

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<sup>o</sup>, 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-

terior, porque del capital se haria una deuda, ó mejor dicho por que se pondria en claro que las acciones nominales, que existian en poder de la Compañía, no tendrian ya salida. Ahora bien, convertidas en obligaciones, pagando ademas un rédito, los dividendos de la Compañía serian mucho menores, si no es que sus productos todos fuesen tan bajos que se invirtiesen en su totalidad en pagar el rédito de las obligaciones.

Las nuevas acciones privilegiadas venian á anular las antiguas, y en caso de que la compañía llegase á quedar concursada, los nuevos accionistas quedarian dueños del ferrocarril, quedando los antiguos, inclusive el gobierno de México, despojados de sus derechos. Y nótese que no se fijaba cantidad para la nueva emision de acciones.

Una vez examinado esto se puede venir en conocimiento de lo que es el famoso ocho por ciento de interés en vez del doce. Ocho por ciento sobre acciones nominales, sobre acciones que no existen, y como estas se compran al diez, al quince y al veinte por ciento, tomando el máximo de ocho por ciento se dará el veintiseis y medio al año.

Mas dejando á un lado esta consideracion, resulta que con la emision indefinida de nuevas acciones, el rédito del ocho por ciento viene á ser mucho mayor que el antiguo del doce, y esa aparente concesion á favor del pueblo mexicano no es sino un sarcasmo mas de parte de la Compañía inglesa.

Estos artículos indican nada menos que la Compañía inglesa, la misma que ha recibido la concesion del ferrocarril central se encuentra en quiebra. Por medio del convenio de las tarifas expide nuevas acciones y nuevas obligaciones, y eso para mantener un ferrocarril ya hecho,

no para continuar la vía. Los nuevos é infructuosos pedidos que ha hecho en varios capitales de Europa, confirman lo que acabamos de asentar; nos dan la prueba evidente de lo que se ha dicho. Y sin embargo, el gobierno, excluyendo á las compañías que pudieran continuar el ferrocarril, protege hasta establecer el mas descarado monopolio, á una turba de aventureros sin fé, sin conciencia y sobre todo sin dinero.

No nos detendremos mucho en hablar del traspaso del ferrocarril de Jalapa á la Compañía inglesa; bastenos manifestar que él importa para el país la pérdida de una cantidad equivalente al producto neto de la vía por espacio de treinta y cuatro años, porque la empresa del ferrocarril de Jalapa que no recibia sino una subvencion de 5.000 pesos por kilómetro, en calidad de préstamo al seis por ciento, que deberia entregarse á los sesenta y cinco años, segun el convenio de las tarifas, por el traspaso se alarga hasta los noventa y nueve. A pesar de esto establece el convenio que si la Compañía no lleva á cabo el ferrocarril en el tiempo estipulado, incurrirá en la pena de que el gobierno le pueda comprar *al contado* el importe del camino, inclusive el material rodante, lo que hacia exclamar al diputado Cañedo: "La pena anterior vale, indudablemente, mucho mas que la concesion misma, é inspira el deseo de incurrir en ella."

Mas pudieramos decir sobre el convenio de las tarifas; pero para ello seria preciso que nuestra obra tuviese ese carácter especialísimo. Si en ellas nos hemos detenido, así como en otros puntos, y no nos hemos limitado á referir los hechos, es porque escribimos una historia contemporánea, una historia crítica por decirlo así, y si aun mas se quiere una historia sobre hechos que nos afectan inmediata-

mente, respecto de los cuales puede la prensa asalariada decir su última palabra y nosotros la nuestra; ella con los tipos cuya reproducción paga el gobierno, y nosotros con aquellos cuya reproducción paga el pueblo; dos entidades que en la época actual han estado siempre en un completo antagonismo; podemos cuestionar, porque no hablamos ni con muertos ni con ausentes; pero nos vemos precisados á tocar tan solo los puntos mas salientes de las tarifas, por cuya causa saltando varios artículos del convenio vamos á fijarnos en el 27 y siguientes que tratan de la construcción del muelle.

Presenta esto desde luego el inconveniente de que no hay otro muelle de propiedad nacional, que pueda competir con el de la Compañía; el de que no existen almacenes de depósito de propiedad nacional, y por lo mismo el de que el gobierno no puede dictar ningunas disposiciones para el servicio del puerto; el monopolio vuelve á sancionarse y la competencia queda destruida. Como un testimonio de lo que hemos expuesto, podemos citar la opinión del respetable Centro mercantil de Veracruz, quien en 13 de Octubre dirigió á los Sres. diputados D. Vicente G. Zamora y D. Juan Malpica, el siguiente telégrama:

“El Centro mercantil de Veracruz autoriza á Vds. para decir en el Congreso, que no es cierto que este comercio esté conforme con algunos artículos del convenio celebrado el 15 de Marzo último con la Compañía del ferrocarril mexicano, y muy especialmente con los que se refieren á la concesion de un muelle particular y almacenes de depósito.—*P. A. del Paso y Troncoso*, presidente.—*J. Levy*, secretario.

No se puede manifestar con mas claridad la repugnancia del público á la concesion de ese monopolio, de ese

almacenaje, de esa fiscalizacion concedida á una compañía particular, desprendiéndose el gobierno de la Union de sus facultades administrativas.

Por último, para concluir esta materia vamos á comparar las tarifas que han propuesto otras compañías con la concedida á la del ferrocarril mexicano:

“Las propuestas hechas al gobierno hasta la fecha, decia el diputado Cañedo, por todos los empresarios que han pretendido la contrata del ferrocarril interoceánico, despues de colocar á todos los cereales sin excepcion en la 3.ª clase, piden por el trasporte de estos 2 y medio centavos por kilómetro y por tonelada, ó sea por un trayecto igual al que media entre México y Veracruz..... \$ 2 00

“Segun el convenio que se discute, en vez de los cuatro pesos que conforme á la tarifa vigente se cobran en la actualidad, pagará la carga de aquí al puerto..... „ 3 00

Diferencia en contra del público segun la tarifa de los nuevos contratistas..... „ 1 00

O sea un 50 por ciento de aumento permanente que estipula la rebaja de la Compañía del ferrocarril de Veracruz.

“Estos resultados, que no proceden de guarismos arbitrariamente recogidos, continua, sino de los que ministra el mismo convenio que se discute, revelan el verdadero tamaño del servicio que nos presta la compañía en cambio de tan exorbitantes sacrificios. (Trátase del 8 por 100 de réditos en vez del 12.)

“Como hasta la fecha los accionistas *no han recibido un centavo de dividendos*, y como por otra parte la inmensa deuda de la compañía no presenta perspectiva alguna de utilidad, bien pueden los concesionarios fijar gratuitamente

CAPILLA ALFONCINA  
UNIVERSITARIA

el límite de 8 por 100, pues este guarismo tiene la misma significacion ilusoria que cualquier otro, que el 2 por 100, ó el 25 por 100, partiendo de la conviccion que los accionistas nada han de percibir mientras la negociacion no cubra el enorme deficiente que causare sus últimas cuentas presentadas á la Junta mayor de Lóndres.

“Ademas, la creacion de acciones privilegiadas que consulta el convenio acaba de destruir hasta la mas remota esperanza de que los accionistas actuales alcancen el menor beneficio.”

Lo anterior bastaria para comprender, si otros hechos no lo comprobaran, que la compañía del ferrocarril mexicano está en quiebra, de la cual no la sacarán las ventajas que le concede el gobierno por medio del convenio de las tarifas. Y sin embargo, esa compañía nos persigue, es la pesadilla de México; aliada á un gobierno que se ha propuesto perdernos ante la opinion, que se ha propuesto ser una rémora á la prosperidad de nuestro comercio con el extranjero, monopoliza las empresas ferrocarrileras del país, para lo que se desecha la compañía representada sucesivamente por Rosecranz, Crawley y Sullivan, se crea una lotería única inmoral, se buscan capitales en el extranjero, sin poderse conseguir; y por último, ya no es un misterio que se va á reconocer la deuda inglesa, á cambio de acciones para el ferrocarril central. Tal cosa no tiene nombre.

Lo que hemos dicho respecto del convenio de las tarifas y respecto de lo que se ha practicado con las compañías propuestas por los Sres. Plumb, Sullivan, y los 14, como vulgarmente se les ha llamado, nos indica que ninguna buena mejora material podemos esperar, en tanto que rijan nuestros destinos el actual Presidente, el de la reeleccion

perpetua. Su carácter no es el del magistrado probo é independiente que cuida de los intereses de la nacion que se le han encomendado, como de cosa propia, pues que vela por de los de una compañía con perjuicio de los de aquella. La compañía inglesa invade nuestro territorio, es el árbitro de nuestros destinos, es el alma de nuestros asuntos públicos y privados. Desde el momento que se ha introducido en nosotros como el *virus* dañino en la sangre de un enfermo, todo le está subordinado á ella, todo: Congreso, Senado, Corte Suprema, poder Ejecutivo, los tres poderes en fin, son las irradiaciones que salen de aquel centro. Por ella tienen lugar los enredos públicos, por ella el gobierno general se mezcla en los negocios particulares de los Estados, y hace nombrar á su arbitrio gobernadores y empleados; por ella se hace la falsificacion escandalosa de credenciales; y en fin, por ella y para ella, se unifica la administracion del país, todo en el sentido de que sea favorable á los intereses de la misma. *Imperium in imperio*.

Y no es que el Presidente actual sea un imbécil; muy lejos estamos de creerlo así; es... que el lector le califique, porque todo lo hace con conocimiento de causa. El convenio de las tarifas, la concesion de los 14, revelan un plan hábilmente llevado, revelan maestría en el manejo de la intriga, revelan talento... talento para el mal, y la habilidad del alfarero que da la forma que quiere á una bola de barro. Nosotros los mexicanos hemos sido en manos del actual Presidente un pedazo de lodo, del cual ha hecho un ídolo de la figura mas fea y mas repugnante.

En nuestras prácticas no ha entrado todavía la de comprender, la de examinar á fondo un convenio cualquiera celebrado con una empresa ferrocarrilera, pues nuestra ex-

perencia no ha podido ir mas allá de la que nos ha proporcionado el camino de fierro de Veracruz. Por esta causa cuando se dan leyes como la de la compañía de los 14, como la de tarifas, la simple lectura de tales documentos nos causa sueño, y no acabamos de leerlos, porque nos es preciso hacer un esfuerzo para comprenderlos. Esto fué lo que hizo que las leyes citadas no produjeran sino un escándalo momentáneo, y que en seguida fueran olvidadas; esta es la causa porque se ha abusado tan horrorosamente del pueblo mexicano; de otra manera, este ya hubiera exigido la responsabilidad á sus funcionarios.

Nuestro ánimo ha sido desentrañar esas cuestiones, ponerlas al alcance de la generalidad, por medio de un análisis sencillo y concienzudo, para que se vea la iniquidad de que somos víctimas, para que se vea de qué manera somos el juguete de la ambicion y de la intriga. Ignoramos si hemos conseguido nuestro objeto, acaso no sea así; pero en toda ocasion estaremos satisfechos de la buena fé que nos ha guiado.

El haber desechado el ferrocarril Sullivan, el haber celebrado el convenio de las tarifas, nos precipitan en la ruina y en la bancarrota; pero al mismo tiempo precipitan en ellas á los autores de nuestros males. Un pueblo pobre no puede enriquecer á una compañía sin capital; un pueblo pobre no puede dar esos fondos que se necesitan porque sería lo mismo que pedir sangre á un enfermo de anemia. Con el reconocimiento de la deuda inglesa las dificultades del tesoro nacional van á aumentarse; la subvencion será mas difícil, y el resultado mas inmediato será el aumento de contribuciones en un país que no paga sino con mucha dificultad las actuales. Un ferrocarril, que hubiera partido de la ciudad de México á un puerto del Pa-

cífico, indudablemente que hubiera dado mucho mas valor al de Veracruz, porque el tráfico mercantil se habria centuplicado; pero no lo han querido así, han querido por el contrario abarcar demasiado, sin poder hacerlo; su misma ambicion les ha hecho dar un fracaso, y se encuentran en el caso de aquellos á quienes Júpiter vuelve locos antes de perderlos.

Sabido es que durante la discusion de las tarifas se recibieron telégramas de Inglaterra, por los cuales se supo que los accionistas del ferrocarril de Veracruz habian desaprobado tales convenios, por considerarlos ruinosos á México. Nosotros que no creemos mucho, al tratarse de estas materias, en la filantropía inglesa, juzgamos mas bien que aquellos caballeros consideraron el tal convenio ruinoso á sus propios intereses. En caso de haber sido lo contrario, en caso de haber hablado de buena fé ¡qué vergüenza para nuestro gobierno es el recibir lecciones de esa naturaleza!

Por ahora hemos terminado el presente libro, y vamos á juzgar al Presidente en otra de las faces de su carácter; recuérdese antes nada mas las palabras de su discurso de 31 de Mayo: "De acuerdo con los deseos del Congreso tiene el Ejecutivo un vivo anhelo porque pueda abreviarse la construccion del ferrocarril del interior. Evidentemente, es inmensa su utilidad para fecundar todos los elementos de nuestra riqueza agrícola y minera." Y recuérdese que el 16 de Setiembre siguiente exclamaba: "Innecesario es recomendar los proyectos de ferrocarriles pendientes de resolucion. Es tan grande y reconocida su utilidad como lo es tambien el anhelo de la sociedad mexicana por la realizacion de esas empresas, que deben producir los mas abundantes frutos de prosperidad. Con los ferro-

carriles proyectados se fomentará desde luego nuestra agricultura en el interior, y se obtendrán mas adelante los grandes bienes de poner á la República en inmediata relacion con los Estados-Unidos y con Europa, teniendo tambien México una vía de comunicacion con el Asia.

“Es igualmente digno de considerarse entre los proyectos pendientes, el que se refiere á la baja en las tarifas del ferrocarril de México á Veracruz, y á la pronta terminacion del ferrocarril por Jalapa . . . .”

Al escuchar esto, no se puede menos que exclamar, con el gran trágico: “Palabras, palabras, palabras.”

### Notas á los dos capítulos anteriores.

Despues de las reflexiones que antes hicimos, réstanos hacer un extracto relativo á mejoras materiales, de los discursos pronunciados en la clausura del primer período del 7.º Congreso. Ellos son el digno fin de tan dignas obras. Hélos aquí:  
“El Presidente de la República dijo:

“CIUDADANOS DIPUTADOS.

“En el primer período de vuestras sesiones, prorogado hasta hoy por vuestro patriótico celo, segun lo permite la Constitucion, habeis considerado asuntos de grande importancia, que habeis resuelto en bien de la República . . . . .

“Renovada por el Congreso la subvencion concedida á la línea de vapores entre Veracruz y Nueva-York, continuará ese importante medio de comunicacion, proporcionando nuevas ventajas al comercio, y mayores facilidades para el movimiento de pasajeros entre los puntos extremos é intermedios de esa interesante línea.

“Subvencionada tambien por otro decreto, una nueva línea de vapores entre Veracruz y la Habana, que debé tocar en varios puertos del Golfo, servirá eficazmente para fomentar nuestras relaciones mercantiles con la Isla de Cuba y la exportacion de valiosos frutos nacionales . . . . .

“La reconocida conveniencia de extender á mayor número de poblaciones los beneficios del telégrafo, inspiró al Congreso la resolucion de establecer nuevas líneas telegráficas, desde Michoacan á Guadalajara y á los puertos del Manzanillo y San