

presion de la miseria y del conflicto público.

«Art. 1º Se suprime el artículo 16 del decreto de 5 de Abril de 1861, y en su lugar se pondrá el siguiente:

«D. Antonio Escandon se compromete solemnemente á que dentro del plazo de cinco años, estará en uso para el público la parte de la ruta general y el ramal de ferrocarril, necesario para unir la capital de la república con la del Estado de Puebla, así como el tramo que media entre Veracruz y Córdoba.

«Si faltare á estas estipulaciones, incurrirá en una multa de trescientos mil pesos fuertes por cada tramo, cuyo pago garantizará á satisfaccion del ministerio de fomento.

«El concesionario se compromete igualmente y bajo la misma pena, á concluir en los cuatro años siguientes la construccion del ferrocarril entre Córdoba y Puebla, excepto las obras de túneles y puentes de difícil y larga construccion.

Art. 2º Se suprime el artículo 24 del mencionado decreto, y en su lugar se pondrá el siguiente:

«D. Antonio Escandon comenzará inmediatamente la construccion de los tramos de México á Puebla, y de Veracruz á Córdoba; y es obligacion suya mantener durante los ocho meses de la estacion de secas en cada año, un número de operarios que no baje de quinientas personas en cada tramo, y en el de aguas el necesario para las obras de conservacion y reparacion.»

Art. 4º Se modifica el artículo 40 en su primer párrafo desde las palabras: «el concesionario etc.,» hasta las de «Agosto de 1857.» en estos términos:

«El concesionario queda obligado á tener en cinco años construidos los tramos mas importantes de la línea, cuales son, el de la capital con la ciudad de Puebla que tiene una distancia atravesando los llanos de Apam, de cuarenta y cuatro leguas; y el de Veracruz á Córdoba, en lugar de las treinta á que solo estaba obligado por su contrato de 31 de Agosto de 1857; y queda suprimido el último párrafo, que limitaba la facultad del gobierno para disponer de las acciones pertenecientes al erario.»

Art. 4º Se suprime el artículo 41 del mencionado decreto, y en su lugar se pondrá el siguiente:

«El empresario contrae la obligacion de construir en cada año, á contarse desde la conclusion del camino de fierro de la capi-

tal á Puebla, treinta millas cuando menos del ferrocarril de México al Pacífico, y el supremo gobierno para auxiliar la construccion de dicho camino de fierro desde la capital hasta un puerto del Pacífico; convienciendo en continuar aplicando el 15 p<sup>o</sup> á que se refiere el art. 40 del decreto de 5 de Abril de 1861, y á tomar acciones del referido camino. La falta de cumplimiento de esta cláusula por parte del empresario, trae consigo las penas señaladas en el art. 16, y pérdida del privilegio para la parte del camino que aun estuviere sin construir.»

En caso de que antes de los cinco años estipulados, para que despues de ellos siga el Sr. Escandon percibiendo el 15 p<sup>o</sup>, con la condicion de construir treinta millas de ferrocarril al año entre la ciudad de México y un puerto del Pacífico, el gobierno federal por sí ó con auxilio de los Estados interesados en la obra, pueda acceder á propuestas de otras compañías para la mas pronta ejecucion de la obra ó parte de ella, se entiende que el Sr. Escandon tendrá derecho al tanto, mas si no quisiere hacer uso de él, podrá el gobierno admitir las propuestas que se le hagan.»

Art. 5º Se suprimen los artículos 4, 5 y 6 del decreto del ministerio de hacienda de 8 de Abril de 1861, y en su lugar se pondrá el siguiente:

«El supremo gobierno tendrá la libre disposicion de las acciones que por el 15 p<sup>o</sup> le corresponden, mas no podrá enagenarlas bien sea para ir amortizando la deuda extranjera ú otro objeto de pública conveniencia, sino cuando cada tramo se vaya concluyendo, y por la parte correspondiente al tramo concluido, realizándolas así cuando hayan obtenido su valor.»

México, Junio 14 de 1861.—*J. M. Castaños.*

En el cebo del empréstito con que se quiso inducir al congreso de 61 á revalidar y mejorar, como acaba de verse, el privilegio del ferrocarril, habia todo el veneno que comprenden las siguientes estipulaciones:

«El supremo gobierno de la república mexicana, por una parte, y el Sr. D.... ciudadano de los Estados-Unidos de América, por otra, han convenido lo siguiente:

Art. 1º El Sr... entregará en la tesorería general doscientos mil pesos (\$200,000), en pesos fuertes en cambio de igual cantidad de bonos al portador de que se hablará despues.

Art. 2º El supremo gobierno expedirá

bonos al portador por un millon de pesos, de los cuales han de circular seiscientos cincuenta mil (\$650,000), que ganarán un rédito de 18 p<sup>o</sup> anual. Los trescientos cincuenta mil restantes (\$350,000) que no han de circular, ganarán un rédito de 6 p<sup>o</sup> anual. En unos y otros bonos el interes comenzará á correr desde la fecha de su emision.

Art. 3º El supremo gobierno depositará en la legacion de los Estados-Unidos de América, para el pago del capital é intereses de los bonos de que habla el artículo anterior:

1º Un millon quinientos mil pesos ..... (\$1,500,000) en escrituras de capitales puestas á censo.

2º Cuatrocientos ochenta mil pesos..... (\$480,000) en obligaciones de veinte mil pesos mensuales pagaderos del 1º de Enero de 1862 al 1º de Diciembre de 1863, suscritos por la empresa del ferrocarril de Veracruz á México, por lo que tiene que adelantar al ministerio de fomento, con arreglo al art. 22 del decreto de 5 de Abril del presente año.

3º Una obligacion por los alcances que resultaren á favor del supremo gobierno, en la liquidacion que tiene que hacer con la referida empresa cada seis meses, con arreglo al decreto citado, y de la suma que le corresponde desde la fecha de este contrato hasta 31 de Diciembre del presente año, por lo que la misma empresa tiene que adelantar mensualmente, cuya obligacion será aceptada por la mencionada empresa del ferrocarril.

Art. 4º El Sr.... cancelará una escritura de trescientos cincuenta mil pesos..... (\$350,000) de un crédito contra el supremo gobierno fecha 10 de Diciembre de 1857, recibiendo en cambio un bono de igual valor, pagadero á los dos años, con 6 por ciento de rédito anual. Este bono no entrará en circulacion, sino que se depositará en la legacion de los Estados-Unidos de América.

Art. 5º La emision de bonos por un millon de pesos, se hará en el órden siguiente: 4,000 de á \$25, números 1 al 100 con expresion de la numeracion fraccional, siendo cada bono  $\frac{1}{10}$  de uno de á \$1,000.

1,500 de á \$100, números 101 al 250 con la misma expresion fraccional, siendo cada bono  $\frac{1}{10}$  de uno de á \$1,000.

400 de á \$500 números 251 á 450 con la misma expresion, siendo cada bono  $\frac{1}{2}$  de uno de á \$1,000.

200 de á \$1,000 números 451 á 650.

1 de á \$350,000 de que habla el art. 4º

Art. 6º Estos bonos y sus intereses, serán pagados en su totalidad dentro de dos años contados desde la fecha de este contrato. La amortizacion comenzará en Enero de 1862 ó antes si es posible, y continuará despues cada tres meses ó lo mas frecuentemente posible, aplicándose á ese objeto las entradas ó fondos que se realizaren de las seguridades depositadas en la legacion de los Estados-Unidos de América de que habla el art. 3º de este contrato. La amortizacion se hará de los bonos por \$650,000 que han de ponerse en circulacion, en primer lugar, y despues tendrá lugar la del bono de \$350,000 cuyos intereses deberán pagarse cada seis meses.

Art. 7º La amortizacion de los bonos por \$650,000 se verificará por medio de sorteos. El primer sorteo se hará en Enero de 1862, y entrarán en suerte los 650 números del 1 al 650 que lleven marcados los bonos de \$1,000 y sus fracciones: en los sorteos siguientes jugarán los que vayan quedando en circulacion.

Art. 8º Ninguna obligacion ó escritura de las depositadas en la legacion de los Estados-Unidos de América, será entregada sino en cambio de su valor en dinero, que quedará en depósito en la misma legacion, para satisfacer el importe del capital é intereses de los bonos que resultaren favorecidos en los sorteos y de los demas, hasta dejar cubierto el valor total de los bonos emitidos.

Art. 9º En el caso de que al fin de los dos años contados desde la fecha de este contrato, no se hubiere verificado el pago en totalidad del millon de pesos emitidos en bonos con los intereses correspondientes, el Sr... procederá á realizar en almoneda pública las escrituras depositadas que queden pendientes, en la parte necesaria para amortizar los bonos y sus intereses; y el resto, si lo hubiere, será entregado en la tesorería general de la nacion.

En caso de que el producto de las escrituras no fuere suficiente á cubrir la totalidad del valor de los bonos y sus réditos, continuarán en vigor las obligaciones de la empresa del ferrocarril, expresadas en las cláusulas 2ª y 3ª del art. 3º de este contrato, hasta que tenga lugar el pago de la totalidad del millon de pesos y sus intereses.

Art. 10. El supremo gobierno se obliga formalmente á hacer efectivas las escrituras

depositadas, y traspasará á los rematantes todos sus derechos y privilegios.

Art. 11. Los bonos al portador, tendrán curso forzoso en la proporcion de una cuarta parte en toda transaccion que llegue á cien pesos ó pase de ellos, sin contarse las fracciones en que la cuarta parte fuere menor de 25 pesos.

Art. 12. El supremo gobierno y el Sr.... tomarán todas las medidas necesarias para evitar cualquiera falsificacion de los bonos.

Art. 13. Para mayor seguridad de este contrato, el supremo gobierno se compromete á llenar fielmente las obligaciones que los decretos relativos al ferrocarril de Veracruz al Pacífico, reformados por el posterior de esta misma fecha, le imponen.

Art. 14. Toda duda ó cuestion sobre el cumplimiento de este contrato, será decidida por árbitros nombrados uno por cada parte, y un tercero en caso de discordia nombrado por los primeros ántes de comenzar á actuar.

México, Junio 13 de 1861.—*J. M. Castaños.*

Estas propuestas pasaron á las comisiones de hacienda, industria y crédito público; y el que tiene el honor de hablar, miembro de una de estas comisiones, redactó este dictámen, de que leeré algunos pasajes, y que está cubierto entre otras firmas, por la del C. Balcárcel, actual ministro de fomento, y autor del decreto de 27 de Noviembre:

«Al imponerse el congreso, decian las comisiones en la sesion del viérnes, de las condiciones convenidas con Mr....., fijó su atencion sin duda, como en un rasgo prominente del convenio, en el enlace que se establece entre él y el relativo al ferrocarril interoceánico, puesto que no solo se enumeran como una garantía las exhibiciones de la empresa del camino de hierro, sino que en el artículo 13 del contrato se fija en términos explícitos la condicion de llevar á cabo las obligaciones á que se refieren los decretos de 31 de Agosto de 56, y 5 de Abril de este año. Las comisiones, despues de haber echado una ojeada sobre el convenio con Mr....., trataron de entrar á esa cuestion capital, sobre el entroncamiento con el contrato relativo al camino de hierro; pero la encontraron tan vasta, tan complexa y tan importante, que no creyendo posible estudiarla y resolverla en el corto plazo de dos dias, se preparaban ya á manifestarlo así al congreso. Mas ocurrió de improvisó á las comisiones, que tal vez para dictaminar sobre

la esencia del contrato con Mr....., no sería necesario encargarse de la grave cuestion del ferrocarril de Veracruz; porque si independientemente de esta facultad, el expresado contrato presentaba otras insuperables á juicio de las comisiones, bastaria esto para no aprobarlo, sin necesidad de dictaminar en términos suspensivos, ni de aplazar una cuestion tan urgente, como lo son en la actualidad todas las que se refieren á recur-

sos.» «La comision entró, pues, al exámen de las cláusulas del contrato, haciendo abstraccion del negocio del camino de hierro, y ha tenido el sentimiento de encontrar, que aun sin fijarse en el enlace que se establece entre los dos negocios, hay muchas consideraciones que hacen inadmisibile el celebrado con Mr..... El mejor modo de estimar este contrato, es formar el cuadro comparativo de las ventajas y de los gravámenes que traeria á la república; y esto es lo que las comisiones harán compendiosamente en este dictámen, comenzando por reducir á su mas sencilla expresion el convenio, para que lo comprendan bien los miembros de la cámara que no hayan tenido ocasion de examinar su texto. Las comisiones reclaman al llegar aquí, la atencion de la asamblea; porque si ésta percibe con claridad las ideas que van en seguida, será mucho mas precisa y luminosa la discusion de este asunto. Hé aquí en resúmen el contrato celebrado con Mr.....

«El gobierno emite bonos por valor de un millon de pesos, de los cuales se dan doscientos mil al contratista, en cambio de igual cantidad en numerario. Cuatrocientos cincuenta mil pesos en bonos de los emitidos quedan en poder del gobierno, para que disponga de ellos como quiera. Todos estos bonos ganan 18 p<sup>o</sup> anual, y están destinados á una circulacion forzosa, admitiéndose en proporcion de una cuarta parte en todos los pagos que pasen de cien pesos. El millon se completa con un bono por trescientos cincuenta mil pesos, que ganará solo un 6 p<sup>o</sup> anual, que no entra en circulacion, y que se entregará al contratista en pago de un crédito de igual cantidad.»

Algo mas adelante decian las comisiones: «Lo expuesto se ha referido solo á los perjuicios materiales y susceptibles de reducirse á cifras, á que daría lugar la operacion convenida con Mr.... Pero no es preciso advertir que podría dar origen á males muy graves de otra naturaleza, como el trastor-

no que acarrearía al comercio la circulacion forzosa de los bonos, cuyo descrédito se procuraría adrede para facilitar ciertas operaciones de bolsa, de las cuales las comisiones podrían indicar algunas. Esto, sin considerar el abajamiento que habria para la nacion en posponer su probidad y su fé á la de una legacion extranjera, ni la necesidad de aprobar sin detenido exámen el negocio del camino de hierro, de lo cual el contratista hace un requisito *sine qua non* para sus ofertas.»

Advierta la cámara que entre las razones principales que tuvieron los legisladores de 61, y el señor ministro de fomento entre ellos, para rechazar las propuestas á que he dado lectura, se contaba la repugnancia á aprobar sin detenido exámen el negocio del ferrocarril, y que nadie ponía en cuestion la facultad de la cámara para revisar el decreto relativo. Hay mas todavía: el comercio de Tampico presentó, á poco de revalidarse en 61 la concesion de 57, un ocurso al congreso de que leeré la parte substancial:

«Los que suscriben, comerciantes de este puerto, con el debido respeto ante el soberano congreso de la nacion exponen lo que sigue:

«Por el decreto del Exmo Sr. presidente interino de la república, fecha 8 de Abril, se ordena que desde su fecha en dos meses se debe cobrar en todas las aduanas marítimas y fronteras un 15 p<sup>o</sup> sobre las cuotas de arancel, á pagar en bonos del camino de fierro; que este nuevo derecho sustituye el 25 p<sup>o</sup> de derechos adicionales pagadero en bonos de la deuda pública liquidada y consolidada, como lo ordena el arancel general de la república.

«Es sabido que el valor de estos últimos bonos es de un 8 á 10 p<sup>o</sup> de pago, lo que equivale á un 2 á 2½ p<sup>o</sup> de aumento sobre las cuotas de arancel, mientras los nuevos bonos del camino de fierro precisamente se han de vender «á la par,» y de consiguiente equivalen á un 15 p<sup>o</sup> de aumento sobre las cuotas de arancel.

«De esto resulta que el citado decreto del Exmo Sr. presidente, aumenta las cuotas de la ordenanza general de aduanas de un 12½ á 15 p<sup>o</sup>, que es un recargo casi insoportable, y de todos modos muy ruinoso para el comercio, en su actual posicion triste y abatida; y que tal vez S. E. no tuvo facultades para decretar, pues estamos creidos que solo el soberano congreso de la nacion puede alterar y aumentar el arancel general.

«Ademas, el solo motivo con que se expidió dicho decreto fué exclusivamente con el de favorecer á una empresa que, si bien es digna de la consideracion del supremo gobierno, ha recibido ya por otro lado grandes favores y cuesta á la nacion grandes sumas; circunstancia que tomada en consideracion, robustece la justicia con que imploramos la intervencion de ese augustó cuerpo, para que se derogue el citado decreto del Exmo. Sr. presidente interino de la república fecha 8 de Abril de 1861, que ordena el pago de un 15 p<sup>o</sup> de aumento de derechos en bonos del camino de fierro; dejando vigente el pago de todos los derechos, como lo ordena el arancel general de aduanas marítimas y fronteras de la república.

«De justicia que esperan merecer los que humildemente se suscriben.—Tampico, 7 de Junio de 1861.»

Tambien el ayuntamiento de Veracruz, en nombre de aquella poblacion, hizo un ocurso en el mismo sentido, en que se leen los siguientes pasajes:

«El gobierno, llevando demasiado lejos el prurito de innovaciones de que se ha dejado dominar en el terreno vedado de la legislacion, ha trastornado completamente las cláusulas de aquel privilegio, haciendo á la empresa en los decretos de 5 y 8 de Abril concesiones de todo punto exorbitantes, por no calificarlas de otra manera.

«El gobierno, variando las condiciones del privilegio de 1858, ha pactado con D. Antonio Escandon, que en el plazo de cinco años concluirá el tramo de la ruta general, comprendido entre esa capital y Puebla, *sin suspender por esto los trabajos del camino ya comenzado de Veracruz para el interior*; condicion esta última tan ilusoria por no fijarse plazo alguno á la obra ni pena por dejar de concluirla, que bastará al concesionario del nuevo privilegio, mantener seis ú ocho hombres ocupados en el entretenimiento del trozo ya construido hasta San Juan, para obsequiar tan inútil cuanto burlesca condicion.

«El cabildo suplica á Vuestra Soberanía se digne derogar los artículos de los decretos de 5 y 8 de Abril, que imponen un derecho adicional de 15 p<sup>o</sup> sobre importacion de efectos extranjeros en este puerto, en lugar del 25 p<sup>o</sup> del derecho de amortizacion que se paga actualmente en bonos de la deuda interior.

«El fundamento de esta peticion es bien patente, y bastará para demostrarlo hacer

algunas explicaciones del considerable recargo que se impone á nuestro comercio para beneficiar una obra que, segun se ha expresado, va á comprometer mas su situacion, habiendo desde luego producido en las operaciones de aduana, innovaciones que aumentan el disgusto de la clase mercantil.»

Sobre este ocurso recayó un dictámen de la comision de gobernacion, que comprende estos párrafos:

«La comision no quiere ocuparse desde luego de la modificacion ó reforma de dichas cláusulas, porque cuando se revise por el soberano congreso el contrato celebrado últimamente con el Sr. Escandon, es cuando debe tener presente la solicitud del ilustre ayuntamiento de Veracruz que ahora nos ocupa.»

«La representacion nacional debe resolver si queda subsistente ese privilegio, y si los términos en que está concebido el contrato son ó no convenientes al gobierno; y por lo mismo, creemos los individuos que hemos firmado el dictámen presente, que seria extemporáneo é inoportuno ocuparse de la modificacion ó reforma de una ó algunas de las cláusulas de un contrato como el de que se trata, cuando todavía no se ha resuelto si debe quedar subsistente del convenio entre el ejecutivo y el Sr. Escandon, ó si el soberano congreso lo innovará de alguna manera.»

El dictámen concluye con esta proposicion:

«Única: Dictamínese por las comisiones unidas de industria, hacienda y crédito público, sobre el contrato celebrado entre el supremo gobierno y el Sr. Escandon en 5 y 8 del próximo pasado Abril, teniéndose presente para la resolucion, la solicitud presentada al soberano congreso por el ilustre ayuntamiento de Veracruz.»

«México, Julio 2 de 1861.»

Este dictámen fué aprobado, como consta en esta nota marginal (el orador la señala). Tenemos, pues, que el congreso de 61 acordó la revision del privilegio sobre el camino de hierro, en circunstancias idénticas á las que guarda hoy el negocio. Este antecedente parece decidir la cuestion que nos ocupa. Pero hay mas todavía, y aquí reclamo toda la atencion de la cámara: el actual ministro de fomento, que lo era tambien en Julio de 1861, dirigió en aquellos dias al congreso esta iniciativa, que merece el honor de ser leida íntegramente:

«Señor: La ordenanza general de adua-

nas marítimas y fronterizas, en su art. 11 establece varios derechos adicionales sobre la introduccion de productos extranjeros, siendo uno de ellos el de amortizacion de la deuda pública liquidada y consolidada, y su monto, la cuarta parte del importe de los derechos de importacion, liquidadas las facturas, pagándose precisamente en la tesorería general de la nacion, en bonos de la deuda pública, liquidada y consolidada.

«El supremo gobierno, al reformar el privilegio concedido en el año de 1857 á D. Antonio Escandon, para la construccion de un camino de fierro de Veracruz al Pacifico, dominado por la idea de hacer efectiva esta interesante mejora, y deseoso de proporcionar á la empresa todos los auxilios que pudieran contribuir á su mas violenta realizacion, acordó el art. 40 del decreto relativo, por el cual suspende por cinco años el derecho adicional de amortizacion de la deuda pública, quedando reducido á un 15 p<sup>o</sup> de los derechos de importacion, el cual 15 p<sup>o</sup> se pagará precisamente en acciones de las que se emitan por la compañía del ferrocarril entre México y Puebla y por la que en seguida se forme entre Veracruz y Orizava.

«A consecuencia de este artículo presentó el comercio de Tampico un ocurso para que se derogara, por los perjuicios que le ocasionaba su cumplimiento, mientras que el comercio de Veracruz pidió por su parte se retardara hasta Octubre próximo el plazo para llevarlo á ejecucion.

Con esta diferencia de solicitudes el Exmo. Sr. presidente no ha podido ver divergencia real de opiniones en la manera de considerar el citado artículo en su esencia, sino solo la diversidad de resultados prácticos que daria para ambos puertos la conclusion del ferrocarril en cuestion; pues aunque los perjuicios causados por la diferente manera de enterar el derecho adicional, serian unos mismos para todo el comercio, el de Veracruz deberia esperar una compensacion mas ó menos próxima de estos perjuicios, con las ventajas que le proporcionaria la terminacion, en este puerto, de la vía proyectada.

Por las razones espuestas, y para obviar males al comercio, el Exmo. Sr. presidente que tanto desea la prosperidad de aquel, por el convencimiento que tiene de la eficacia con que ella contribuye á la riqueza y bienestar del país, ha dispuesto que, mientras el soberano congreso se ocupa de todo el decreto sujeto hoy á su revision, y cuya resolucion recomienda muy particularmente á su sabidu-

ria por tratarse de un objeto de tan vital importancia, se eleve á su soberanía la siguiente iniciativa:

Ar. 1<sup>o</sup> Se suspenden los efectos del artículo 40 del decreto de 5 de Abril de este año, en la parte que suspende por cinco años el derecho adicional de amortizacion de la deuda pública, y lo reduce á un quince por ciento, pagadero en acciones del ferrocarril entre México y Puebla, y entre Veracruz y Orizava. Esta suspension solo tendrá efecto, mientras que el soberano congreso resuelve lo que creyere conveniente respecto del mencionado decreto de 5 de Abril sujeto hoy á su revision.

«Art. 2<sup>o</sup> Hasta tanto que se dicte una resolucion respecto del decreto citado, se seguirá haciendo el cobro en las aduanas marítimas, segun el art. 11 de la ordenanza vijente.

«México, Julio 16 de 1861.—Señor.—Blas Baldracel.»

Se ve, pues, que el actual presidente de la república y el actual ministro de fomento, autor de la concesion de 27 de Noviembre, pedian al congreso de 61, en circunstancias idénticas á las que hoy guarda este negocio, lo mismo que hoy consulta la comision, á saber: que se suspendiesen los efectos de la concesion, por los perjuicios que en la práctica habia comenzado á acarrear al comercio. La cámara me permitirá que me detenga un momento, para dejarla recapacitar si no es este un argumento concluyente y decisivo de la cuestion. ¿Podrian hoy el presidente y el ministro de fomento de 61, reputar útil lo que entonces juzgaban nocivo para el interes público? ¿Podrian reputar ilegal y arbitraria la revision para la cual estimulaban en Junio de 61 al congreso?

Habiendo quedado entonces en estas circunstancias el negocio, los esfuerzos del concesionario se encaminaron todos á paralizar la revision en la cámara; y lo logró, por cierto: estos cartones que contenian los documentos de la cuestion, no volvieron á abrirse; digo mal, deben haberse abierto, aunque no sea sino una vez; porque el expediente principal de la revision de 1861 ha sido sustraído, sin considerar que en los expedientes concordantes quedaban, como lo ha visto la cámara, datos inequívocos sobre los trámites del negocio.

Y bien, señor, ¿podrá decirse que el congreso de 61 tenia mas facultades que el congreso de 68? ¿Daremos motivo á que se sospeche que en aquella asamblea era mas

vivo el celo por los intereses públicos? ¿Nos decidiremos por la abstencion, respecto de un arreglo que conforme á las mismas declaraciones del ejecutivo, causa un efecto tan pernicioso en los ramos de la riqueza pública, y que exhortaba en 61 al congreso á que cortase el mal suspendiendo los efectos de la concesion, mientras la revisaba y reformaba?

Pero á nosotros, señores, se nos niega esta facultad que se reconocia en nuestros predecesores hace siete años; y se proclama que lo que ellos podian hacer con pleno derecho, y con la aquiescencia, y hasta con el estímulo del gobierno y de los interesados en la concesion, no está en nuestras facultades sino en las del poder judicial. Se invoca para esto el art. 98 de la constitucion, que encomienda á la corte de justicia las controversias en que la federacion fuese parte. ¿Qué controversia contenciosa hay hasta estos momentos entre el gobierno de la Union y la empresa del camino de hierro, que pueda provocar sin violencia la accion de los tribunales? Se trata solo de decidir sobre la subsistencia ó insubsistencia de una ley, funcion eminentemente legislativa; si al ejercerla el congreso se juzga agraviada la compañía del ferrocarril, entonces podrá recurrir al poder judicial; pero, ¿qué tiene este que hacer cuando todavía no se formaliza, ni jamás se formalizará acaso, la querrela contradictoria que provocaria su intervencion? Esta especie, señores, entra tambien en ese derecho público, cuyo uso privilegiado cree tener la compañía inglesa por el decreto de 27 de Noviembre. Rigiendo este derecho, si el ejecutivo invadiera las atribuciones de la cámara; si decretara un impuesto y lo consignara á un particular ó á una compañía; si nombrara un coronel sin nuestra aprobacion; si nombrara del mismo modo los empleados superiores de hacienda, no os valdria ni el art. 72 de la constitucion ni vuestro carácter de representantes del pueblo, para reclamar en el negocio vuestras naturales atribuciones, porque los publicistas infalibles de la compañía inglesa han establecido que esos actos bilaterales y remuneratorios de servicios, crian derechos sobre los cuales solo puede decidir el poder judicial.

Asembra realmente cómo espíritus sanos y penetrantes, entre los cuales se encuentran algunos miembros de esta cámara, con cuya amistad me honro y con cuyo consejo suelo ilustrarme, han creído que el negocio que

nos ocupa puede sacarse de la esfera legislativa. ¿Cómo desconocen que la naturaleza de las cosas se sobrepondrá á esa pretension, y que al ejercer el congreso la fundamental y mas característica de sus funciones, la de aprobar el presupuesto, tendrá que ocuparse dentro de breves dias del negocio del camino de hierro? El encargado del ejecutivo nos lo dijo al inaugurar esta sesion: el congreso ha comenzado á ejercer la mas inalienable de sus atribuciones, la de votar los impuestos y los gastos públicos. Y se quiere que esta conquista de diez años de esfuerzos y de sacrificios, la pongamos, apenas alcanzada, á los piés de la compañía inglesa que tiene su asiento en Londres. No se trata solo de uno de esos gastos que se votan y se hacen en un año; se trata de un impuesto y de una subvencion que va á durar un cuarto de siglo; se trata del período de una generacion; se trata de que la que va á sucedernos, no disfrute de la plenitud de facultades que la representacion nacional de México comienza á ejercer por primera vez despues de muchos años; se se trata de que renunciemos á cortar esos males que el actual presidente y el actual ministro de fomento llamaban en 61 ruinosos para el comercio nacional; se trata de que se frustren los esfuerzos que en estos mismos momentos está haciendo la comision de aranceles, para reducir á uno solo todos los derechos de importacion. Pero sobre todo, señores, si hemos de hacer todos estos sacrificios, hagámoslos despues de echar una última ojeada sobre el negocio, y esto es lo único que la comision propone en su dictámen.

¿Qué es la concesion de 27 de Noviembre? ¿Es una ley comun? El congreso tiene entonces la facultad de modificarla ó abrogarla. ¿Es un simple contrato? La cámara tiene entonces el derecho de votar el gasto que ese contrato acarrea. ¿Es el indulto de una pena? El negocio, entonces se retrotrae al estado que guardaba antes de que el concesionario del camino de hierro, hubiera incurrido en la pena de caducidad; y el estado del negocio entonces, como acabamos de verlo, era el de revision por parte del poder legislativo.

No repetiré el análisis y los cálculos que otros oradores han hecho en el curso de este debate, de la concesion revalidada y modificada el 27 Noviembre. Bastará llamar de nuevo la atencion de la cámara sobre algunos puntos, para que comprenda que hay

muchas consideraciones, cada una de las cuales bastaria por sí sola para inducir á la revision.

El derecho de mejoras materiales consiguado á la compañía inglesa, debe invertirse, conforme á un artículo de la Ordenanza de aduanas, precisamente en el pago de réditos de los capitales que, dentro ó fuera de la república, se levanten para la construccion de caminos de hierro; y he aquí que, conforme al arreglo de 27 de Noviembre, una gran parte de este derecho, va á invertirse en pagar los réditos de los dos millones estériles que se ha reservado D. Antonio Escandon.

Conservando los concesionarios en sus manos la subvencion adelantada de ocho millones con 5 p<sup>s</sup> de réditos, no tienen grande estímulo para impulsar la obra, aunque no sea sino para evitarse el pago de réditos, de los capitales que les sea preciso levantar por medio de acciones; y cuando el privilegio caduque por falta de cumplimiento, obtendrán una revalidacion tan fácil y tan ventajosa, como las dos que ya han obtenido.

Lo que la empresa del ferrocarril ha recibido, corresponde aproximadamente al valor de las obras que ha ejecutado. Contra esto solo se alega, que la actual compañía no es responsable de lo que el primer concesionario haya percibido, y sobre este tema se han hecho en los folletos distribuidos en la cámara enfáticas declamaciones; pero todo puede haber en ellas menos sinceridad, porque los folletistas conocen sin duda este documento. (El orador lee la cláusula del contrato de cesion hecha por D. Antonio Escandon á la compañía inglesa, en que ésta se compromete á asumir todas las obligaciones de aquel).

El presupuesto original del camino hecho por el ingeniero Talcott, es de \$13,500,000; y la compañía basa todos sus arreglos y todas sus pretensiones, sobre un presupuesto de doble cantidad.

Pues que las obras ejecutadas corresponden aproximadamente á las cantidades percibidas por el concesionario, la garantía de cumplimiento, está solo en el capital limitado de los socios empresarios que, como hemos visto ya, se reduce á 8,000 pesos.

Las tarifas fijadas en la concesion, no dejan percibir al público los beneficios de un camino de hierro.

La compañía pone trabas al espíritu de empresa, quitando la libertad para construir ramales afluentes á la vía.

Abusaria de la benevolencia con que me escucha la cámara, si me pusiera á enumerar todas las objeciones de este género á que se presta el decreto de 27 de Noviembre. ¿Pero no bastan las que he apuntado para demostrar la conveniencia de la revision? Los concesionarios la huyen porque está en sus tradiciones. Desde 57 nada se ha esquivado en este negocio con tanto empeño como la inspeccion del congreso. Se aceptan reformas hechas por el ejecutivo; se prefieren los trámites complicados de un procedimiento judicial; se admite todo, menos el exámen escudriñador de la cámara. Esto, señores, hace mucho honor á la perspicacia y al patriotismo de esta asamblea.

Para adormecerla se han querido explotar sus mas nobles sentimientos: la gratitud á los restauradores de nuestra independencia; el amor á la gloria nacional; la vehemente aspiracion de todos nosotros, á que se realice la grande mejora del camino de hierro á Veracruz.

Se trata en efecto de una grande obra cuya realizacion debe ser objeto de todos nuestros votos, y cuyos ejecutores serán objeto de todas nuestras simpatías. Se calumnia indignamente á la comision, cuando se dice que olvidó el deber de la imparcialidad al desempeñar el encargo con que la honró el congreso. Los autores del dictámen pueden proclamar con la mano sobre el corazón que lo han escrito sin ira, sin odio, sin mas preocupacion que la de los grandes intereses de la república. Quizá al examinar el negocio se han fijado mas en lo venidero que en lo presente; y es sabido que para ver el porvenir, se necesita colocarse muy arriba de las regiones bajas en que se agitan las pasiones y los intereses de actualidad.

La comision ha visto en la obra del camino de hierro, no solo la comunicacion entre el principal de nuestros puertos y la principal de nuestras ciudades, sino el punto de partida para el engrandecimiento material de la república. Cabalmente porque vamos á dar el primer paso sério en la vía de las mejoras materiales, debemos procurar que este paso sea firme; y que bajo este primer monumento que la república consolidada para siempre va á erigir á la civilizacion del siglo, encuentren las generaciones futuras la efigie de la justicia, de la igualdad y de la equidad. La imprevisión y la prodigalidad indiscreta, son malos promovedores de la prosperidad material, y lo proclama eloquentemente la experiencia de nuestros dé-

biles ensayos. Aprovechemos esa experiencia y la de los otros países. Séamos libres y generosos para con los capitalistas emprendedores, pero no dejemos que entre el gobierno que subvenciona y el capital que se brinda, se atraviesen esecrecencias parásitas de especuladores intermediarios. Estas especulaciones sin título, son un pólipo con raices sobre el capital privado y sobre el erario público; son un tonel de las Danaides en que desaparecerán, como hasta ahora, todas las subvenciones del país en favor de las obras útiles. El mejor medio de que estas se realicen, es purgar el espíritu de empresa del espíritu de agiotaje. Dar proteccion á este, no es sino preparar decepciones para el país y para los capitalistas nacionales y extranjeros, haciendo á la vez imposibles no solo el camino de hierro de México á Veracruz, sino hasta las otras obras de la misma especie que están hoy en la esfera de proyectos. La comision no solo aboga por garantías para el interes fiscal de la república, sino para los capitalistas que puedan emplear sus fondos en las mejoras materiales del país. Garantías para el interes público, garantías para el capital privado; he aquí lo que falta en la concesion de 27 de Noviembre.

Yo me glorío de advertir que el gobierno no opone obstáculos para completar y mejorar su decreto. Las dificultades parecen venir solo de la empresa concesionaria, y esta misma no las opondría si comprendiera mejor sus intereses. Nada es sólido, nada es firme, nada es fecundo en las grandes empresas, sino lo que se basa sobre principios de equidad y moderacion. La codicia presenta perspectivas falaces que desvían del buen camino. Induce á veces á tener una fuente ó una mina cegadas, por explotar el pedazo de tierra que las cubre. La empresa favorecida por el decreto de 27 de Noviembre debería asociarse lealmente al deseo público, del gobierno y del congreso, de que en el resultado de este negocio, el interes privado no se sobreponga al interes nacional. Los rieles que tiende aquella empresa no estarán firmes, mientras su concesion no lo esté sobre la base de la conveniencia pública. ¿Quién puede aceptar como satisfactoria para nadie, la solucion propuesta por uno de los oradores que han tomado la palabra contra el dictámen? «La concesion, nos decia, es on-rosa, es ruinosa para el país; pero no hay medio de enmendarla.» ¿Quedaría contenta la compañía in-