

presupuesto provisional estará en vigor, hasta que el congreso decreta el ordinario.

Al gobierno.

Se puso á votacion el proyecto de ley que declara benemérito al C. Valentin Gomez Farías, y que dispone que su nombre se inscriba con letras de oro en el salon del congreso, y fué aprobado por 110 representantes presentes.

Se dió segunda lectura al dictámen de la primera comision de justicia que consulta penas para los plagiarios.

Se leyó y aprobó la minuta de la ley relativa al finado C. Valentin Gomez Farías.

Se levantó la sesion pública para entrar en secreta de reglamento.

SESION DEL DIA 24 DE MARZO DE 1868.

Presidencia del C. Iglesias.

Diez minutos antes de las dos de la tarde dió principio la sesion hallándose presentes 107 diputados.

Leida y aprobada el acta del dia 23, la secretaria dió cuenta con los oficios y negocios siguientes:

De la legislatura de Coahuila, participando que cerró el primer período de sus sesiones ordinarias.

Enterado y al archivo.

Del ministerio de gobernacion, pidiendo licencia para que el C. diputado M. Escoto, continúe desempeñando la oficialia mayor de dicho ministerio.

A la primera comision de gobernacion.

Del ministerio de relaciones, avisando que en el mismo dia habia tomado posesion del de gobernacion, previa la protesta de ley, el C. Ignacio L. Vallarta.

De enterado y al archivo.

De la legislatura de Tamaulipas, secundando la iniciativa de la de Nuevo Leon, pidiendo que se confirme la ereccion del Estado de Coahuila.

A la comision que tiene antecedentes.

Del gobierno de Puebla de Zaragoza, remitiendo un decreto de la legislatura que erige un distrito judicial en Tetela de Ocampo.

Al archivo.

Del gobierno de Veracruz, remitiendo una lista de los útiles para el telégrafo de aquel puerto al de Minatitlan, para los que ha pedido la introduccion libre de derechos.

A la comision que tiene antecedentes.

Del C. Lic José M. Urquidi, acusando recibo de su nombramiento de contador mayor de la nacion, y diciendo que lo desempeñará lo mejor que le sea posible.

Al archivo.

Se leyó el siguiente proyecto de ley, para el cual pidieron sus autores dispensa de segunda lectura, la cual sin discusion fué concedida por el congreso.

“Se reforma el artículo 55 de la constitucion de la manera siguiente:

—“La eleccion de diputados será directa en primer grado, verificándose en los términos que disponga la ley electoral.

“Igualmente se reforma el artículo 90 de la manera que sigue:

“Despues de la palabra *circuito*, se agregará:—Estos empleos se cubrirán por eleccion popular directa en primer grado, del modo que determine la ley electoral.”

Salon de sesiones del congreso de la Union. México, marzo 24 de 1868.—Gomez Cárdenas, Pantaleon Tovar, Julio Zárate, Esperon.”

A la comision de puntos constitucionales.

Se dió segunda lectura á la proposicion de los CC. Doria, Montes, Benitez y otros, para que se discutiera en el acto el dictámen de la primera comision de justicia sobre plagiarios, presentado el 5 del actual.

Se admitió á discusion, y pasó á la comision que tiene antecedentes.

Tuvo segunda lectura el dictámen de la segunda comision de hacienda consultando se derogue la ley de 28 de noviembre de 1864, y se declare vigente la de 4 de agosto de 57 sobre industria fabril.

Se discutirá el primer dia útil.

Se dió primera lectura al dictámen de la comision de instruccion pública sobre la proposicion de los CC. Siliceo y Diaz Covarrubias para que se examinaran la ley de 2 de diciembre próximo pasado y su reglamento; y despues de una rápida ojeada analítica de la ley, consulta que no habiendo lugar á discutir la suspension de la citada ley, se archiven los diversos expedientes que han motivado el dictámen.

La secretaria dió cuenta con la solicitud del C. Vicente Villagran, quien por los motivos que expone pide al gobierno considere á su familia con un auxilio en numerario.

Dicha peticion la hicieron suya los CC. Garrido y otros, y la diputacion de la Baja California.

A la segunda comision de hacienda.

Tuvo segunda lectura el dictámen de las comisiones unidas de industria y segunda de hacienda, sobre la compostura del camino de Tula y Ciudad Victoria hasta Tampico, el establecimiento de un telégrafo, y la fabricacion de un muelle.

Se discutirá el primer dia útil.

Se dió lectura al proyecto de ley que permite al Sr. Zangronis la construccion de una vía férrea entre Zaragoza y Veracruz, pasando por Perote y por Jalapa; y el voto particular del C. Castañeda.

El C. DIAZ COVARRUBIAS presentó la siguiente proposicion:

“En atencion á que el proyecto de ley presentado por las comisiones unidas de industria y segunda de hacienda, sobre el establecimiento del ferrocarril de Veracruz á Jalapa y Puebla, contiene disposiciones fundamentales que constituyen la esencia de la concesion, y disposiciones reglamentarias de la misma, el congreso discutirá solamente las primeras, que serán señaladas por las comisiones, dejando las segundas para que las acuerde el ejecutivo, en ejercicio de la atribucion que le confiere la fraccion I del art. 85 de la constitucion.”

Despues de una ligera discusion entre el autor, el C. Castañeda, minoría, y el C. Elorduy, miembro de la mayoría de las comisiones, éstas manifestaron estar de acuerdo en la idea, y tanto que tenian ya señalados los artículos que debe discutir el congreso.

La proposicion fué aprobada.

Se puso á discusion en lo general el dictámen de la mayoría de las comisiones.

El C. MENDIOLEA.—Interpelo á la comision para que me diga si tuvo presente algun presupuesto para la construccion del camino de hierro, y cuánto es lo que cuesta cada kilómetro, así como si tuvo presentes los planos, perfiles, etc. Despues de que la comision haya respondido, seguiré haciendo uso de la palabra.

El C. ELORDUY, de la mayoría de la comision.—En cuanto á los planos, perfiles, etc., la comision los ha tenido á última hora. En cuanto al presupuesto, aquí está; y por él se ve que cada milla del camino costará \$15,000, que es mucho menos de lo que ha costado aquí y en los Estados-Unidos, cuya estadística de vías férreas ha tenido presente la comision, así como los diversos trabajos que sobre ellas se han publicado en México.

El C. MENDIOLEA.—Estoy satisfecho con las explicaciones de las comisiones, las cua-

les tienen razon en decir que es mas barata la milla de ese camino que la de ningun otro. La del ferrocarril de Apizaco ha costado \$560,000!

El C. DIAZ COVARRUBIAS, secretario.—Está suficientemente discutido?

El C. CASTAÑEDA.—Pido que con arreglo al reglamento explique la comision los motivos por qué ha dictaminado en el sentido que lo ha hecho.

El C. DIAZ COVARRUBIAS.—El ciudadano presidente me ordena manifestar al C. Castañeda, que habiendo habido discusion no tiene lugar lo que solicita.

El C. CASTAÑEDA.—Pido que se lea el artículo relativo del reglamento. (Se leyó). Se ve, pues, que dice que cuando ningun diputado tome la palabra en contra, expongan las comisiones los motivos de su dictámen. El C. Mendiola no habló en contra, sino que pura y simplemente pidió un dato á la comision.

El C. ELORDUY, de la mayoría de las comisiones.—Voy á satisfacer los deseos del C. Castañeda. Los motivos por que las comisiones han dictaminado como lo han hecho, son muy obvios. La necesidad y la utilidad de la vía férrea de que se trata. Bajo estos dos puntos de vista hay que examinar el negocio; y creemos que no cabrá duda de que las comisiones han tenido razon para proponer al congreso el proyecto de ley que se discute. Espero, pues, dejar con esto satisfechos los deseos del C. Castañeda.

El C. CASTAÑEDA.—Confieso que he perdido la esperanza de ver tratado este negocio con el interes que demanda su importancia. Lo que acaba de decirnos el C. Elorduy sobre que la base en que se ha fijado la comision es la conveniencia de que se haga el camino, á nada conduce. No se puede tocar esta cuestion sin que determine su inconveniencia hasta el origen que reconoce, porque es preciso detenerse en esta firma que veo aquí estampada y que es la firma del usurpador de México. Si se nos viene á exigir que aprobemos la concesion de que se trata sin conocer su origen, se nos pide tambien que reconozcamos todos los actos de igual naturaleza que sancionó el llamado imperio. Me permitiré leer algunos documentos de este expediente. (Leyó dos cartas de Pierron y otro, que servian de secretarios al archiduque Maximiliano, en que recomiendan al que hacia de ministro de fomento, el pronto despacho del negocio del C. Zangronis.) Notará la cámara que hay en esas notas un

grande interes por que se lleve á cabo la empresa del ferrocarril de Veracruz á Jalapa. Hay aquí otro documento que no está firmado, pero que se comprende ser del llamado ministro de fomento. (Lo leyó.) En él se suponen los inconvenientes que ofrece la indicada empresa, ya porque es contraria á las estipulaciones celebradas con la compañía inglesa, ya porque es de poco provecho, y ya, en fin, porque la subvencion se considera excesiva. Pues bien, ¿no es lícito, decoroso, indispensable, rechazar un negocio que tiene semejantes antecedentes? ¿No debemos detenernos en su origen cuando hay otros compromisos de la misma especie, que solicitarian ser igualmente revalidados? ¿Y á quien, despues de esto, se puede ocurrir que sea posible aprobar sin discusion al dictámen que se consulta? Saber es prever; y si no prevemos los inconvenientes que surgirán mas tarde, corremos el riesgo de vernos envueltos en graves complicaciones.—Sirva esto de introito á mi discurso. (Murmullos y risas.)

El órgano de la comision nos ha hablado de una cosa de que todos estamos convencidos.—Nos dice que los ferrocarriles son útiles y necesarios; pero no hay semejanza entre las mejoras que presupone un ferrocarril movido por vapor y el que mueven dos ó tres mulas, como el que se nos propone.—Estos últimos no implican una mejora, pues se conocen hace mas de cien años, y han sido desechados por poco análogos á los adelantos de la época. Si se trata de gastar dinero, no creo yo que deba hacerse en una cosa ya vieja. ¿Por qué para proteger la industria, se acepta un sistema que puede decirse atrasado con relacion á los que están actualmente en uso? En las conferencias que tuve con el C. Zangronis, le manifesté que si sustituía el vapor á las mulas, me comprometía á favorecer su empresa, recabando una subvencion mayor de la que pide. Me contestó que no, porque se ganaria poco, pues los gastos serian mucho mayores. Es decir, se trata solamente de ganar.

Se ve, pues, que este negocio es en su origen ridículo. Esos 54 artículos de que se compone, están marcados aquí al márgen de este expediente; de modo que no se ha hecho mas que copiar los de la primera concesion.

Queda en pié una observacion que ha hecho ya el C. Diaz Covarrubias.—El dictámen abraza puntos, que aunque puede tratarlos la cámara, no es conveniente que se

ocupe de ellos; mayormente cuando el ejecutivo, por el ministerio de fomento, ha dictado un reglamento para los contratos de ferrocarriles; y la cámara no debe emplear su tiempo, sino en la parte sustancial y fundamental de este género de negocios.

Lo mismo que el C. Mendiola, abrigo dudas respecto de las bases en que ha podido descansar la comision al extender su dictámen. Y á propósito de esto, no ha mucho que ha circulado un papel que nos ofrece algunos puntos de partida para el exámen de la cuestion. Segun él, el número de pasajeros que viajan en un año por la línea inglesa, alcanza á 27,000, y el total de la carga es de 15 mil toneladas, etc. (El orador hizo la cuenta comparativa entre lo que produce la línea inglesa y lo que puede producir la de Jalapa, calculando los productos en dos terceras partes menos por la diferencia de tráfico é importancia, para deducir que ésta necesariamente tenia que perder una suma de mas de cien mil pesos. Sus observaciones se basaron, segun dijo, en los datos presentados por el mismo Sr. Zangronis. Luego continuó:) Por consiguiente, ó el concesionario no ha hecho estos cálculos, y entonces no es digno de que se le confien cuantiosas sumas, ó si los hizo, entonces procede de mala fé. ¿Cómo, pues, se le quiere confiar una cantidad de dos millones de pesos con la sola garantía de veinte mil? Y si no hay ni una ni otra cosa, la cámara ve que la empresa no compensa los gastos que exige, y por consiguiente esos gastos serian un despilfarro.

Y no es solo la cuestion de guarismos la que manifiesta ser inconveniente este negocio. Hay otras, como por ejemplo, la de que trata el art. 6º, en el cual se concede al Sr. Zangronis el derecho de extender la vía férrea sobre la pública. ¿Qué bienes pueden provenir de aquí? Si los caminos son propiedad del público, ¿jiremos á expropiarlo para favorecer al Sr. Zangronis? Por otra parte, si este señor aspira á realizar el bien de la comunidad, ¿por qué no gasta algun dinero en explotar y abrir una nueva vía? A esto se contesta que la calle de Tabuba tambien es del dominio público, y en ella se han puesto los rieles de un camino que se encuentra en explotacion; pero es preciso convenir en que eso no pasa de un sofisma ridículo, porque México tiene muchas calles que pueden aprovecharse para el tránsito, mientras que el camino de Jalapa á Veracruz no es mas que uno. Pónganse

muchos caminos entre esas dos ciudades, y la comparacion podrá admitirse.

Queda en pié otra consideracion y de bastante gravedad. La ley de 27 de Noviembre último, sobre concesiones á la compañía del ferrocarril entre México y Veracruz, ha sido objeto de varias discusiones; pero nadie puede negar que está vigente. El dictámen de la comision especial sobre ese negocio, dice en sus considerandos: que debe hacerse cargo á la empresa por las cantidades recibidas; pues bien, en el mismo caso está la negociacion del Sr. Zangronis, que ha recibido cantidades, y gruesas. Hablando de las acciones, dice el mismo dictámen. (Leyó.) ¿Cómo quedan los particulares que empleen ó hayan empleado su dinero en la empresa del Sr. Zangronis? Si está probado que de los fondos públicos se perderia un millon doscientos mil pesos, es un hecho que de los particulares no quedaria nada.

Por otra parte, la subvencion que se asigna á la compañía inglesa asciende á dos millones de pesos, y es un hecho que su importancia aumentará sobre la de que se trata en dos terceras partes; ¿cómo es, pues, que se asigna á esta una subvencion igual? ¿Puede haber comparacion entre una y otra?

Ha dicho que la ley de 27 de Noviembre está vigente; y mientras no se derogue, debemos, aunque no sea mas que por decoro, prestarle acatamiento. Ahora bien, esa ley previene que no es posible, en un rádio de cincuenta leguas, hacer concesion alguna para otro ferrocarril; y en el art 5º se lee: que en caso de que se pretenda la construccion de una línea dentro de ese rádio, la compañía tendrá la preferencia. ¿Qué sucederia, pues, si la compañía inglesa nos viese á reclamar su derecho de preferencia? ¿Le diremos que hemos sido engañados?

El art. 4º previene que las dudas que ocurran serán resueltas por los tribunales. El C. MENDIOLEA.—Llamo la atencion de la mesa sobre que no está á discusion la ley de 27 de Noviembre, sino el proyecto relativo al ferrocarril Zangronis.

El C. CASTAÑEDA.—Yo no defiendo intereses ajenos. La cámara está persuadida de que me guía un sentimiento de justicia y de conveniencia pública. Necesito probar que no puede hacerse concesion alguna al Sr. Zangronis, estando vigente la ley de 27 de Noviembre; y para ello es indispensable establecer la comparacion y ocuparme de uno y otro asunto.

El C. MENDIOLEA.—Suplico á la mesa se sirva dar lectura al art. 28 de la constitucion.

El C. secretario Avila lo leyó.

El C. CASTAÑEDA.—Sírvese el señor secretario leer el artículo del reglamento que prohíbe interrumpir al orador.

El C. IGLESIAS, presidente.—Iba ya á mandarle dar lectura.

(Se leyó.)

El C. IGLESIAS, presidente.—La mesa ha visto que el C. Castañeda no ha salido de la cuestion, y por tanto, no le ha llamado al orden. Se va á dar lectura á otro artículo que pide el C. Mendiola.

Se leyó el artículo que previene que los oradores no puedan hablar mas que media hora.

El C. DIAZ COVARRUBIAS, secretario.—Se pregunta á la cámara, si el C. Castañeda puede continuar con la palabra.

La cámara declaró que sí.

El C. CASTAÑEDA.—Hasta ahora he hablado en globo por huir del cansancio que produce siempre este género de negocios; pero ya que se supone que puedo defender intereses particulares, me detendré mas.—El artículo primero del proyecto que se discute dice que se concede á D. R. Zangronis el permiso para continuar etc., y el artículo segundo de la ley de 27 de Noviembre expresa la circunstancia de que el ejecutivo se reserva la facultad de aprobar ó no el contrato Zangronis.—Mas, no puede decirse.

Voy á concluir.—Este proyecto no puede aprobarse porque es inconveniente, porque la subvencion es excesiva, porque está probado que la empresa debe perder. En el caso de que fuese conveniente, debe rechazarse tambien porque los medios que deben emplearse para el movimiento de los carros no implican ningun adelanto.—La ventaja de los ferrocarriles está en el vapor, por la prontitud, que acerca las poblaciones.

Por otra parte, el ministerio de fomento ha pedido 175,000 pesos para cubrir su presupuesto ordinario. Si se acepta este negocio, y ademas los tres caminos que se proyectan entre San Luis y Tampico y el de Durango y Mazatlan, se necesitarian 1,200,000 pesos, que no habria de donde sacarlos.—Si no se procura saber cuanto es el dinero con que se cuenta antes de decretar este gasto, ¿cuál será el resultado? Que el concesionario recibirá un gran per-

juicio y el gobierno otro golpe mas en su crédito.

El C. DIAZ COVARRUBIAS, secretario.—El orador que me ha precedido consideró desagradable el origen del negocio de que se trata, porque es muy conveniente impresionar al auditorio antes de ocuparse de la materia sobre que se va á discutir. Yo suplico á la cámara que olvide esa impresion, y se lo suplico porque pronto le probaré que hay diferencias capitales entre este negocio y el que se supone ser su origen.

En primer lugar el Sr. Zangronis obtuvo del llamado imperio un privilegio, mientras que ahora se trata de una concesion, y por consiguiente es claro que no puede existir la rivalidad de que se ha hablado.

En segundo lugar, la subvencion acordada en el privilegio es mucho mas crecida que la que se señala ahora. Paso por alto otras diferencias, para que no se crea que trato de defender á Zangronis, y que se va á resolver este negocio sin discusion.

Por consiguiente, me ocuparé de las razones peregrinas que se han alegado para combatir el proyecto, aunque realmente no son del momento, pues pertenecen á la discusion en lo particular.

Comenzó el C. Castañeda por calificar, me parece que de ridiculo, el empleo de mulas para tirar los carros; y sin embargo, en el monte Cenis se sigue actualmente el mismo sistema. Se concibe que en Europa se pongan en práctica todos los adelantos de la época; pero no debe exigirse lo mismo en México, donde no hay capitales, y el espíritu de empresa, ni está desarrollado, ni tiene elementos todavía. Tampoco puede considerarse como signo de retroceso el camino de que se trata, puesto que con él se gana en comodidad y baratura, mayormente cuando los trabajos se hacen, y los rieles tienen el peso necesario, para aplicar el vapor cuando sea conveniente hacerlo.

Las razones principales que se alegan á ese respecto son: primera, la brevedad. Indudablemente pueden construirse túneles, y el camino será mas corto: la empresa es realizable; pero no tenemos elementos para ello, y no por desear lo mejor y mas perfecto, debemos quedarnos sin nada. Segunda, lo que cuesta la obra. En esto el orador ha defendido al empresario, puesto que hace valer los sacrificios que este se impone. Pero eso es cuenta suya; y pues ha aceptado las condiciones que impuso la comision, seguramente cree que puede cumplirlas. El C.

Castañeda ha hecho grandes cálculos para probar que la empresa se ha de perder; pero eso todo es imaginario, puesto que lo que va á dar vida al comercio é industria de aquellas localidades, es precisamente el camino.

Dice el C. Castañeda tambien que el empresario puede pretender explotar al gobierno y no cumplir su compromiso; mas debe tenerse presente que la subvencion no es prévia, sino que el gobierno ha de recibir los trozos de camino determinados antes de exhibir la subvencion correspondiente á ellos. Pero lo demas, la comision me parece que ha tenido á la vista la cuenta de las cantidades recibidas por el Sr. Zangronis, y de ella resulta que son menos de lo que le correspondia por los 20 kilómetros construidos ya.

La comparacion que se pone respecto de la calle de Tacuba y el camino real de Jalapa á Veracruz, no pasa de ser irrisoria; porque no hay puntos de paridad entre el tráfico de uno y otro lugar. Aquí hay varios diputados á quienes consta que la composura del camino de Jalapa está calculada en un millon de pesos, que es la suma que se va á gastar en el ferrocarril, y es mejor aprovecharla de este modo que de aquel.

No habiéndose presentado ninguna objecion en lo general del proyecto, me parece que lo dicho basta para contestar por ahora al orador que me precedió en el uso de la palabra.

El C. CASTAÑEDA.—Tomo la palabra solamente para desvanecer una mala interpretacion. Yo no me opongo á que el Sr. Zangronis haga el camino por su cuenta. En este punto no debo hacer objeciones. Por lo demas, debo advertir que no creo convenientes las alusiones personales en la discusion. Creo que si el negocio de que se trata es de mal origen, yo no debo tener pudor de decirlo; pero lejos de mí la idea de las alusiones personales.

El C. ELORDUY.—Recuerdo que cuando se discutia este negocio en el seno de la comision, el C. Castañeda fué invitado muchas veces y por cada uno de los individuos que la componen, para que concurriese á los debates, sin que fuese posible conseguirlo jamas. Bueno es que quede sentado este precedente.

Respecto á la impugnacion hecha al origen de este negocio, suplico á la secretaría se sirva dar lectura á la parte expositiva. (Se leyó.)

El C. ELORDUY.—Ha oido la cámara que en lugar de pretender revalidar el privilegio concedido al Sr. Zangronis, por el llamado imperio, ha dicho la comision que no reconoce semejante privilegio. Ella no aspira á un monumento por el estudio de este negocio; pero ha examinado cuanto existe sobre ferrocarriles, y ha escogido lo mas conveniente. El origen es ciertamente malo; pero nada tiene que ver con la concesion que ahora se hace.

Dice el C. Castañeda que el empleo de animales es un atraso, y hace subir su antigüedad á mas de cien años. Esto, conveñdrá la cámara que no es un inconveniente. En el Brasil se emplea el mismo sistema, y hoy en el monte Cenis se ha puesto en práctica tambien, porque es mas económico. Y en cuanto á la velocidad, el ferrocarril de Apizaco, tirado por vapor, corre catorce millas por hora, mientras que el de Jalapa debe correr doce; en el proyecto se dice que correrá quince. En el último caso, se ve que es poca la diferencia que va de doce á catorce millas. Hay que consultar tambien la baratura, que será mayor en este que en el otro ferrocarril.

Por otra parte, Zangronis no pide privilegio, no se presenta como inventor; propone lo mas fácil; pues para hacer un camino como lo quisiera el C. Castañeda, se necesitarian veinte años y capitales que no existen. Zangronis declara que la falta de recursos le obliga á proponer el negocio del modo que lo ha hecho; pero añade que si se establece, le aplicará el vapor.

Se pretende que no hay mas que un privilegio. El C. Castañeda ha visto que se han presentado diferentes solicitudes de privilegios, y á todas se ha contestado que no se puede acceder por prohibirlo la constitucion. ¿Por qué se viene ahora á sostener la existencia de un privilegio? Si se ha negado á los comerciantes de San Luis, que lo pedian para la apertura de un camino á Tampico, ¿como se quiere conceder á la compañía inglesa?

Pero mi objeto es combatir las impugnaciones hechas al proyecto que se discute. ¿Cómo el C. Castañeda, que no habla mas que de vapores, opina que se construya un camino de Durango á Mazatlan, por donde caminaremos no tirados por mulas, sino sobre el lomo de las mulas? Si no es una mejora mas que lo que se hace por vapor, desechemos todos los caminos que tenemos y

condenémonos á no salir jamas de las ciudades. (Aplausos).

Para la formacion de este proyecto, répito que fué invitado muchas veces el C. Castañeda, considerándolo como uno de los miembros mas importantes de las comisiones; pero como no quiso concurrir, sin sus luces hemos tenido que hacer ese trabajo, y hoy lo presentamos á la consideracion de la cámara.

Tampoco es inconveniente que se haga uso de la carretera para la colocacion de los rieles, pues se deja una parte mas que suficiente para el tráfico de recuas.

Respecto á que por no tener capital bastante, el Sr. Zangronis proponga la obra tal como se vé, eso produce una economía que hace mas fácil el trabajo, y menor la subvencion.

Se extraña que se exija una fianza de solo \$20,000 para responder de 2,000,000. Esto es una equivocacion; porque en primer lugar, no pasa de \$1,200,000 el montante de la subvencion; y en segundo, la fianza de \$20,000 no es para responder de esa suma, puesto que el concesionario no debe percibir ni un centavo sino despues que haya entregado la parte de camino correspondiente á satisfaccion del gobierno; de manera que la fianza consiste, no en los \$20,000, sino en el trabajo hecho. Despues que el Sr. Zangronis haya terminado el camino, ¿qué va á hacer con él? ¿Se lo va á llevar? (Risas.)

Hay, ademas, que los rieles tienen el peso suficiente para la aplicacion de máquinas de vapor, las cuales se pueden aplicar cuando se quiera; pero no daria resultado, porque teniendo el camino un declive de 5 y 8 por ciento, es claro que la velocidad no puede ser mayor en la subida empleando el vapor, que por medio de mulas. Esto sin contar con que en el primer caso hay peligros que desaparecen en el segundo.

Creo que he tocado los principales puntos que ha indicado el C. Castañeda. Si así no fuese, yo creo que la cuestion debe reducirse á esto: ¿Es conveniente que se haga el camino para que prosperen el comercio y las industrias en el territorio que debe atravesar?

Creo tambien que el gobierno puede dar la mínima subvencion de 5,000 pesos, y que en todo caso es mas conveniente esta vía, que la que se pretende entre Durango y Mazatlan.

El C. IGLESIAS, presidente.—Se levanta la sesion.