á nadie aprovecha, y que respecto de la exportacion puede palpase por medio del ejemplo siguiente: supóngase que la tonelada de maiz valga en México quince pesos, y en la Habana treinta y cinco; pues á pesar de esta enorme diferencia no convendria exportar, porque cada tonelada importada en la Habana valdria:

Costo en México.....	\$ 15 00
Flete al puerto.....	“ 20 00
Conduccion al buque.....	“ 7 00
Flete de mar, (por ejemplo).....	“ 2 00
	<hr/>
Total	\$ 42 00
Precio corriente en la Habana....	“ 36 00
	<hr/>
Pérdida para el exportador.....	\$ 9 00

“ Pero si se da una prima de once pesos por tonelada, no solo se compensa la pérdida de nueve, sino que hay para el exportador una utilidad que aparentemente es de dos pesos; pero en realidad no sucederá así, porque el precio corriente de la Habana son treinta y cinco pesos; habrá que vender á treinta y cuatro para atraerse el consumo, y el exportador solo utilizará un peso, perdiéndose el otro en la operacion, sin provecho para la riqueza del país.”

La cuestion como se ve, como se palpa, no es científica, sino de sentido comun. Léjos de promoverse la industria del país, se mata, porque encarecidos los efectos de la exportacion, dada la prima en favor del extranjero, los cambios

interiores se hacen mas difíciles. Esa prima á la exportacion es por lo mismo una iniquidad.

Y este es el primer efecto de esas tarifas; esta es la decantada ventaja de que goce la compañía del ocho por ciento, en vez del doce.

Tal cosa no bastaba: la Compañía tenia medios, y medios que solo debian estar en manos de las autoridades, medios de fiscalizacion para hacer efectiva esta preferencia de la exportacion sobre el consumo. La Compañía expide documentos para los efectos que se han de exportar, exige á los consignatarios que comprueben que los efectos se han exportado, y si despues de un mes no lo hacen incurrirán en una multa á favor de la Compañía de tres tantos del importe del flete que hubieren causado los efectos.

Ignoramos cómo el gobierno dejó á la Compañía el derecho de ejercer esa odiosa fiscalizacion, que solo debiera pertenecer á los empleados de una aduana; ignoramos por qué razon la pena que se impone á los que usan del flete de la exportacion, como de un fraude, se aplique á favor de la Compañía, cuando toca al gobierno percibirla. Que esta tenga derecho á la indemnizacion, pase; pero de esto á que ejerza atribuciones fiscales entre nosotros, á que se le concedan derechos que solo pertenecen á la administracion, es muy diverso. En el hecho actual vemos aquel carácter siempre invasor que el inglés ha manifestado donde quiera que ha logrado establecer colonias, compañías, ó casas de comercio, carácter siempre semejante tanto en Asia como en Africa y en la Oceanía, y localizando la materia, tanto en Tepic, como en Belice, como en el Gobierno de la Union, al tratarse del ferrocarril mexicano. En cuanto al hecho de nuestro gobierno de permitir que una compañía invada facultades que solo á él pertenecen, ve-

mos una falta de dignidad que deshonrara al país, si no se vieran las continuas protestas que de hecho lanza contra semejantes atentados.

No nos ocuparemos aquí de las tarifas diferenciales, es decir de aquellas que cobra la Compañía en ciertos puntos, estableciéndolas mayores que en el resto del camino. Diremos solamente que tratándose de una vía subvencionada por el gobierno, siendo el gobierno accionista, todos los ciudadanos fuera cual fuera su Estado ó su domicilio, deberian estar bajo las mismas condiciones que los demas, puesto que todos contribuyen igualmente á una misma medida. En las presentes tarifas el gobierno ha destruido esa igualdad que debiera existir, recargando el flete de los efectos que salgan á la exportacion desde Boca del Monte en adelante. No es este uno de los principales pecados del convenio y nuestro objeto mas bien es señalar los puntos mas esenciales del mismo, que hacer de él un análisis minucioso.

Pasarémos por alto el disparatado art. 7^o que tal hilaridad causó en la Cámara, puesto que por él cada cabeza de ganado lanar ó vacuno ó de otra especie, cuando no se ocupe un wagon por entero paga veintidos pesos setenta y un centavos, poniendo con esto trabas al tráfico de ganado. Examinarémos muy por encima el art. 9^o en que se faculta á la Compañía para hacer el cambio de sus tarifas dentro del máximun, despues de cuatro meses de avisarlo al público, y solamente en bien de la brevedad recordarémos las doctrinas sobre el particular de Lamé Fleury, citado por uno de los oradores de la Cámara.

“Los caminos de fierro, dice aquel publicista, creados por el poder público para el servicio general y á costa de las cargas impuestas á la propiedad y á todos los ciudada-

nos, no pueden dar lugar á la percepcion de tarifas distintas de aquellas que hayan sido especial y expresamente determinadas por las autoridades competentes

“Bajando (la compañía) sus tarifas para el trasporte de mercancías, sin haberse conformado con las condiciones que le son impuestas en su concesion, la compañía comete una falta que puede redundar en perjuicio de tercero y motivar en favor de él una condenacion á daños y perjuicios.

“Todo cambio hecho en las tarifas, sea para aumentarlas, sea para disminuirlas, interesa al público, y *no puede verificarse, sin el consentimiento de la autoridad*, encargada de conciliar por el arreglo de las tarifas, los derechos é intereses colectivos y privados, que van á ser comprendidos en esa determinacion.”

No se necesita tener vista de lince para comprender que una baja de tarifas desnivela el comercio, como le desnivelaba antes la frecuencia en la rebaja de los derechos aduanales impuestos á la importacion, ó como le desnivela el contrabando. No sabemos si calificar de imprudente ó de otra manera, la accion del gobierno de dejar tan peligrosa facultad en manos de comerciantes. Esto es hacer al gato mayordomo del unto. Pero en fin, no consiste en ello su principal pecado, y nos hemos detenido mucho en este que no es mas que venial.

No bastaba para favorecer á la Compañía el que en vez de que se le pagase con los *bonos del ferrocarril de Veracruz á México*, se le diese el tanto por ciento de los derechos causados en los puertos de Veracruz, Tampico, Matamoros, Mazatlan y Manzanillo, hasta llegar á quinientos sesenta mil pesos anuales, pagaderos en mensualidades; subvencion concedida á perpetuidad por la turba multa de

los diputados ministerialistas; pero reducida á diez años, cuando D. Sebastian Lerdo de Tejada tuvo la bondad de no causar tanto mal á la nacion, pudiendo hacerlo. Esta disposicion, segun la expresion de uno de los oradores que combatian el contrato, significaba la intervencion de los agentes de la Compañía en nuestras oficinas; la creacion de un fondo especial; la complicacion en la contabilidad; la dificultad en la distribución de los caudales públicos, supuesto que todas las órdenes del Ministerio están sujetas á liquidaciones previas, que cada mes deben hacerse con la Compañía, para que esta tome de preferencia el tanto por ciento que le corresponde, y esto cuando conforme á nuestras leyes de presupuestos está prohibida la creacion de fondos especiales. No bastaba, volvemos á repetir, esta preferencia, sino que se le concedian á la Compañía otra multitud de derechos que venian á probar una vez mas, lo ilusoria que era la ventaja concedida en el art. 10^o, de que la Compañía reduciria al ocho por ciento sus intereses, en vez del doce que tenia por la ley de 11 de Noviembre de 1868, segun lo vamos á ver en el siguiente capítulo.

CAPITULO XIV.

CONTINUA LA MATERIA DEL ANTERIOR.

La Compañía por los artículos 12 y siguientes quedaba autorizada para emitir obligaciones suficientes á cubrir el valor nominal de las acciones que tenia en su poder con tal de que el interés de ellas no excediese del doce por ciento anual; para emitir obligaciones con objeto de pagar la deuda contraida por el transporte del material fijo y rodante de la línea de México á Puebla; para emitir obligaciones ó acciones privilegiadas sobre la vía férrea, que no pasasen del interés del ocho por ciento anual, destinadas á amortizar los intereses insolutos y los que se causasen hasta fin del presente año por las deudas contraidas por la Compañía. Todo esto mediante la aprobacion de la junta general de accionistas, conforme á los Estatutos. Vamos á examinar lo que eso significa.

La emision de nuevas acciones daria por resultado el que las ya emitidas disminuyesen de valor, porque esto equivaldria á declarar que el capital empleado ya no llenaba su objeto. La conversion de las acciones en obligaciones daria peor resultado aun que el de la operacion an-