

azules; y aun saliendo del error en que su discurso me hacia incurrir, le miraba y volvia á mirar, porque dudaba si efectivamente era mi digno compañero ó algun acreedor, accionista ó interesado por cualquiera otro concepto, en la empresa del ferrocarril de Veracruz á México. Tal era la vehemencia con que la defendia. Si no estuviera, y como yo todos los miembros del congreso, persuadidos de la independenciam y energía de las opiniones de ese orador; si no nos constara que cada una de sus palabras son nacidas de su profundo convencimiento, las razones tan débiles que tocaba para combatir el proyecto, y el empeño acalorado con que pretendia demostrarnos la santidad de la compañía inglesa, me harian creer que esa empresa hablaba por boca de... ese elocuente orador.

Se ha dicho ayer que el C. Castañeda no quiso concurrir á las discusiones; y los intereses que representamos son preferentes á cualesquiera otras atenciones; y no hay ni puede haber pretexto que nos exima de concurrir al seno de las comisiones, y emitir allí nuestras opiniones. Si el señor orador lo hubiera hecho así, sabrian sus compañeros cuáles eran sus dudas; pero lejos de eso, no las manifestó, y fué preciso que saliera fuera del seno de la comision el dictámen, para que las conocieran.

Esta es solo la introduccion.

El dia de ayer se ha preguntado cuáles son las ventajas que reportará el país con el establecimiento de ese ferrocarril, y voy á enumerar las principales: tenderá, señor, como decian al gobierno del llamado imperio y al general Bazaine, los que entonces gestionaban á favor del ferrocarril ingles, á que el gobierno legítimo del país pueda con facilidad trasportar tropas republicanas con la rapidez que los casos requieran, en todo el trayecto que hay desde Veracruz hasta Puebla por la vía de Jalapa, y enfrenar de este modo los motines y revoluciones que en adelante puedan turbar la paz de la república, proporcionando al gobierno la ventaja de que con 1,000 hombres que tenga en cualesquiera de los puntos por donde pase esta línea, esté cuidada y garantida la tranquilidad pública en toda ella. Hoy para atenderla con la misma seguridad que entonces, necesita una guarnicion numerosa en Puebla, Perote, Jalapa y Veracruz.

Tenderá á que los innumerables bandidos que viven de lo que roban á los pasajeros, sean aprehendidos y castigados severamente,

pues con seis hombres que viajen por cada tren, limpiarán toda la línea en poco tiempo de esa inmundicia polilla de la sociedad.

Servirá de que los habitantes de esas ricas poblaciones tengan todo lo necesario y cuantas comodidades apetezcan; de que el comercio de ellas encuentre un elemento mas de prosperidad, porque la facilidad de las comunicaciones le proporcionará otros ramos de explotacion que hoy no les permiten el mal estado de los caminos, la demora y la carestía de fletes.

Los frutos de todas esas poblaciones podrán cambiarse diariamente; y las fértiles campiñas abandonadas hoy por falta de consumo para sus frutos, una vez en el puerto de Veracruz, se exportarán á otros mercados que recompensarán los trabajos, los afanes y los sudores de nuestros labradores, que hoy se ven obligados á comerse sus cosechas.

Servirá, por último, de que ese signo de civilizacion enseñe que nos levantamos del letargo en que yaciamos, y que no somos tan ignorantes que por favorecer á otra línea encadenemos la felicidad, el porvenir y la civilizacion de nuestro país.

Los bienes que esta clase de mejoras han de traer al país, no se hallan circunscritos á la línea que deba correr el ferrocarril de Veracruz á México, no son peculiares de ese trayecto, sino de la obra en sí: en donde quiera que se oye el silbido de la locomotora, allí está el movimiento, allí está la riqueza, lo mismo á orillas del Bravo, que en las costas de Veracruz.

Si estas manifestaciones no satisficieren al señor orador á quien me refiero, peor para él; han satisfecho á todos los pueblos, han sido acogidas por todos los gobiernos, y las he aprendido de los hombres que han escrito para ilustrar á sus hermanos.

Segun el orador, no debe concederse al Sr. Zangronis la subvencion porque la pidió á Maximiliano. Si el Sr. Zangronis hubiese traicionado, construido parte de su ferrocarril y puéstolo á disposicion de los traidores para hacernos la guerra, seria yo el primero que pediria que se le confiscase, como lo hago con el otro. Pero por los mismos documentos que ha leído el C. Castañeda, se revela que aquel señor no era de la aceptacion de los traidores, pues todos ellos se oponian á que se le permitiese la construccion porque perjudicaba á sus amigos los ingleses. Esos «sus amigos» se refieren á que

eran de los traidores, no del orador ni del Sr. Zangronis.

Prueba de esta verdad es que ese señor solo recibió, segun espontáneamente manifestó á la comision, y no hay dato que diga lo contrario, la suma de 60,000 pesos; y toda vez que ha construido ya seis leguas sin ningun otro auxilio, y que la subvencion que por ellas se le deberia dar segun este proyecto pasaria de 100,000 pesos, palpablemente se demuestra que en sus miras no entró de manera alguna negociar con la sangre mexicana, sino emprender una negociacion lícita.

Hoy, señor, no es en realidad subvencion la que pide, sino un préstamo con hipoteca de su camino que vale dos veces mas, por lo menos, que lo que se le da, segun el presupuesto que ha examinado la comision y ataca el C. Castañeda. Treinta leguas de él han de ser por traccion de vapor y el resto de animales; y por unas y otras pide 20,000 por legua, reembolsables con el 10 p^o de los productos brutos del camino, de manera que á los diez años de principiar su explotacion, estará cubierto el préstamo. Además de esa garantía, da la de que no recibe el préstamo sino despues de haber concluido la parte del camino objeto de él. La fianza de \$20,000 no es ilusoria, sino que ha de ser precisamente á satisfaccion del gobierno.

Peró todavia las comisiones de industria y hacienda han hecho mas: han demostrado que saben el respeto que se debe á las cosas del dominio público, y proponen que dentro de 65 años ese camino que le cuesta el dinero al Sr. Zangronis, vuelva á ser propiedad de la nacion. Esta leccion tan provechosa, espero que producirá los efectos que todos los que hemos hojeado los libros en que están asentadas las mejores doctrinas de derecho público, hubiéramos deseado haber visto acatados en concesiones anteriores.

Muy desgraciado fué el orador en los argumentos que consignó: el que se refiere á que hace 100 años que estaban en uso los ferrocarriles por traccion de animales y que por eso debian desecharse, mereció la contestacion que le dió el C. Elorduy; prueba de ella la merecida aceptacion, aun de aquellas personas que no estaban bien informadas de la cuestion.

La velocidad con que se andará por este camino será de 15 kilómetros por hora por traccion de animales, y 24 por vapor.

A mala hora se trajo esta cuestion al terreno de las comparaciones; es el elogio mas

completo que se puede hacer á la mayoría de las comisiones.—La cámara juzgará.

Art. 1^o De aquello, no sé en realidad que nombre darle, se le indulta de la pena de caducidad, por haber hecho servir el dinero de la república en obsequio de la traicion y de los franceses.

El camino de las mulitas.—No habia tratado nunca con la república; y á pesar de eso lo que solicitó nunca llegó á servir en su daño, haciéndolo valer en contra de sus protectores.

Art. 2^o Compañía inglesa. Privilegio por 65 años.

Las mulitas.—No piden privilegio.

Art. 3^o Compañía inglesa.—Dominio perpetuo del camino que costará á México 51 millones de pesos, hoy mas de veinte, quedándose al fin la nacion sin él.

Las mulitas.—Piden un préstamo sobre el camino de \$5,000 por kilómetro, obligándose á pagarlo con el 10 p^o de los productos brutos, o sea en diez años poco mas ó menos, pasando al dominio del Estado al cabo de 65 años ese camino que le costará el dinero al Sr. Zangronis.—Este préstamo equivale por lo menos á la tercera parte del importe total del camino.

Art. 6^o A la compañía inglesa. Terrenos, etc., regalados á perpetuidad.

A las mulitas por 65 años, al cabo de los cuales los recupera el Estado con las mejoras.

Art. 13. La compañía inglesa.—Tarifas infernales.

Las mulitas.—Contagiadas por el mal ejemplo de aquella, se hace preciso que cuando llegue la ocasion de discutirse este artículo en lo particular, se solicite la reforma que pueda brindar el resultado de que el remedio les venga de donde precedió el mal.—*Similia, similibus curantur.*

Art. 17. La compañía inglesa. Puede hipotecar lo que es de la nacion por todo el tiempo que quiera.

Las mulitas.—No pueden hipotecar lo que es del Sr. Zangronis por mas del tiempo que dura su concesion: 65 años.

Art. 18. La compañía inglesa con pagar 300,000 de multa, se quedará con todo el camino hecho y no lo seguirá.—Las mulitas. Pagarán 20,000, perderán la concesion y lo hecho.

Art. 22. La compañía inglesa.—Se ponen á sus piés la dignidad y honra nacional, dándole por garantía de los 14 millones, bonos por igual suma, que servirán para compeler

al gobierno mexicano al cumplimiento de sus pactos, porque él mismo se considera incapaz; y al mismo tiempo se invertirá el producto de ese papel en el pago de sus acreedores actuales, quedándose el camino en el estado que está de construcción por falta de dinero para continuarlo.

Las multas se conforman con la palabra del gobierno.

Art. 35. Dice la compañía inglesa que pagará una multa de 300,000 pesos; pero ni los ha asegurado ni tiene otra cosa mas que el concurso.

Art. 42. La compañía no ha pagado ni paga á sus trabajadores, ni la renta de la casa que ocupa, sino con creaciones á arreos para oír sentencias en juicios de comercio, esto impulsada por los embargos.

Las multas no están ante los tribunales mexicanos.

Art. 43. La compañía inglesa tiene representante aquí ámpliamente facultado para cobrar, pero ámpliamente incapaz de pagar.

Las multas lo tiene todo el mundo. Los ridos terceras partes se colocan sobre la efectiva y lo construido sin auxilio del gobierno.

En resumen, como dijo el orador, la comparacion queda hecha, el juicio que de ella se desprenda cada uno por sí lo hará, no lo recomiendo.—Solo sípido á la cámara apruebe el dictámen de la mayoría.

El C. CASTAÑEDA.—La cámara tiene conocimiento de las razones que expuse en la sesion de ayer para combatir este proyecto, y de los argumentos que se han empleado en contrario. Seguramente me hubiera desanimado y no tomara la palabra, si despues de tanto como se ha dicho para combatirme, apareciese algo capaz de desvirtuar mis razones. No niego que el discurso del C. Mendiolea está lleno de chispa, pero es preciso convenir en que no ha atacado las cuestiones que propuse; y lo mismo que los otros oradores que le han precedido, se ocupó casi exclusivamente de mi persona. Ganas he tenido de manifestar que mi nombre no está á discusión; pero he querido ser fiel al sistema de conducta que me he propuesto seguir en la discusión, y dar el ejemplo de la moderación y del respeto á la libertad parlamentaria.

Yo no he propuesto los argumentos de si soy ó no consecuente; nisi los ferrocarriles son mejores tirados por mulas ó por vapor. Tampoco soy agente mas que del gobierno, y eso

en cuanto al servicio público. Mucho menos es cierto que haya yo echado en olvido á Jalapa y demas poblaciones que abraza el ferrocarril de que se trata. Consta en mi voto particular que he clamado en favor de esos pueblos; y ese es el talon vulnerable de que habla el C. Zárate en su discurso. Me he limitado á manifestar la inconveniencia de la vía, la imposibilidad en que se encuentra el gobierno de concurrir con la subvencion que se le impone para llevarla á cabo, y la falta de garantía para la suma que se expone en esta empresa.

Hay tambien otros puntos que no toqué, tales como el disgusto con que verian los demas Estados la preferencia que se dispensa á los que están al oriente de la capital, pues que se gasta en ellos hasta el despilfarro; porque es un despilfarro emplear el dinero en obras que no son de absoluta necesidad, mientras que los otros Estados carecen de todo; es decir, para unos, sombreros á la Tegetoff, y para otros, zapatos á la Moctezuma.

Dice el art. 6º del proyecto, que los ridos se colocarán sobre la carretera; y calculando que esta tenga diez varas de ancho, como está prevenido por la ley de 24 de Setiembre de 1852, resulta que se le quitan seis varas y media, que es el espacio que ha de ocupar el ferrocarril. ¿No es, pues, perjudicial esa concesion? Fuera del peligro natural para los transeuntes, por las pendientes y declives de la carretera, hay otro inconveniente: dice el art. 10 que entre el terraplen del ferrocarril y el espacio para la carretera, habrá un foso; y si á las cuatro y media varas que quedan, deducidas las que se toman para el ferrocarril, se quitan dos varas y media que ocupará el foso, restan dos varas para el tráfico: ¿y puede ser posible que en dos varas transiten carros, recuas, etc?

El preopinante hace una comparacion entre esta concesion y la otorgada á la compañía inglesa, y se detiene en el privilegio perpétuo de esta y los sesenta y cinco años fijados á la empresa Zangronis para la explotación de su camino. El art. 27 dice, que el gobierno se subroga á los empresarios en la propiedad de los efectos muebles, pero deberá pagar los inmuebles. ¿Qué es lo que va á recibir entonces? El camino carretero que no es propiedad ni del gobierno ni de nadie, porque pertenece al público.

En lo relativo á falta de garantía por los \$20,000 de que habla el art. 50, ha habido

una mala inteligencia. He dicho que aquella suma no es suficiente para garantizar..... 2,000,000 de pesos en el caso de que la empresa no pueda continuar, como seguramente no podrá. No pretendo hacer el papel de agorero ni de pitonisa. La base de los cálculos que hice ayer para probar que la empresa no podrá continuar, la tomé de un remitido del mismo Sr. Zangronis. Dije que el producto del camino, segun esa base, es de 240,000 pesos, y que deducidos los gastos y el interés del seis por ciento, queda un déficit de 120,000. O ese dato es inexacto, ó el Sr. Zangronis no sabe calcular, ó es exacto y sabe calcular, en cuyo caso procede de mala fé.

Pero suponiendo que nada de eso sea una verdad. ¿Cuenta el gobierno con recursos para pagar la subvencion? ¿No es sabido que el ministerio de fomento solicitó 170,000 pesos para sus gastos ordinarios, y que esa suma es todo lo de que puede disponer? No es verdad que si se decretan este y otros gastos pendientes, tales como los caminos de San Luis á Tampico, y el de Durango á Mazatlan, resulta un déficit de 1,000,000 de pesos que no hay de donde sacar? ¿Hay necesidad de que el gobierno se eche compromisos encima, que juegue su palabra comprometiéndose á lo que no podrá cumplir? ¿A qué recursos apelamos? Sobre esto, ni una sola palabra se ha dicho.

Algo tambien se ha dicho sobre el Monte Cenís. Apelo á la memoria de varios diputados que han estado últimamente en Europa, para que digan si es verdad que no se ha puesto en explotación ningun camino tirado por mulas en aquel lugar. Pero aunque así fuese, si el gobierno va á dar su dinero, ¿no tiene derecho á lo mejor?

Pido, pues, á la cámara se sirva negar su voto á este proyecto, porque es impracticable, porque no es necesario, porque no hay dinero para pagar la subvencion, y porque está vigente la ley de 27 de Noviembre último.

El C. DIAZ COVARRUBIAS.—He pedido la palabra únicamente para un hecho, porque el único orador que ha impugnado el dictámen, ha repetido hoy los mismos argumentos y las palabras mismas que dijo ayer; y como ayer le repliqué, no gusto de repetir lo que ya manifesté en apoyo del dictámen. Únicamente debo rectificar uno de los hechos en que fundé mi defensa y que ha sido erróneamente entendido por el anterior orador. No dije que el ferrocarril que

actualmente construye una compañía inglesa al través del Monte Cenís, sea de traccion animal, sino que dicho ferrocarril está construido con un *máximum* de pendiente, muy superior al que es posible en los caminos de locomotoras de vapor. Por este motivo tienen que usarse en él máquinas que le desalojan por otras combinaciones mecánicas, por ser estas en Europa mas baratas que la traccion animal.

Estas mismas máquinas podrian ser empleadas mas adelante en el ferrocarril Zangronis, lo cual prueba que este ferrocarril es igual al del Monte Cenís, y que no puede llamarse un retroceso. La diferencia consiste solo en el *máximum* de pendiente respecto de los demas ferrocarriles.

El C. PRIETO.—Señor, seré breve porque es ya avanzada la hora, y porque esta discusión se ha hecho ya demasiado larga y pesada para la cámara.

Dos son los puntos que positivamente deben considerarse para la resolución del negocio de que nos ocupamos; mayor baratura y mayor ligereza. Hoy se pagan 16 pesos por una carga, que establecido el ferrocarril importa 3. Este es el punto mas importante; porque no vale nada que los artículos nos vengan en alas del relámpago, si los derechos de conducción son siempre lo mismo. Un sábio ha dicho: «El tiempo es el hilo con que se teje la tela de la vida.» Por consiguiente, bajo este punto de vista, el camino de que se trata es un grande adelanto innegablemente.

Pero el C. Castañeda unas veces vela por el gobierno con el amor de un hijo, y otras por Zangronis con escrupuloso cariño. Cuando se pensó en construir el ferrocarril de Chalco, el de Tacubaya, no se pensó en sus rendimientos por el movimiento mercantil y la riqueza á que fueran á dar vida. Debía sostenerlos el solaz y el placer; y sin embargo, la empresa se sostiene y hace tambien sus ganancias.

Cree tambien el C. Castañeda que no hay suficiente garantía, y adviértase que la subvencion no se paga sino despues de terminado el número de kilómetros correspondientes, ademas de los que hoy existen; de modo que por cada exhibicion, hay tres tramos que respondan al gobierno de la cantidad exhibida.

Se dice que va á comprometerse á las generaciones futuras en una empresa que no pertenecerá al gobierno sino pasados sesenta y cinco años, tiempo bastante para que

dicha empresa haya perdido completamente su importancia. Pero señor, el progreso es la sucesión constante de los esfuerzos de muchos años. Nosotros hacemos lo que podemos. El ruido de la locomotiva es ciertamente el progreso; pero como no podemos aprovecharnos del vapor, porque nuestros recursos lo impiden, nos limitamos á lo que podemos.

Son tan obvias las razones que pueden alegarse en apoyo del proyecto, que sería ofender á la cámara continuar en el uso de la palabra.

El C. LEMUS.—Aunque es avanzada la hora, diré pocas palabras con el objeto de explicar los motivos que tengo para votar en contra del proyecto. Además de las razones emitidas por el Sr. Castañeda, yo veo estas: Hay dos líneas en proyecto, una de vapor y otra de mulas; ¿no es un absurdo preferir ésta á aquella? La primera se ha de concluir, porque existen cuarenta leguas hechas ya, con grandes acopios de elementos que no se pueden dejar perder. Si ahora se aprueba la concesión al Sr. Zangronis, ¿es prudente que haya dos vías entre unos mismos puntos, atendidas las escaseces del erario y las demás necesidades de la República? Esa preferencia á los Estados de Oriente, ¿no provocará el disgusto de los demás de la federación? Esas dos líneas agotan los recursos del país, porque solo en la del Sr. Zangronis se invertirán dos millones de pesos. ¿Y no sería más conveniente que esa suma se empleara en canalizar los ríos, y hacer otras obras de no menos utilidad para los demás Estados?

Está demostrado que la empresa del Sr. Zangronis no ha de producir utilidades; ¿y debemos suponer que por filantropía se nos venga á regalar con un ferrocarril demasiado costoso?

Por otra parte, estando los gastos públicos, hoy por la primera vez nivelados, aunque tocando el equilibrio de ingreso y egreso, ¿no es una calaverada decretar gastos que pongan en conflicto á la administración?

Creo que estas razones son bastantes para que la cámara se persuada de la justicia con que negaré mi voto al proyecto, sin que pueda decirse que me opongo á las mejoras sociales.

El C. PEÑA Y RAMIREZ.—Señor: había renunciado al uso de la palabra después de haber oído á mis elocuentes compañeros rebatir victoriosamente la palabrería del C.

Castañeda; porque en materia tan estéril no habría más que decir, sino la fastidiosa repetición de argumentos que por su misma evidencia no dan lugar á razonamiento alguno; pero habiendo vuelto á tomar la palabra el C. Castañeda, insistiendo en sofismas que tal vez por carecer de fundamento no los habían tomado en consideración mis dignos compañeros, me veo precisado á contestárselos de una manera terminante para batirlo en el último atrincheramiento, probándole que cuando se carece de razón y de convicciones, no se hace otra cosa que desatinar y decir barbaridades.

Las contradicciones, por el simple hecho de serlo, son barbaridades, y muchas pudiera citarle al C. Castañeda; pero lo prolongado de la discusión, lo avanzado de la sesión y el haberlo hecho ya los oradores que me han precedido, me obligan á limitarme á contestar sus últimos argumentos, que se reducen á insistir que con solo permitir al Sr. Zangronis que ocupe las carreteras para establecer sobre ellas su camino de fierro, es un despojo á la propiedad pública, y un grave perjuicio al comercio y al tránsito de los carros y acémilas que transitan por ellas; que el erario nacional está exhausto, no pudiendo por consiguiente satisfacer la subvención que se consulta, siendo por consiguiente un despilfarro y hasta una mala versación de los fondos públicos, el invertirlos en obras inútiles, preguntando que ¿qué vamos á hacer con dos ferrocarriles en una misma línea? y el tercer argumento del C. Lemus, es el de que no debemos tener predilección por determinada parte de la República, cuando el resto de ella tiene las mismas y más necesidades; que debemos invertir las sumas que debieran gastarse en el camino del Sr. Zangronis, en proteger otras empresas útiles, pues la de que se trata no puede proporcionar ventajas ningunas al resto de la nación; insistiendo ambos en que la suma de dos millones es una cantidad muy considerable, y que la empresa no presenta las suficientes garantías de buen éxito.

Sobre el primero de los puntos indicados debo decir, que siendo una evidencia que los ferrocarriles proporcionan la doble ventaja de la baratura en los fletes, sobre los demás medios de transporte, y la velocidad para conducir los efectos, se comprende inmediatamente el simple establecimiento y explotación del ferrocarril, destruyendo desde luego el tráfico de carros y mulas, que ya no po-

drian competir aun cuando caminaran, no por carreteras tan imperfectas y escabrosas, sino por magníficas calzadas; de ahí es, que aun quedando enteramente destruidas las carreteras, ninguna falta harían, tanto más cuanto que estas carreteras no se destruyen del todo como lo ha dicho el mismo C. Castañeda; y en último caso, si esta razón tuviera algún peso, lo más que debería hacerse sería exigir al Sr. Zangronis que ensanchara dichas carreteras; pero esta nunca sería una razón para impedir el que se construyera una vía férrea. Hablar más sobre este sofisma, sería ofender la inteligencia de la cámara y de la sociedad toda, pues ellas comprenden lo peregrino é insustancial que es semejante argumento. La segunda razón pudiera tener alguna fuerza, si los gastos de la administración pública debieran sujetarse á las cantidades que expresa el presupuesto provisional, y si estuvieran de tal manera agotadas las fuentes de riqueza, que de gastar un centavo más tuviera que venir necesariamente el desquiciamiento social; pero supongo que el C. Castañeda no lo cree así cuando en uno de sus dictámenes consulta que se decreta un gasto de quinientos setenta mil pesos para la apertura de una carretera entre Tampico y Querétaro; y presenta un proyecto para abrir otra carretera entre Mazatlan y Durango, cuyo presupuesto, según las asignaciones que él mismo señala, no podrá bajar de ochocientos mil pesos; y como yo creo, señores, que es más útil y conveniente al país estar cruzado por rieles que por escabrosas carreteras, suprimiría sin duda el gasto de estas últimas por proteger los primeros; y en ese caso no habríamos empobrecido al erario, sino que simplemente habríamos convertido la inversión de una cantidad, que se ha creído por el mismo C. Castañeda que puede erogarse sin provocar una bancarota y un desquiciamiento social; pero en mis convicciones entra que debemos y que podemos emprender á la vez las carreteras y las vías férreas, sin que nos detengan los guarismos de un presupuesto imperfecto y miserable, un presupuesto al que he dado mi voto por tener el carácter de provisional, y estar muy próximo el período en que debe regir el presupuesto general y ordinario, y al que rebatiré, no por las sumas que él presenta, sino porque el ministerio de fomento está dotado muy miserablemente, de suerte que ninguna empresa de mejoras materiales puede acometer; y estoy convencido que la sociedad mexicana

quiere mejoras materiales, quiere algo positivo, quiere engrandecerse haciendo florecer la industria y el comercio, más bien que ver estampadas en libros y papeles bellísimas frases, brillantes principios que no pueden servir ni para la historia; porque nunca han llegado ni podrán llegar á la categoría de los hechos, mientras solo nos ocupemos en conmovér al país con discusiones especulativas de política que provocan á cada paso las sediciones, los levantamientos, las conspiraciones; quiere hacer sacrificios, no para oírnos discutir sobre la moralidad ó sobre inmoralidad, sino para caminar con economía, con violencia y con seguridad, para poder transportar fácilmente sus producciones y sus manufacturas, para poderse proporcionar con el menor dinero posible, las comodidades de la vida social, para asegurar de una vez y para siempre la paz y la prosperidad; y esto solo podrá conseguirlo con el movimiento de los ferro-carriles, con el incesante progreso de las mejoras materiales que den vida al comercio, á la industria, al trabajo, á la agricultura y aun á la minería; por eso es que el gobierno debe ver en primer término cuáles son las mejoras materiales que pueden conducir á este fin, é incluir sus costos en el presupuesto sin temor de que la nación se disguste si las ve realizadas; á nosotros toca cubrir esos gastos porque esa es nuestra misión, y no dudo que la cámara procurará cubrirlos con preferencia á otros gastos que, aunque necesarios, no son de tan vital importancia.

Por otra parte, me es necesario patentizar que no son dos millones de pesos los que tienen que entregarse al Sr. Zangronis, ni tampoco es realmente una subvención la que se le va á conceder, como maliciosa ó torpemente ha asentado el C. Castañeda, insistiendo en ello hasta el fastidio, pues según el perfil que consta en el proyecto presentado, el trayecto solo es de 250 kilómetros, que á razón de \$ 5,000 por kilómetro, importan \$ 1,250,000, debiendo importar el costo total de la vía férrea, \$ 3,250,000; hay, pues, una exageración de \$ 750,000 que no es una cantidad despreciable para poderla atribuir á un error de suma; resulta por consiguiente, el mismo error en la suma de réditos que con tanto aplomo nos ha manifestado el C. Castañeda; de esto resulta también, que siguiendo sus apreciaciones, que al oírlas pronunciar con tanta seguridad, se podría creer tal vez que eran el fruto de un estudio profundo y un cálculo previsor; las

cantidades que el gobierno iba á prestar y no á dar, estaban suficientemente garantizadas, pues segun el cálculo del C. Castañeda, la empresa podria tener un producto anual de \$ 400,000; pero teniendo que gastar en el mantenimiento y explotación del camino \$220,000, mas 120,000 por réditos de los dos millones, mas 60,000 del rédito del capital de los accionistas, daban estas cantidades la suma de los \$ 400,000 de productos, no dejando ninguna utilidad al empresario, y por consiguiente ninguna garantía de poder redimir el capital; pero como aun suponiendo que el movimiento no se aumentara, lo que no es posible suponer, que los cálculos del C. Castañeda tuvieran algo de exactos, resultaria desde luego la diferencia de \$35,500 anuales á favor del empresario, cubiertos todos los gastos y réditos de los capitales, pues esta es la diferencia que resulta entre el rédito de dos millones que supone el C. Castañeda, y \$ 1,250,000 que resultan por multiplicacion aritmética.

Pudiera extenderme mas en esta cuestion de números, y demostrar evidentemente los errores en que ha incurrido el C. Castañeda; pero la hora es muy avanzada, la cuestion está muy discutida, y creo que la cámara tiene ya formada anticipadamente su opinion sobre este negocio, sin necesidad de que nuestros torpes raciocinios vengán á ilustrarla; por cuyo motivo termino contestando muy de paso la objecion ó argumento del C. Lemus; diciéndole que no es que tengamos predileccion por solo la línea de Veracruz, con perjuicio del resto de la nacion, por lo que creemos que debe accederse á la solicitud del Sr. Zangronis, sino porque creemos que es útil y aun necesario á la nacion toda, que se dupliquen y aun se multipliquen, si es posible, los caminos en una línea, porque de ahí nace la competencia, y de ésta la baratura en fletes y trasportes; y como el centro del comercio de la república es la ciudad de México, á donde vienen de todos los Estados á consumir sus productos y á habilitarse para su comercio, resulta que encontrando en esta ciudad los efectos mas baratos, progresará el comercio de los Estados, mas que si fueran á habilitarse á otros puntos á donde no pudieran obtener el doble objeto de consumir sus productos y habilitarse de efectos; por que establecida aquí la competencia, se impulsará el espíritu de empresa para dirigirse luego con las vías férreas al interior del país; porque estando aquí aglomerados los mayores capitales y el mayor número de

poblacion en menor terreno, será mas fácil darle impulso á esta clase de empresas; y que por último, no se nos han presentado hasta ahora empresarios que soliciten establecerlos para otros puntos, tal vez porque no creen hasta ahora que hay el suficiente movimiento del interior del país con esta ciudad para sostener sus empresas. Debemos, pues, dar movimiento á un punto cualquiera que sea para que éste lo comuniquemos á los demas puntos que lo circunden. Ningun proyecto de caminos, ni aun los carreteros, ha sido desechado hasta ahora por la cámara; y mientras esto no suceda, creo no hay derecho para hacerle inculpaciones, porque el congreso tampoco puede convertirse en empresario: que se presenten proyectos, y con tal que sean convenientes, procuraremos proveerlos, sin que sea obstáculo el que hayamos decretado que se preste un millon de pesos al Sr. Zangronis. Hay tambien que observar que el gobierno está hoy obligado á hacer grandes gastos en reponer constantemente las carreteras de Jalapa, y que una vez construido el ferro-carril, las cantidades que hoy se invierten en esas reposiciones, se invertirán en mejorar ó abrir nuevos caminos en el interior de los Estados; los beneficios de una vía férrea en los puntos mas poblados los recibe toda una nacion, y cada uno de los individuos que la forman; de esta verdad creo poseida á la cámara, por cuyo motivo termino suplicándole se digne aprobar el dictamen de la mayoría de las comisiones de industria y hacienda.

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

SESION DEL DIA 26 DE MARZO DE 1868.

Presidencia del C. Iglesias.

La sesion dió principio diez minutos antes de las dos de la tarde, con la presencia de 106 representantes.

Leida y aprobada el acta del dia 25, la secretaria dió cuenta con un oficio del ministerio de gobernacion, participando el nombramiento del C. Lic. Escoto para oficial mayor de dicho ministerio, y dando á reconocer su firma.

Enterado y al archivo.

Se dió lectura á la siguiente proposicion del C. Prieto, para la que pidió dispensa de todo trámite.

“Entre tanto se organizan los poderes del Distrito federal, se autoriza al ejecutivo para que conceda habilitaciones de edad y legitimaciones, segun lo crea conveniente, y con los requisitos que consten en los reglamentos que publique.”

El C. PRIETO.—Las razones que he tenido para hacer la proposicion, son tan sencillas como obvias. El cúmulo de peticiones que hay para la legitimacion y habilitacion de edad, quita el tiempo al congreso, que puede emplearlo mejor, y expone á los interesados á que se les perjudique; pues con la premura con que á veces se tienen que resolver esos negocios, es muy posible cometer alguna injusticia denegando lo que se pueda conceder. Dando al gobierno esta facultad, puede conceder esas gracias, pudiendo examinar con mas calma los documentos necesarios para despachar esos asuntos. En tal virtud, ruego al congreso que con dispensa de trámites apruebe mi proposicion.

El C. GAXIOLA.—La proposicion cuya dispensa de trámites se solicita, es una verdadera adiccion á la constitucion, porque entre las facultades legislativas está la que se quiere ceder al ejecutivo. El art. 127 de la constitucion dice que esta puede reformarse, con tal que las reformas sean aprobadas por dos tercios de los diputados presentes, y por la mayoría de las legislaturas. Siendo lo que se propone una adiccion constitucional, no es tan óbvio como se dice, y yo pido á la cámara le niegue la dispensa de trámites.

El C. PRIETO.—Suplico al C. Gaxiola me diga, cuál es el artículo constitucional que da al congreso la facultad de habilitar de edad y de legitimar.

El C. GAXIOLA.—Esta facultad es un acto legislativo que no puede delegar el congreso. Yo á mi vez interpelo al C. Prieto para que me diga, cual es el artículo por el que el congreso puede delegar el poder legislativo, exceptuando el 29 que dice, que en caso de perturbacion grave del orden público.

Leida de nuevo la proposicion, se preguntó al congreso si le dispensaba los trámites. No.

Primera lectura.

Los CC. Moron y Rios y Valles hicieron una proposicion para que se aumentara en el presupuesto una partida de \$10,000 mensuales divisibles en partes iguales entre los Estados de Chihuahua y de Durango, para hacer la guerra á los bárbaros, durando di-

cha asignacion hasta el establecimiento de las colonias militares.

El C. RIOS y VALLES fundó esa proposicion, con las mismas justas razones con que en la sesion del 25 sostuvo el C. García Carrillo, la idéntica que se presentó á favor de los Estados de Nuevo Leon y de Coahuila.

El congreso la declaró con lugar á votar.

Al gobierno.

El C. Alfaro presentó el acuerdo económico que sigue:

“El ejecutivo informará en la sesion de mañana la causa por qué es extranjero el jefe político de la Baja California, y de las medidas que haya tomado para evitar el descontento que ese hecho ha causado en aquellos pueblos.”

El C. ALFARO.—Es un hecho que el jefe político es español, que se hizo ciudadano americano, y que por lo mismo no puede tener mando entre nosotros. Podia yo dar mas datos sobre el particular; pero desgraciadamente se ha extraviado la correspondencia, y no puedo suministrar mas informes. Con todo, deseo que el gobierno los dé, y este es el objeto de mi proposicion, que espero apruebe el congreso.

El C. HIDALGO, diputado por Baja California, para informar.—Desgraciadamente es cierto el hecho contenido en la proposicion formulada por el C. Alfaro: el actual jefe político interino del territorio que tengo la honra de representar, es de origen extranjero. Las noticias que he recibido de la península manifiestan el disgusto de sus habitantes por este suceso, que entraña nada menos que la violacion de los principios prescritos en la constitucion local. Inmediatamente que todo esto llegó á mi conocimiento, pasé á informar de ello al ciudadano presidente de la república, quien se ha manifestado dispuesto á dictar las medidas mas conducentes al aseguramiento de la ley y de la tranquilidad en aquella parte del país. Por lo demas, las noticias que tengo de Baja California son muy atrasadas, y nada nuevo podrian añadir á lo que llevo expuesto.

El C. CAÑEDO.—Espero que el autor de la proposicion se sirva decir, qué fundamentos tiene para indicar que el jefe político de que se trata no es ciudadano mexicano en ejercicio de sus derechos, con arreglo al artículo relativo de la constitucion. Si ha sido naturalizado mexicano, puede ser jefe político como otros han sido gobernadores.