

no tratamos aquí de las anteriores concesiones, repitiéndole lo que antes he dicho, que una falta no autoriza otra, y en cuanto á si valen poco ó no los terrenos, me valdré del acta de asociacion de la compañía, en la cual se dice: que se ha contratado con Smith Knight y compañía la construcción del camino en £5.249,120 ó sean \$26.195,600, entrando en ese valor los terrenos y obras hechas; y como quiera que en el presupuesto de Talcott no se valorizaba lo que regalaba el gobierno y por lo cual solo importaba la mitad, resulta una prueba indestructible de que esos terrenos valen por lo menos la mitad, y la mala fé de la compañía para con la nacion, haciéndole figurar y pagar en el costo del camino una cosa que ha cedido y que pertenece al dominio público, segun se ha patentizado, y por lo que no puede cederse ni enajenarse á perpetuidad.

Si el valor de los terrenos anexos ha de aumentar, es un hecho que el órgano de la compañía no tenia necesidad de decirnoslo. Para que fuera para nosotros una noticia de valor, seria menester que nos probara que vamos á deberlo á sus patrocinados, y no á nuestros millones de pesos.

Así como nuestro tesoro vendrá á ser propiedad exclusiva de la compañía, así esta no puede convencer mas que á sus protectores. Para con ellos la ilumina el Espíritu Santo, para con nosotros el génio del mal que ha presidido siempre á las negociaciones que hemos hecho con los extranjeros; y que nos ha valido mas de una vez sus arrogantes amenazas, y la presencia de uno ó dos de sus buques viejos de guerra en nuestros puertos.

Afortunadamente hoy saben lo que puede y vale el pueblo mexicano, y se medirán antes de provocarnos; pero ese no es un motivo para que con justicia demos márgen á sus reclamaciones.

Por el artículo 79 se concede libre de derechos la introduccion de enseres, etc. Me ocuparé de decir á la cámara lo que vale este artículo á la nacion y á la compañía. A mediados de 1866, y en circunstancias de estar ya en agonía el gobierno que pretendió imponernos la Francia, se inició ante el juez de letras de Orizava una causa, por multitud de efectos introducidos por los agentes de la compañía sin pagar derechos y pasados como enseres del camino..... Es público y notorio en esa ciudad y en otros puntos, que entre esos artículos figuraban sombrillas y alfombras, y no está muy lejos de nosotros

quien preguntándole al Sr. Escandon qué relacion tenian las alfombras con el camino, contestó que todos los ingenieros las gastaban.....

Puede bien, señor, no son las alfombras, las sombrillas, y esta clase de mercancías, las que mas perjudicaban; habia otros artículos que concluian con nuestra agricultura, y quitaban los medios de subsistencia á nuestros pobres campesinos.

A pretexto de que necesitaba para sus trabajadores introducir de los Estados-Unidos harina, inundó con ella esas poblaciones; hasta el caso de que los pobres molineros no obtuvieran por la del país el fruto de sus trabajos. Esta es una verdad que todos esos pueblos acreditan; y si los documentos que vengan de la aduana de Veracruz no nos diesen estos datos, será efecto de la equivocacion que ha padecido el señor tesorero de la nacion, al mandarles una pauta á que deberán sujetarse, y en la cual particulariza por medio de columnas la clasificacion de mercancías....

Pero, señor, me he ido extendiendo sin decir cuál fué el resultado de la causa de Orizava, y para concretarme diré: que merced á las razones de *gran peso* alegadas por la compañía y que en esas circunstancias eran las únicas atendibles, quedó, señor..... cubierto el expediente. ¡Qué precedentes de felicidad tan lisonjeros nos promete esa compañía, que ha sido importada del extranjero para que los mexicanos la patrocinen! A porfía á la compañía se levantarán estatuas en las poblaciones, y la concesion se escribirá en letras de oro, al principio de los libros en que se asienten los nombres de los pobres mexicanos muertos de hambre y de frio, en el país mas rico y mas hermoso del mundo!

Art. 89 En este artículo se le concede á la compañía por 25 años, libre de derechos de exportacion, 560 mil pesos anuales, y el defensor de la compañía, deseoso de acreditar su competencia en contabilidad, me hace una porcion de cálculos aritméticos, y muy ufano se muestra porque dije que perdía la nacion por término medio \$1.190,000. Asienta que no son mas que \$1.120,000, y por toda contestacion diré: que la plata que de México sale para embarcarse por Veracruz, paga por derechos de exportacion, circulacion, contribucion federal, etc., $8\frac{1}{2}$ p $\$$, que es mas de lo que dije y mucho mas de lo que pone.

Sus amigos los ingleses habrán exporta-

do mucha, y bien puede ir con ellos á refrescarse la memoria sobre este punto.

Podria decirle que término medio no fija con exactitud la suma, y otras cosas mas; pero tanto me falta por anotar, que temo cansar á la cámara; lo que sí se me permitirá es recordarle que sus conocimientos aritméticos no los debe solo á que trata con ingleses, puesto que como mexicano los adquirió antes de conocerlos; y ha hecho muy mal en dejarles en el error de que este país estaba tan adelantado en contabilidad como el de los hotentotes y caribes, creencia en que supongo estaban cuando solicitaron esta célebre concesion.

Pero no vaya tan aprisa el defensor de la compañía: de la liquidacion mandada practicar veremos á cuantos millones de pesos asciende lo que ha costado ese artículo, y conformémonos por ahora con \$1.225,000.

Artículo 13. Este es el célebre artículo de las tarifas; dice el defensor de la compañía:

Las tarifas se han dividido en 12, 14 y 16 pesos por carga de 16 arrobas; cosa que ya sabiamos, y que por el artículo 14, los frutos nacionales destinados á la exportacion pagarán 40 p $\$$ menos. Tambien lo sabiamos; pero teniamos entendido que no solo los frutos que se exportaran, sino tambien aquellos destinados al consumo de las poblaciones, gozarian de ese mismo beneficio. Agradecemos al defensor de la compañía que al hacernos esa clasificacion nos hubiera sacado de ese error. ¡Es una hoja de laurel mas para la corona del que inventó la tarifa!

Agrega que ese rebajo reduciria á \$8.40—7.20 y 6 los fletes. ¡Bien! Que las últimas notas de precios á Veracruz estimaban la carga á lomo de mula á \$24, y \$32 en carro, con todo y que la estacion actual era favorable; y que como el flete seria por término medio \$12, resultaba una reduccion de 50 p $\$$. Voy á demostrar su error.

Los precios corrientes de esta plaza marcarán este tipo, muy en hora buena; pero tambien la concesion dice que ese camino es nuestra felicidad, y tanto aquellos como ésta se equivocan de una manera desgraciada.

Afortunadamente para mi propósito, no tengo que recurrir para saber con certeza cuanto valen los fletes de bajada, á los precios corrientes; estoy en la misma capital, y sin necesidad de preguntar sé, que esos siempre tienen con los de subida, sin ser por ferrocarril, un rebajo de 40 y 50 p $\$$; por la razon muy sencilla de que generalmente

los carros y las arrias bajan de vacío. De manera, que con permiso del defensor de la compañía, esos fletes los reducen á 14, á 12 y á 10 pesos tambien, y haré notar que esos medios de comunicacion pagan peaje, y que los carros y las mulas han costado el dinero á sus dueños y no á la nacion.

Continúa el defensor de la compañía: el camino se ha construido y ha de continuarse con los fondos de la compañía auxiliada en la tercera parte del rédito de sus capitales con fondos públicos, que jamas han pagado con exactitud, y que quien sabe si se percibirán. Me habia dado un alegron el defensor de la compañía: cuando á primera vista leí lo de los fondos de esta, creia que nos iba á probar que los tenia..... pero nada, continuó para decirnos que lo que le dá el gobierno equivale á la tercera parte de los réditos de su capital. ¡Qué capital tan monstruoso, señor, cuando tantos millones como se le regalan apenas bastarian para cubrir la tercera parte de sus réditos! ¿En dónde lo tendrán? En la imaginacion de sus defensores.

Para saber cuán cierto es lo del capital que ha invertido la compañía en la construcción del camino, voy á leer á la cámara un párrafo de la comunicacion que el Sr. Barron pasó en Agosto de 1866. Dice así.

«El objeto principal de S. E., (Bazaine) se ha conseguido, puesto que los trabajos no se interrumpieron, á la vez que sin su respetable mediacion, los (\$200,000) habrian quedado definitivamente suspensos desde el mes de Mayo, y quiza sin la probabilidad de continuarlos en breve tiempo, porque entonces no se habrian obtenido los recursos que posteriormente *ha otorgado el gobierno.*» Si á esto se agrega lo que antes refiere, de que los socios habian pagado ya todo, se tendrá el convencimiento de cuán inexacto es que el gobierno apenas dé una tercera parte de lo que importan los réditos. Si se dijese que de lo que dá el gobierno, apenas la tercera parte es lo que vale el camino, podria acertar el defensor de la compañía.

El defensor de la compañía se olvida de que trata sobre hechos y sobre cálculos aritméticos, en lo que no puede admitirse interpretacion, así es que sin remontarme á los tiempos de Revillagigedo, le he probado, como antes dije, que los fletes hoy de bajada á Veracruz, serán casi tan baratos como los que nos promete para nuestros frutos de exportacion; que los fletes á San Luis que dista mucho mas de esta capital que Veracruz,

se consiguen hoy en el día á 5 y 6 pesos carga; y á su pesar le diré que en los Estados-Unidos, que no son Europa, se arreglan poco mas ó menos de uno á uno y medio centavos por milla de 1,700 yardas.

Los pasajes que han de pagarse, no dejan de ser tampoco un beneficio grande para el pueblo mexicano: el ferrocarril que va hasta Chalco, distante de la capital como 15 millas, cobra en primera, á razon de cuatro centavos por milla, y en segunda, á razon de dos; y este se despacha á razon de diez centavos en primera y siete en segunda. Muy bien; á este paso, los pobres en México, para ir á Veracruz, tendrían que lanzarse á buscar la direccion al globo; porque imposibilitados de hacer un viaje en el ferrocarril por el costo, y en carros porque no los habrá, ni aun caminos para que puedan transitar, tendrán que estudiar para sábios á fin de dar con eso hasta hoy desconocido. ¡Es una felicidad para el país esta concesion!

Art. 17. Lo combatí demostrando la monstruosidad que se comete permitiendo hipotecar lo que se habia hecho con el dinero de la nacion, y denunciando la interpretacion que pudiera darse, á que solo perteneciendo las acciones á una empresa nacional, los derechos que de ellas nacieran se ventilarian conforme á las leyes y ante las autoridades mexicanas. El defensor de la compañía se contenta con decir sin probarlo, que el camino se hace con dinero de ella.

Ya antes he leído el párrafo de una comunicacion en que el Sr. Barron confiesa no construirse un metro del camino si el gobierno no daba el importe, y que todos los accionistas habian pagado la totalidad del valor que representaban. Así mismo, que no habiendo podido colocarse las obligaciones, es decir, una clase de hipotecas, se habian visto en la necesidad de paralizar los trabajos. Esto basta para probar que el gobierno ha pagado todo lo hecho; y que no se dará la casualidad de que lleguen á hacer algo que no sea sin recibir de nosotros antes el importe, ó el de esas obligaciones que constituirán un gravámen sobre el camino, que de ninguna manera tiene derecho de echarle, sin permiso del gobierno que es su sócio, y que ni siquiera por cumplimiento le han avisado.

El tramo de San Juan, continúa la defensa, fué del gobierno y lo vendió á Escandon, quien lo pagó. Pero olvida que antes y despues recibió este señor sumas del erario y de cuya liquidacion no quiere

ser responsable la que pretende tener por bueno el traspaso á su favor.

No seria malo el pretexto de hacer capital; pero debe entender la compañía que la obra es del gobierno; y aun cuando se comprometiese á pagar el resultado de la liquidacion, la nacion tiene mas confianza en el Sr. Escandon que no en una empresa que se viste de lo ageno, y no paga y pretende pasar por acaudalada.

El tramo á Paso del Macho confiesa que es de la nacion, pero por habérselo traspasado Escandon, se quiere apoderar de él y mandarnos á liquidar con aquel señor. El de Apizaco dice que es propiedad de la compañía, que ha pagado el transporte, locomotivas, carruajes, y sigue enunciándonos lo que tenia en fin de 1865. Ya con los documentos referidos le he probado que todo lo construido habia sido costado por la nacion, pero para no repetir esos mismos documentos y esa gran lista de accionistas, voy á citarle otro nuevo.

Segunda época.—Cuaderno 19.—Expediente núm. 1.—Comunicacion del Sr. D. Guillermo Lloyd al ministro de fomento.—1º de Marzo de 1866, dice: Por cuanto á que la construccion del camino de fierro (habla por el tramo de Apizaco) ha tenido efecto *parcialmente con fondos del gobierno*, he considerado como un deber informar á V. E. sobre los trabajos, etc.

¿Qué dice el defensor de la compañía? Pero, señor, ¿qué importa lo que diga, cuando de una manera tan clara, tan paladina y tan terminante se confiesa la verdad?

Se me acusa de haber intentado conmover el sentimiento nacional aseverando que se nos avasalla al extranjero; no es cierto, porque bien claro dice que las acciones de esta empresa y los derechos que de ellos se derivan, son exclusivamente del conocimiento de los tribunales de la república. Señor, no debía intentar conmover el sentimiento nacional, sino levantar el de indignacion, hácia una empresa tan falaz como insolvente. En las mismas acciones de esta dichosa compañía, se dice que está incorporada segun una ley inglesa de 1852 que ni conocemos, ni nos compete; y á pesar de eso, se nos quiere hacer creer que se sujetará á nuestros tribunales, y que allí que es donde radica, no será el lugar en que deba gestionarse con ella.

El defensor de la compañía dice que no medito lo que escribo; es él quien no lo medita, pues de otra manera, no se expodria

á que por delicadeza y caballerosidad callara las reflexiones que contra la compañía se desprenden al fin de cada una de mis razones.

Otra cosa mas tiene esa acta de asociacion, sobre la cual tuvo tan poco tino el defensor de llamarme la atencion: su artículo primero dice: "las disposiciones de la tabla A de la acta de compañías de 1862, no se aplicará en este caso, y las siguientes serán los artículos de asociacion de la dicha compañía, etc." Señor, no sé tampoco el motivo por qué no quiere sujetarse á esa acta de 1862; seguramente en ella se registran algunos artículos con los cuales no se encuentra á su gusto; y por eso haya preferido otra, que poniéndola bajo la salvaguardia de las leyes inglesas, la liberte de las responsabilidades que aquella le impone.

Art. 18. Al impugnar este artículo, dije que no dejaba de ser chistoso su mérito, y el defensor de la compañía dice que se necesitaba todo mi ingenio para descubrirlo en él. Efectivamente, señor, que lo que de él se desprende, tiene otro nombre en nuestro idioma; pero tenia y tengo que sujetar mi lenguaje por decoro á este lugar, y así entonces como ahora, dejo á la cámara juzgue la palabra que debe sustituir á la de chistoso, y con ella precisamente quedará calificada la compañía.

Continúa diciendo que la concesion en su parte onerosa, se compone de dos cosas: un privilegio de 65 años, y una subvencion de 560,000 pesetas anuales por 25. Agrega que si no hubiera privilegio ni subvencion, la compañía no necesitaba licencia: hubiera construido «su camino» como los demas construyen un hotel, etc.

He dicho en mi primera impugnacion, que el privilegio por 65 años se refiere á que en todo ese tiempo no podria construirse otro camino que pase por los mismos puntos, puesto que la propiedad era á perpetuidad; y hoy contestaré que si no hubiera esperanza de todo el dinero del gobierno, no habria esta compañía explotadora; que lo del privilegio es un error, porque el costo de la obra lo tiene en sí. Dice el defensor que el gobierno lo único que da para el camino, es la subvencion (el dinero) y el privilegio, y que si caduca, retirará aquella y derogará éste. ¿Y qué otra cosa mas quiere el señor defensor? ¿No está contento con esto? ¿No está satisfecho tampoco con el padron de infamia que se pretende hacer soportar á la nacion con la garantía en bonos? ¿Aca-

so pretenderá la compañía llevar á todos los mexicanos á Inglaterra y vendernos en sus mercados como á borregos? Lo mereceriamos si aprobáramos este contrato.

Los bonos que el gobierno da á la compañía, que representarán esa subvencion, ¿de qué manera se los haria devolver en caso de caducidad? De ninguna.

Dice que ademas, se cobrará una multa de 300,000 pesos. ¿De dónde se le sacan á la compañía cuando no los ha garantizado? ¿Del camino? Ya sabemos que no le cuesta ni un centavo. ¿De los accionistas? La compañía es limitada; y aunque dice el C. Barron que ya han pagado todos, voy á leer el discurso del Sr. Crawford, presidente de ella, que afirma está pendiente el cobro de £ 68,073 ó sean \$340,385 á accionistas, la mayor parte de ellos residentes en México, á quienes no conocemos ni sabemos bajo qué circunstancias se les ha dado, y si efectivamente las deben, cosa que se nos permitirá dudar, á pesar de la respetabilidad del Sr. Crawford, en virtud de las otras aseveraciones que hace y que sabemos no son ciertas, tales como las de 100,000 almas con que engalaná á Apizaco, la riqueza de sus habitantes y la propension de ellos á malgastar su dinero, cualidad que á nombre de ellos me tomo la libertad de negar.

Apuntes relativos á los caminos de fierro.

La 5ª junta general de costumbre de esta compañía, se verificó ayer en las oficinas de la calle de New-Broad, ocupando la silla presidencial, el Sr. R. W. Crawford.

El Sr. W. Roscol funcionando de secretario, leyó la notificacion, convocando á la junta; y apareciendo un resumen de la misma en el periódico titulado el *Times*, fué tomado en consideracion como igualmente leído.

Al proponer al presidente que se adopte, dijo que las medidas tomadas en consideracion por la junta, relativas á la concesion, constaban en el resumen, cuyo resultado no podia considerarse bajo ningun aspecto desfavorable.

Acababa de recibir una copia de la concesion otorgada á la compañía por el gobierno de México. Como estaba en español, no habia tenido tiempo de examinarla con toda la atencion que requiere el caso; pero al dar una ojeada sobre la misma, la ha considerado *mas favorable á la compañía que la concesion orijinal*. Durante la mayor parte del tiempo, es decir, desde Marzo á Junio inclusive, las ciudades de México y Vera-

cruz estaban sitiadas, y la misma línea en poder de las fuerzas nacionales. La compañía no sufrió ningún impedimento injusto por aquellas fuerzas. Los poderes especiales remitidos al Sr. E. Barron, director de la compañía residente en México, autorizándolo para hacer arreglos con el gobierno, no llegaron á su destino sino hasta después de la muerte de aquel lamentado caballero. Pero los puntos principales habían sido enteramente discutidos por el Sr. Barron con los miembros del gobierno mexicano antes de su enfermedad, y solo quedaba al Sr. Kirkpatrick, agente de la compañía, el dar una constancia formal de los convenios celebrados entre el gobierno por una parte, y la compañía por la otra.

El contratista, Sr. Crawley, también dió su gran ayuda para el logro de este objeto. Ha sido satisfactorio á los propietarios el saber que *la concesión últimamente otorgada, es bajo todos aspectos de mas ventajas á la anterior, concedida por Maximiliano.* El gobierno consideró todos los arreglos que se hicieron en la época del imperio como de ningún valor, y ha partido de la concesión otorgada en 1861, habiéndola reformado en varios puntos á beneficio de la compañía del camino de fierro, y el gobierno la varió después en algunos puntos contra sus intereses [oid, oid]. Ellos verían que el tráfico del camino entre México y Apizaco, de Enero á Junio, les había producido ó se les había concedido £ 7068 por el uso del mismo. El tráfico en el mes de Julio, cuando se restableció la paz, subió á £ 7,734. En Agosto á £ 9,933, y en el mes de Setiembre á £ 7,625. En la otra extremidad del camino, es decir, de Veracruz hasta Paso del Macho, desde Marzo hasta fines de Junio, no tenían ninguna autoridad sobre él, supuesto que estaba ocupado por las fuerzas militares. Tampoco la tuvieron sobre el camino de Apizaco á México, y considero que demasiado bien les fué en conseguir £ 7,000 para trabajar esta parte hasta Julio último. La suma acabada de mencionar, fué exclusivamente del tráfico local, dando por término medio de £ 20 á £ 26 por milla semanalmente. *La población de Apizaco es de 100,000 y la de México como de 500,000. La población es considerada como rica, y la gente con la costumbre de gastar dinero.* Grandes cantidades de alimento se traían por el camino de fierro á México y Apizaco, de modo que tenían un buen tráfico local. La parte de la línea de Veracruz

despendía sobre el trabajo extranjero, y de consiguiente no suponía que produjera mucho, mientras estuviese ocupada por las fuerzas militares, aunque en el mes de Enero tenía un tráfico de £ 60 por milla cada semana; en Febrero tenía un tráfico de £ 55 por milla del mismo modo, é igualmente en la primera semana de Marzo £ 59 por milla. No se encontraban en el momento en posición de establecer ninguna base particular. El comercio no indicaba que serían las entradas bajo circunstancias mas favorables. Creyó que su base sería extender la línea de Veracruz al interior y también de Apizaco hácia el Macho. *La dificultad que se pulaba era la de obtener los medios para llevar adelante la empresa, y de su estado de adelanto bajo la nueva concesión, creía que podían dar una seguridad completa para el objeto deseado, no queriendo discutir aquel asunto en la actualidad.* Los directores deberían tomar en consideración con la brevedad posible todo este negocio, y después de una madura deliberación, recabar la opinión de los accionistas en una junta particular que se convocase para este objeto, la misma que se verificaría en una época no lejana. Habían instado á los accionistas á pagos atrasados, dando por resultado que unos pudieron pagar y otros no; pero que habían recibido por cuenta de éstos durante el año, de £ 6,000 á £ 7,000. Creía que las *grandes ventajas de la nueva concesión* y los prospectos favorables para ellos *les inducirían á pagar lo atrasado, facilitándoles el modo de buscar el capital necesario.*

En contestación al Sr. Moxon, se manifestó que los pagos atrasados ascendieron á £ 68,073, excluyendo 4,000 acciones que se habían cancelado y anulado. El gobierno de México debía pagarles \$ 420,000, siendo el interés de \$ 6,000,000 en bonos concedidos á la compañía. El gobierno imperial les había pagado hasta junio por cuenta de estos \$ 900,000. *El gobierno actual ha prolongado la concesión por 25 años mas.* La concesión original era de 25 años, y el gobierno la renovó. La compañía recibía un 15 p^o sobre ciertos derechos, que se le concedió de un modo muy directo que resultó ser de bastante utilidad. No hay ningún inconveniente en que se imprima la concesión y circularla entre los accionistas. Se deben en México parte de los pagos atrasados.

Un accionista creyó que la época había llegado para obligar á amortizar á aquellos

que no hubieran cubierto sus pagos atrasados.

Se adoptó unánimemente la manifestación y los procedimientos concluyeron.

¿Y qué le parecería á la cámara que nos salieran que por la facultad que se le concede de hipotecar el camino, lo había efectuado? ¡Es mucho contrato este, señor!

Mil y mil veces diré al defensor de la compañía, que hoy no tratamos de derogar las concesiones de 1857 y 1861, porque de hecho lo están. Tratamos de ésta, y desde la primera hasta la actual, han ido colocando los fondos nacionales de mal en peor; si él lo da, lo confiesa el Sr. Crawford en su discurso.

No me venga el defensor de la compañía con que si este cuaderno dice que Escandon solo ha recibido uno ó dos; vamos á ver todo lo que dicen los libros que ha recibido, hágase una liquidación y traiga dinero de Inglaterra la compañía, para pagar el resultado.—Otra vez le repetiré que si tan persuadido está que el Sr. Escandon ha cumplido, y el gobierno lejos de eso, le debe, ¿por qué se ha querido librar del compromiso en el resultado de esa liquidación, cuando de otra manera hubiera tenido que cobrarle al gobierno el crédito de aquel? Pues no son las compañías, y menos las inglesas, las que pierden estas ocasiones.

Muy ufano nos relaciona las partidas que dice ha dejado de cobrar, pero calla las que le han pagado. Le haré su liquidación al Sr. Escandon, y á ella remito al defensor de la compañía; en contestación de todo lo que ha creído sobre el particular, verá que á cargo de ese señor figurará una suma muy respetable.

Dice que no es verdad que á la compañía se le entreguen cuatro ni seis millones, y que ésta ha tenido, tiene y aumentará sus bienes en el país. Le contestaré que no ha tenido la compañía bienes en el país, ni fuera de él; que lo que tiene aquí son deudas, lo dice su concurso; y en cuanto á que ha de aumentar sus bienes en el país, no será, porque la cámara tiene muy buen juicio para consentir que la nación se los regale.

Artículo 19. Este artículo dice que para auxiliar las obras se le dan por subvención 560,000 pesos por espacio de 25 años.

La ley de 1857, al acordarle los ocho millones de pesos en bonos para construir cien leguas, le impuso la obligación de entregar igual suma en títulos de la deuda interior, le exigió por ellos el 20 p^o de las utilida-

des del camino, y la construcción de dos edificios públicos, de costo de un millón de pesos, auxiliando para la última con el sobrante de los fondos de minería, que nunca hubieran podido pasar de 300,000 pesos. La de 1861 además de esos ocho millones, le concedió el 15 p^o que se pagaba en las aduanas por amortización de la deuda interior, le libertó de la construcción de esos dos edificios, y de consignar á la nación por la subvención de los catorce millones, el 20 p^o de sus utilidades.

Hoy al acordársele esa misma concesión para 60 leguas, se le exige solamente la demolición, como si fuera una grande obra, de los arcos que sirven de acueducto desde San Fernando hasta la antigua garita de San Cosme.

Se nota en esto, señor, que el gobierno ni exigió presupuesto, ni la compañía lo presentó. Ha bastado que diga que el costo de las 60 leguas es de 27 millones de pesos, para crearla.

Cuando los gobiernos subvencionan esta clase de mejoras, es previa la presentación de un presupuesto, el cual mándase revisar, pues de otra manera permitirían que á costa de los fondos públicos se enriqueciera el contratista. No sé qué razones harían valer los defensores de la compañía para omitir esta necesidad; pero cualesquiera que sean, ha debido tenerse presente que los fondos nacionales no se distraen sino después de probar la necesidad, utilidad y verdadera importancia de la obra en que se van á invertir.

Art. 22. Este es el que ordena la entrega á la compañía del papel para el pago del 20 p^o de mejoras, y 15 p^o de la deuda interior.

La justa indignación que ha producido generalmente entre todos los mexicanos, y en particular entre los representantes del pueblo, esta abdicación de dignidad, me exime del pesar de referir las consideraciones que se desprenden de esta concesión tan deshonrosa como imprudente. No hay ni puede haber razones que ameriten semejante vejámen, aun en el caso de que el gobierno en lugar de ser el de la gracia fuera el agraciado.

He dicho, y repito, que el llamado gobierno imperial tuvo en mas la honra nacional. A pesar de que por la concesión del año de 1861, á la compañía mexicana se le otorgó esa misma garantía, al revalidar la concesión no consintió en que de esa manera

insultase á la nacion: sujetó á la compañía á que en su lugar se entregaran 140,000 pesos cada trimestre por la tesorería de la nacion.

En la actual revalidacion, no solo se vuelve á incurrir en la misma falta, con desprecio del anterior ejemplo de dignidad, sino que se le otorga á una compañía que por mas mexicana que se le quiera suponer, es inglesa por estar radicada en Lóndres, como tambien porque su acta está incorporada á las de compañías de esa nacion.

El patriotismo de los dignos miembros de la cámara, sabrá darle la debida importancia á mis anteriores recomendaciones, é impedir que de una manera tan triste como injusta, se llene de todo la honra de la nacion en los dias en que se encuentra mas limpia y mas respetada por todas las naciones del universo, y en que acabamos de arrebatarla de las manos de los mejores soldados del mundo á costa de la sangre de nuestros hermanos.

El art. 23, sujeta á la nacion á recibir de esta compañía 20,000 mensuales á cuenta del excedente que resulte de la liquidacion que cada seis meses se practique del importe que ademas de los 180,000 pesos, hubiese recibido por razon de esos derechos. Inútil me parece aumentar la indignacion de la cámara.

Art. 24. Este artículo tiene la peregrina intencion de pretender, que así las compañías como los extranjeros y sucesores de éstos, sean considerados como mexicanos en todo lo que concierna á esta empresa. Era preciso que se nos enseñasen las doctrinas que permiten que á pesar de las circunstancias que hacen á esta extranjera, pudiera ser mexicana, y le privase á los accionistas ingleses de los derechos que les asisten y de la misma patria en que vieron la luz primera. ¡Hasta han pretendido convertirse en publicistas, pero la desgracia de ellos es, que aun los mismos mexicanos condenamos sus doctrinas!

El Sr. Pardo hace una confesion sumamente grave que es preciso que no pase desapercibida para la cámara: se ha pedido licencia al ministro de comercio ingles para formar la compañía, y se niega al mismo tiempo al congreso la facultad de hablar del negocio del ferrocarril.

Se reconocen las leyes inglesas para la formacion de la compañía, y se niega al congreso la facultad para formar leyes que regulen estos negocios.

Estatutos, listas de accionistas, contabilidad, todo debe ser reglamentado y examinado por el gobierno mexicano, no solo porque da el dinero, sino porque el camino se construye en el país; y así lo practicó Escandon con las compañías que intentó formar, y así lo exige la concesion.

Por eso dudo, que como dice el Sr. Pardo, el gobierno hubiera reconocido como legales las leyes inglesas para este camino, y que nuestro celoso ministro de relaciones, que tan enérgico se ha mostrado para no permitir que las naciones extranjeras se mezclen en nuestros asuntos, hubiese permitido en esta ocasion que la Inglaterra se ingiriera en un asunto tan sério, tan ilimitado y de tanta trascendencia.

Art. 26. Si alguna duda nos quedase de la insolvencia y mala fé de la compañía, este artículo la disiparía. Por él se suspenden sus obligaciones en cuanto á los trabajos de la construccion, si dejare de percibir una anualidad, conforme al artículo 19, ó si dejare de llenar algunos de los artículos que se le siguen; de manera, que con el hecho de no poder colocar el papel en alguna de las aduanas de la república, por ejemplo, en la actualidad la de Acapulco, Matamoros y Guaymas, ya está la compañía facultada para suspender sus trabajos y seguir recolectando los derechos de las demas. Esto quiere decir, que no contando la empresa con mas fondos que con los que le proporciona el gobierno, en faltando estos, ó no facilitándolos en cantidad bastante para continuar las obras, estas se paralizarán como otras veces ha acontecido y ha confesado el Sr. Barron.

Preguntaría á la compañía. ¿Tienes capital? Sí: bastante. Entonces será porque el negocio lo crees bueno. Y si eso es así, ¿por que paralizas las obras en vez de impulsarlas, y no das respiro al gobierno en esas circunstancias desgraciadas por que pesa?

Si no crees que el negocio es bueno, tu mala fé es acreedora á castigo, porque estás buscando accionistas para lanzarlos á buscar la ruina de sus capitales; y en ese caso, ni tú mismo tienes en la empresa un centavo, y de lo que tratas es de explotar á aquellos y al gobierno nacional.

Y esto es verdaderamente cierto, y los ingleses saben mejor que nosotros que esta clase de obras en muchos países no se costean y tienen los gobiernos que subvencionarlas de nuevo ó acaban por subastarse y

pasar á manos de una ó mas compañías. Es posible, es seguro como queda demostrado, que este es un agio en que la compañía, persuadida como yo y todos, de que los resultados no han de ser halagüeños, trata de buscar su utilidad en el costo de la construccion. Para probarlo oigamos la confesion del Sr. Martinez de la Torre.

“México, por grande que sea el amor que le tengamos, no tiene una gran poblacion mercantil, de movimiento y empresa. Es seguro que el ferrocarril, dotado con los elementos que va á tener, no ha de encontrar todo el aliento que solo al tiempo está reservado darle. Las introducciones extranjeras no son tan cuantiosas que absorban todo el poder del ferrocarril. Cinco ó seis viajes por mes de unos treinta carros de la línea de hierro, traerán todo cuanto Veracruz reciba, y ésto, con el débil movimiento interior, ¿dará en la línea tres millones y medio para cubrir sus gastos y dejar todavía una utilidad de mas de dos millones para pagar el interes repetido?”

El Sr. Mendez dice en su último folleto: “Si nosotros mismos no tenemos confianza en la tranquilidad del país, y nos eximimos por lo mismo de exponer un centavo en esta clase de mejoras, ¿será posible creer que vengan los extranjeros á exponer el suyo?” “No son tan cándidos, señor, y los hijos de Albion menos que los de ninguna otra nacion!”

Art. 27. El telégrafo que se les permite establecer, en propiedad perpétua, está condenado tambien por las doctrinas que he recomendado.

Art. 34. Dice que aun cuando caduque el privilegio, no por eso se embarazará la emision y venta de acciones ni el que se hipotequen los tramós del camino que se vayan construyendo.

El artículo es altamente inmoral, porque á la empresa se le concede la emision de acciones que se dicen para construir el camino, en virtud de privilegio y subvenciones cuando ya no existirán estas gracias.

Tiene facultad para hipotecar los tramós cuando ha perdido el derecho de continuar la obra, de modo que en ese caso quedaremos peor que estábamos, y el gobierno para servirse de lo hecho, tendrá que repagarle que tantas veces habrá costado. Si esto se llama mirar por los intereses nacionales, si esto se llama proporcionarnos un elemento de prosperidad, valdria mas quedarnos como estamos y que esos millones de pesos

se emplearan en buenos caminos carreteros ó en otras empresas racionales de caminos de hierro por compañías mexicanas, las cuales por fortuna nuestra, no tentarán la codicia de extranjeros que á mas de nuestros pesos se crean aun con derecho á nuestra gratitud. Aunque en verdad creo, señor, que contratos semejantes inspiran á los que los explotan el mayor desprecio hácia aquellos que por inexperiencia ó un deseo irreflexivo del bien público, como ha sucedido á nuestros gobiernos, han concedido lo que con madura meditacion no concederian.

Art. 35. Ya antes he dicho que no solo es insuficiente esa suma para garantir las cuantiosas que se le entregan, sino que tambien es ilusoria porque no está afianzada; y eso que nos cuenta el defensor de ella que el camino es suficiente, esto es, bueno para el caso de que algo les hubiera costado.

Art. 40. Este artículo obliga al gobierno á no poder vender sus acciones, y la idea que en ello se ha tenido no es preciso ser inglés ni agente de ellos para conocerla. Las acciones del gobierno no harán competencia en ningun mercado á las otras, de modo que podrá colocar la compañía las suyas, y acabada de descreditar así la empresa, se reducirá á medio cada peso que el gobierno ponga como accionista. Entónces de intento se incurrirá en la pena de caducidad, cuidándose poco del gobierno, de los accionistas y del camino. Esté sería un buen negocio; pero se equivocó la compañía en los cálculos, no contó con la cámara, y si creyó en promesas contraídas á que se tenían los votos de los representantes del pueblo en el bolsillo, habrá conocido que la opinion de estos es digna de los sacrificios y gloria adquirida por sus representados.

Art. 42. A mi justa impugnacion representando á esta compañía en la impotencia de pagar sus deudas, y en la necesidad en que se encontraba de convertir el papel que se le concede, en dinero para acallar la grito de tanto infeliz á quien se le ha sacrificado y se tiene la punible idea de envolver en un concurso, me ha contestado el defensor de la compañía, diciendo: que todos ellos habian consentido de buena voluntad en esperarla dos años. En primer lugar, el decreto la obligaba á pagarles inmediatamente, y no á pedir esperas, y en segundo lugar, no es cierto que todos hubiesen accedido, porque varios han apelado de la sentencia que le concedió las esperas que solicitó.

Art. 43. Quedan en pié las observacio-