

posible que los rendimientos de la explotación diesen el resultado á que se aspira. Para alcanzarlo habrá forzosamente que bajar los precios cuanto fuere preciso, á fin de que sea abundante y productiva la conduccion de las personas y de los frutos, de uno á otro extremo de la vía férrea.

No obstante tales consideraciones, convengo sin dificultad en que sería muy deseable que los precios de transporte quedasen reducidos desde luego sin pérdida alguna de tiempo, en términos de permitir la traslación de los efectos de nuestros mercados al puerto de Veracruz. De esta manera se lograría inmediatamente crear ese comercio de exportación, que con tanta justicia desea la mayoría de la comisión especial. Creo por lo mismo, que tanto por su propia conveniencia, cuanto por la conveniencia pública, debería la empresa no demorar el establecimiento de precios moderados, con los que daría á su obra un carácter de popularidad, que no tardaría en serle eminentemente benéfico.

Llegamos ya al punto de la subvención, que es el mas complicado de todos.

Sabido es del congreso, que en la combinación hecha el año de 1857, se estipuló que el concesionario entregaría ocho millones de pesos en bonos de la deuda nacional consolidada, los cuales ganaban y ganan todavía el rédito de un 3 p 100 anual, constituyéndose en su lugar un nuevo fondo consolidado, por la misma cantidad de ocho millones de pesos, y con el rédito de un 5 p 100. La operación, pues, consistía en hacer de pago privilegiado una parte de la deuda interior, aumentando en un 2 p 100 el interés que ganaba.

Hablándose de esta combinación, se ha dicho por la prensa, que si algun acreedor del erario tuviese la inslencia de proponer lo mismo que se hizo en 1857, su propuesta debía ser recibida con indignación.

Sería efectivamente un rasgo de temeridad el del acreedor que viniese á secas, si se me permite la frase, á solicitar que un crédito suyo fuese preferido á todos los demas, que fuese pagado con las rentas mas floridas de la nación, y que á mas de conceder tal preferencia á una deuda, en la que concurría la circunstancia agravante de ascender á una cantidad enorme, por remate de cuentas aumentase en un 20 por ciento el rédito que le estaba señalado.

Pero en la combinación de 1857, no se trató de preferir sin fundamento un crédito

de ocho millones, para pagarlo con aumento de interés. Lo que se quiso entonces, como se ha querido despues, fué facilitar la ejecución de una obra importantísima para el porvenir del país, por medio de la subvención que se estimó necesaria. Esa subvención hubiera podido darse en la misma cantidad que se señaló, ó en otra menor ó mayor, sin necesidad de amortizar una suma equivalente de la deuda nacional. Se adoptó el medio de tal amortización, por conseguirse así la doble ventaja de facilitar la ejecución del ferrocarril, y de desahogar al erario de un gravámen de consideración. Respecto de este último hay que advertir, que si bien los títulos de la deuda interior corrian en 1857, y corren todavía, á precios bajos, para el erario representaban su valor nominal. Además, el pago de sus réditos era obligatorio. Si no se ha hecho ha sido por las escaseces del tesoro público, no por falta de derecho para cobrarlo en los tenedores de esos títulos. Era, de consiguiente, una ventaja bastante apreciable la de amortizar ocho millones de la deuda nacional consolidada, con sus cupones respectivos.

El C. Mendiola ha aseverado que el concesionario no ha cumplido con la obligación de entregar esa cantidad, de la que solo ha ingresado á las arcas nacionales una fracción que no llega á \$500.000. Hay datos oficiales y fehacientes, de que el concesionario ha entregado toda la cantidad á que se obligó. Si con estos valores se han hecho operaciones indebidas, esto no es de la responsabilidad del que cumplió con la obligación que le incumbía.

Por otra parte, en el caso de ser exacto lo aseverado por el C. Mendiola, tal circunstancia daría lugar á que, usando el erario del incuestionable derecho que le correspondía, exigiese del concesionario el cumplimiento de la obligación indeclinable, de entregar hasta el último centavo de lo que estuviese debiendo.

Lo que se relaciona con la entrega de los ocho millones de pesos de que habló el convenio de 31 de Agosto de 1857, es punto que se omite por completo en las impugnaciones que se hacen del decreto de 27 de Noviembre. Semejante omisión no puede aceptarse como buena, porque de esa suerte se descarta del negocio uno de los antecedentes que con él tienen mas estrecha conexión, en virtud de que ha servido de base para todas las combinaciones por las que ha

venido pasando desde el principio hasta ahora.

Al hacerse la cuenta de lo que la empresa del ferrocarril ha recibido ya, y debe seguir recibiendo, llama mucho la atención la notabilísima circunstancia de que cuantos han escrito ó hablado acerca de esta materia, sacan resultados enteramente diversos, cuando deberían ser siempre iguales, en caso de que partieran de datos seguros y fidedignos.

La mayoría de la comisión especial, que es la mas moderada en sus apreciaciones, dice que la suma de las diferentes asignaciones hechas para el ferrocarril por el decreto de 27 de Noviembre, sería suficiente por sí sola, para llevar la obra á cabo. En un impreso suelto, firmado por varios mexicanos, y en el que, entre otras cosas curiosísimas, se encuentra la especie de que el congreso mexicano, á semejanza del parlamento inglés, puede hacerlo todo, menos de un hombre una muger, y de una muger un hombre, se computa la subvención en 15 millones 120,000 pesos. El C. Payno, en su memoria sobre el ferrocarril, la calcula en 25 millones 442,155 pesos; y en un artículo repartido hace pocos dias en el congreso, en menos de \$23.000.000. El C. Frias y Soto, en \$24.840,000. El C. Peña y Ramirez en \$37.486,498. El C. Garcia Brito, en \$20.000,000. El C. Mendiola, en mas de \$52.000.000. El C. Zamacona, en..... \$30.000.000.

¡Contraste singular en verdad! En lo que hay de mas preciso en el mundo, en las operaciones matemáticas, cuentas que deberían dar un resultado idéntico, liquidaciones en que no debería haber diferencia de un solo centavo, están entre sí en la mas completa discordancia, sin que haya siquiera dos iguales. Operaciones aritméticas, en que ni un centavo debería haber de diferencia, producen diferencias tan enormes que llegan de 15 á 52.000.000 de pesos. Donde no debería haber diferencia de un solo centavo, la diferencia es de mas de \$37.000.000. Esto prueba que el congreso no puede descansar en datos tan inseguros, tan heterogéneos, tan contradictorios. Lo que ha querido presentarse con el carácter de una prueba decisiva, no es otra cosa en realidad, que una serie de cuentas alegres, de cálculos al aire, de liquidaciones antojadizas.

Ni puede menos de ser así, cuando los que las han formado han practicado operaciones caprichosas, aglomerando á la ventu-

ra cifras y mas cifras, y creyendo que el resultado sería tanto mas satisfactorio, cuanto mas abultado fuera ese cómputo. Así, por ejemplo, en la cuenta del C. Peña y Ramirez, la mas exajerada de todas despues de la del C. Mendiola, se ha comenzado por sumar 14.000,000 de pesos de la primera subvención, 2.000,000 de la segunda y otros 14.000,000 de la tercera, para sacar de una plumada un total de 30.000,000 de pesos. Se da por bien averiguado, se da por incontrovertible, que nuestro erario, tan pobre, tan exhausto, y que se ha visto casi siempre en la imposibilidad de llenar sus compromisos, siendo los relativos al ferrocarril de Veracruz á México de los que no ha cumplido, ha podido, sin embargo, estar dando para esa obra millones sobre millones. Con tal modo de formar cuentas, se puede llegar fácilmente á los resultados mas fabulosos.

Pues bien, ¿cuál es entonces, se me preguntará, el verdadero importe de la subvención dada á la empresa del ferrocarril? No lo sé, ni creo que hay en estos momentos quien pueda saberlo con exactitud. Precisamente para averiguarlo de una manera positiva, se ha nombrado para formar la correspondiente liquidación, al C. Zambrano, persona notoriamente apta para el desempeño de tal encargo. Cuando el C. Zambrano haya terminado su trabajo, sabremos ya á qué atenernos en materia tan delicada. Entonces, y solo entonces, será cuando se pueda hablar con conocimiento de causa, de la cantidad á que ascienda realmente la subvención sobre que tanto se ha disputado.

Comprendo que aquí se formulará contra el gobierno un nuevo cargo, por no haber esperado á saber el resultado de la liquidación mandada practicar al C. Zambrano, para expedir, despues de formada, el decreto que expidió el 27 de Noviembre de 1867. El gobierno no esperó ese resultado, por dos consideraciones tan sencillas como importantes.

En su anhelo por el pronto término del ferrocarril de México á Veracruz, no creyó el gobierno que debía perder un tiempo precioso, demorando la construcción de las obras pendientes, en espera de una liquidación, para la que faltaban de pronto algunos de los datos necesarios, y que requería por lo mismo el espacio de algunos meses para quedar concluida, si habia de formarse con toda la debida exactitud.

Esta fué la primera consideración: la se-

gunda fué todavía mas poderosa. En caso de que la liquidacion mandada formar hubiese sido de tal manera indispensable para expedir el decreto respectivo, que sin ella no se hubiera podido ó debido darlo, habria habido entonces la obligacion de esperarla, por mas que se hubiera perdido un tiempo precioso para la continuacion de las obras del ferrocarril. Pero ninguna necesidad habia de esperar á que estuviese concluida la liquidacion, la cual podia formarse sin perjuicio de que las obras del camino continuasen desde luego, siendo suficiente fijar las bases á que debía sujetarse el resultado de la misma liquidacion.

Ellas fueron las de que, todo lo que resultase á favor del erario, debería abonarse, ó bien en acciones del ferrocarril, si correspondian al 15 p<sup>o</sup> del derecho especial de este nombre, ó con la amortizacion proporcional de la cantidad que por veinticinco años debe darse á la compañía inglesa, de \$560,000. Con estas disposiciones quedaba asegurado el interes del erario, en razon de que, no debiendo darse en junto la subvencion decretada en 27 de Noviembre, sino en abonos anuales, habia siempre lugar sobrado para descontar de esos abonos ó para recibir en acciones, lo que debidamente correspondiera al tesoro público, como resultado de la liquidacion encomendada al C. Zambrano.

He manifestado ya que faltan todavía los datos necesarios para formarla desde luego. Con todo, tenemos algunos que pueden servir para desvanecer varias de las equivocaciones, en que se ha estado incurriendo en el particular.

Respecto de la subvencion, pueden distinguirse tres épocas, de las que la primera es la que corrió del 31 de Agosto de 1857 al 5 de Abril de 1861. En esa período el concesionario no llegó á percibir, segun las constancias que hasta ahora se han tenido á la vista, ni el importe de un semestre de lo que le estaba señalado. Por tal consideracion, y para compensarle tambien los perjuicios que habia sufrido la parte construida del ferrocarril, con motivo de la guerra de reforma, se estipuló en el convenio de 5 de Abril de 1861, que el concesionario se diese por pagado de todos los réditos que hubiera debido percibir hasta aquella fecha, quedando á su vez libre de la obligacion que habia contraido de construir una penitenciaría y una casa de inválidos.

De esta manera queda contestado lo que

ha dicho el C. Mendiola, sobre la falta de esas construcciones, de las que el concesionario no quedó libertado graciosamente, sino á consecuencia de una compensacion ventajosa para el erario.

La segunda de las épocas mencionadas, comenzó el 5 de Abril de 1861 para acabar el 27 de Noviembre de 1867. Durante ese espacio de tiempo, D. Antonio Escandon, primero, y despues la compañía inglesa que lo ha sustituido, recibieron diversas partidas de las que conviene hacer especial mencion.

Lo que D. Antonio Escandon recibió, segun los datos que hasta la fecha se han tenido á la vista, asciende á menos de..... \$350,000, á lo que hay que agregar, lo que corresponda cargarle por el tramo de ferrocarril que construyeron los franceses.

En lo concerniente á ese tramo, está ya acordado de una manera terminante, que el dinero empleado para construirlo, ya sea que saliese directamente de las arcas nacionales ó ya de las arcas francesas, debe quedar, no en beneficio de un particular, no en beneficio de una compañía, sino en beneficio único y exclusivo del erario mexicano.

Ha observado el C. Peña y Ramirez, que en la cuenta presentada á nombre de Escandon al C. Zambrano, respecto del tramo de que se trata, figuran contrapartidas que pueden calificarse de inadmisibles. Este punto, lo mismo que todos los demas relativos á la liquidacion, quedará depurado á su debido tiempo. Al hacer el C. Zambrano la operacion que se le ha encomendado, ha de examinar necesariamente las partidas todas que comprende, debiendo desechar aquellas que no estuvieren fundadas en antecedentes intachables. El gobierno á su vez, al revisar el trabajo del liquidador, cuidará escrupulosamente de no admitir tampoco lo que careciere de buenos fundamentos para ser aceptable. No es de temerse, por lo mismo, que escape de esa doble fiscalizacion lo que tuviere carácter vicioso.

En el punto de que actualmente nos ocupamos, que es el relativo al tramo construido por los franceses, se ha incurrido tambien en la equivocacion de sostener que la casa de Barron fué reintegrada de las cantidades que habia desembolsado. Aunque este es un punto incidental y de importancia secundaria, no estará por demas advertir que no es exacto, segun lo comprueba un documento que me ha entregado uno de los abogados de la compañía, y el cual contiene

una declaracion de Mr. de Jupeaux, pagador en jefe del cuerpo expedicionario, por la que consta que recibió en pago del anticipo de 1.040,000 francos, hecho por el tesoro francés á la compañía del ferrocarril de México á Veracruz, de orden del mariscal Bazaine, \$437,806 51 cs., del llamado gobierno mexicano, en numerario y órdenes sobre las aduanas, y \$642,193 49 cs. de la casa de Barron, Forbes y C<sup>a</sup>. En ese documento se agrega que en caso de que el tesoro francés no recibiese el importe de lo que estaba todavía por cobrar, dicha casa quedaba obligada á satisfacerlo.

De Enero de 1865, hasta el primer semestre de 1867, la compañía inglesa recibió \$837,834 37 cs. de los derechos de mejoras materiales y de exportacion, 1.009,300 pesos importe de 10,093 acciones entregadas al erario. Ahora se dice y se repite, que esas acciones no tienen mas valor que el del papel en que están extendidas, sin considerar que tratándose de una empresa de tanta magnitud como la del ferrocarril de Veracruz á México, es absurdo darles semejante carácter. Solo en el caso de que realmente lo tuvieran, el importe de la cantidad que representan se estimaria entonces como un aumento de la subvencion.

La tercera de las épocas que venimos examinando, es la que comienza en 27 de Noviembre de 1867. Al tomar en cuenta á lo que ha de ascender la subvencion decretada en esa fecha, se ha incurrido en el notorio error de dar ya desde luego por trascurridos los 25 años de plazo, durante los cuales ha de estar recibiendo la empresa la cantidad anual de \$560,000. Solo así puede explicarse que se dé ya como desembolsada por el tesoro público, la suma total de los 14.000,000 de pesos, divisible de la manera indicada. En el propio error se incurrió, respecto de lo que haya de darse del derecho de 15 p<sup>o</sup> de ferrocarril, porque tampoco se adelanta desde ahora el importe de ese derecho, sino que se ha de ir recibiendo paulatinamente en los cuatro años que ha de estar consignado á la compañía inglesa.

Esta es simplemente una cuestion de fechas, de las que no se puede prescindir sin trastornar toda la combinacion del negocio.

Conforme al art. 49 del decreto de 27 de Noviembre, para el dia 31 de Diciembre del corriente año, debe quedar terminada la línea del ferrocarril de Apizaco á Puebla, poniéndose luego al servicio público: y para el 31 de Diciembre de 1871, debe estar

concluido todo el ferrocarril, poniéndose luego en explotacion. Estos plazos son de tal manera cortos, que bien podemos tener la esperanza de alcanzarlos cuantos estamos aquí presentes. Considerados con relacion al país, son tan breves, que pueden estimarse como un solo dia en la vida de la nacion.

Supongamos por un momento que hemos llegado ya al 31 de Diciembre de 1871, y consideremos los dos casos que para esa fecha pueden haber ocurrido. Ellos son, ó el de que la empresa haya cumplido con las obligaciones que le incumben, teniendo ya completamente terminado el ferrocarril de Veracruz á México, ó el de que la empresa no haya cumplido con sus obligaciones, dejando sin terminar el camino. En el primer caso, no habria un solo mexicano que no se alegrara entonces de los sacrificios hechos por el país, al contemplar que habian dado resultados tan satisfactorios. En el segundo evento, el sacrificio habria quedado reducido á solo lo que hubiese recibido la empresa debidamente, durante cuatro años, no siendo entonces cierto que la subvencion ascendiera á lo que ha de importar, si llegare á quedar terminado el ferrocarril.

Pero se dice que el interes de la empresa está precisamente en no hacer nada durante los cuatro años, para percibir así lo que durante ese tiempo le está señalado. Tal argumento no es aceptable, por varios motivos. Lo que la compañía hubiera de percibir en esos cuatro años, sufriria considerables deducciones, si no cumpliera por su parte con los compromisos que ha contraido. Por otro lado, su interes bien entendido, su utilidad positiva y pingüe, no está ni puede estar, sino en la conclusion y explotacion de todo el ferrocarril. Y por último, no hay fundamento alguno para tratar á esa compañía como una gavilla de bandidos. Yo creo que, por decoro de la cámara, deberian suprimirse esos y otros cargos injuriosos, á fin de purgar el debate de todo elemento espúrio, como desde el principio indicó el C. Zamacona que debería hacerse.

Volviendo á tomar en consideracion el extremo de la disyuntiva, de que para el 31 de Diciembre de 1871 esté concluido el ferrocarril, tendriamos entonces que la subvencion entraba de lleno en lo prevenido en el art. 11 de la ordenanza de aduanas marítimas, conforme al cual el importe del derecho de mejoras materiales, debe invertirse en pagar el rédito de los capitales em-

pleados en la construcción de ferrocarriles. También se lograría lo que la comisión especial y el C. García Brito han indicado con tanta justicia, es decir, que la subvención se destinara, no al anticipo de cantidades dadas para tramos por construir, sino á la exhibición de cantidades aplicables á todo el ferrocarril concluido ya y puesto en explotación.

Comprobado con estas explicaciones que la subvención no se da desde luego, reservándola para cuando sea notoriamente benéfica á la nación, conviene hacer otra advertencia sobre una ventaja bien notable que tiene la de 1867 sobre las anteriores, y respecto de la cual no ha habido, sin embargo, hasta ahora nadie que fije la atención.

Los \$560,000 señalados desde el decreto de 31 de Agosto de 1857, como exhibición anual del derecho de mejoras materiales, han venido representando el 7 p<sup>o</sup> sobre los \$8,000,000 importe del nuevo fondo consolidado que se constituyó. De ese 7 por 100 el 5 era aplicable al pago del rédito estipulado, y el dos restante á la amortización del capital, que necesitaba por lo mismo cincuenta años para quedar amortizado. En el decreto de 5 de Abril de 1861, se dejó subsistente la combinación, modificándola con reducir á solo 25 años el tiempo en que se había de amortizar el capital. El decreto de 27 de Noviembre de 1867, ha introducido la reforma importantísima de consignar en su art. 19, que la cantidad de \$560,000 anuales se dará por espacio de 25 años, sin causa de réditos. La utilidad para el erario de este cambio, es bien fácil de comprender.

Como las escaseces de las arcas públicas no han permitido ir entregando la cantidad anual estipulada; y como por las prevenciones de los decretos de 57 y de 61, lo recibido por el concesionario debía aplicarse primero al pago de réditos y luego á la amortización del capital, el resultado natural é inevitable de estos antecedentes ha sido el de que, no habiendo alcanzado lo que del erario se ha percibido ni siquiera para el pago del interés, el capital se ha venido conservando intacto y siempre con causa de rédito. Esto explicará al C. Mendiola lo que tanto le ha llamado la atención, de que se diera ahora por 60 leguas lo que antes se daba por 100. Según los decretos de 57 y de 61, la subvención de 560,000 pesos anuales no se daba por tal ó cual número de leguas: se daba para que fuese aplica-

da al pago de réditos en primer lugar, y á la amortización, en segundo, de un fondo consolidado de 8,000,000 de pesos.

El decreto de 1867 ha cortado esa cuenta, que llevaba trazas de ser interminable. En virtud de la reforma que se ha introducido en la combinación, no se trata ya de un capital que gana réditos: trátase únicamente de la concesión de una cantidad determinada, importante 14,000,000 de pesos. De consiguiente, cualesquiera que sean las cantidades que vaya desembolsando el erario, su importe ha de ir rebajándose de la suma total, sin que la exhibición pueda pasar nunca del máximo estipulado.

En la forma de la subvención (respecto de la cual hay que observar que no es nueva, y que viene así establecida desde antes), se ha hecho con suma vehemencia la objeción de que constituye una intervención formal en nuestras aduanas, ajando así la dignidad nacional. Con este motivo se ha convertido la especie en un tema de cargos terribles contra el decreto de 27 de Noviembre, presentando el punto como el más grave del negocio.

Hay evidente inexactitud en esa acusación tan explotada. La forma dada á la subvención, no importa intervención de ninguna especie en nuestras aduanas, ni humilla en lo más mínimo la dignidad de la nación. Está reducida única y sencillamente, á establecer la regla de que se pague con un papel determinado uno de los derechos cobrados en las aduanas marítimas, el derecho de mejoras materiales. El establecimiento de esta regla, á la que ahora quiere darse la calificación de humillante, nada tiene de nuevo: ha tenido ya aplicación en diversos casos, sin inconveniente de ningún género, sin que á nadie se le hubiera ocurrido antes, presentarla bajo el aspecto repugnante de que se pretende revestirla en la actualidad. En la ordenanza de aduanas marítimas se previno, que uno de los derechos adicionales, cabalmente el que ahora se ha convertido en el 15 p<sup>o</sup> del ferrocarril, y que estaba destinado á la amortización de la deuda, consistiera en un 25 p<sup>o</sup> de los derechos de importación, pagadero en papel. Las diversas leyes dadas sobre redención de los bienes que administró el clero, determinaron que admitiesen las oficinas respectivas títulos de la deuda nacional, consolidada ó flotante. El 25 p<sup>o</sup> de la contribución federal, establecida por la ley de 16 de Diciembre de 1861, se paga también en

un papel especial y determinado. Como antes se indicaba, nadie ha levantado el grito contra esas disposiciones, semejantes á la que actualmente se impugna, ni se concibe tampoco en qué pueda consistir la humillación nacional, procedente del hecho de recibir en las aduanas, sin intervención alguna en sus operaciones, en vez de la cantidad de dinero que debería entregarse en pago del derecho de mejoras materiales, su equivalente en un papel emitido por la autoridad pública.

El verdadero defecto de esa combinación, no es el imaginario que ha querido atribuírsele. El verdadero defecto consiste en la creación de un fondo especial, lo cual sí es contrario á los buenos principios económicos. Para contestar este fundado cargo, pudiera decirse que el fondo especial está constituido de antemano por la ordenanza de aduanas marítimas, al establecer el derecho adicional de mejoras materiales, destinado al ministerio de fomento. Pudiera agregarse, para explicar el motivo de la creación del papel de que se trata, que se ha tenido en cuenta la falta de probabilidad de hacer en dinero el pago de la subvención señalada, procediendo de aquí el empeño que ha habido por parte de los representantes de la empresa, para que no se repita el hecho de que no sea cubierta dicha subvención, no porque se haya querido voluntariamente esquivar el cumplimiento de tal compromiso, sino por obra de las críticas circunstancias que ha venido atravesando el país desde 1858. Aun la garantía del papel ha sido insuficiente, como lo demuestra la pequeña suma que ha recibido la empresa del año de 1861 en adelante.

No obstante tales contestaciones, la objeción no queda desvanecida. Sería de desearse por lo tanto que la compañía inglesa desistiera de la combinación en que tanto ha insistido, conformándose con recibir directamente de la tesorería general, los \$560,000 anuales con que está subvencionada. Su consdescendencia en esta modificación, así como en la anteriormente mencionada de la rebaja en las tarifas, hasta el grado de hacer posible desde luego el comercio de exportación de nuestros frutos, serviría para resolver las dos objeciones contra el decreto de 27 de Noviembre, más dignas de ser tomadas en consideración por el valor intrínseco que les es inherente.

Explicado ya el verdadero carácter de la subvención decretada en 27 del último No-

viembre, falta solo manifestar que cuenta en su apoyo con otras dos observaciones de bastante importancia.

Consiste la primera en el ahorro que ha de resultar, mediante la construcción del ferrocarril, del gasto anual invertido actualmente en la compostura del camino de México á Veracruz por el rumbo que ha de seguir la vía férrea. Esa exhibición es de tal manera cuantiosa, que bien puede estimarse sin exageración, en la mitad del importe de la cantidad anual con que se va á subvencionar á la compañía inglesa. Basta esta indicación para que se comprenda cuán exagerados son los cálculos formados sobre lo que el ferrocarril va á costar al país, puesto que se necesita no perder de vista las deducciones con que se disminuye el gravámen.

La segunda observación, nace de la inmensa suma de utilidades de que el ferrocarril ha de ser fuente para el erario nacional. El gasto invertido en esa obra tan importante, es de los justamente conocidos con el nombre de reproductivos, por la compensación que forzosamente produce de lo que en ellos se invierte. Razon muy fundada ha tenido uno de los abogados de la empresa, para comparar el desembolso que se haga, en facilitar la conclusión del camino tan importante, que una las costas del Atlántico con la capital de la república, con el gasto de la labor que ha de producir una abundante cosecha. La comparación es exacta, pudiendo agregarse para darle todo su valor, que se trata de una siembra hecha por una sola vez, para estar recogiendo una cosecha perpetua.

Las poderosas consideraciones mencionadas, fueron las que decidieron al gobierno á expedir el decreto de 27 de Noviembre. No hubo, pues, los candores de que ha hablado algun orador, ni menos miras viles ó rastreras.

En esta parte es grato, es verdaderamente satisfactorio observar que aun los oradores más apasionados, hasta los que con más acritud y severidad han censurado el decreto de 27 de Noviembre, saben, y están bien persuadidos de ello y lo dicen con lealtad y franqueza, que en un negocio de tanta entidad, en el cual se versan millones de pesos, el gobierno ha procedido con la pureza, con la integridad, tan obligatorias en los funcionarios encargados del manejo de los intereses públicos.

Pero si ese cargo no se formula, fórmula-

se sí el del candor que se atribuye al gobierno, en el cual no ha habido el propósito de favorecer á D. Antonio Escandon ó á la compañía inglesa, ni menos de favorecerlos con mengua de los intereses de la nación. En el gobierno ha habido únicamente la mira grandiosa, el deseo vehemente, el ánimo patriótico de dotar al país de una mejora tan importante para su porvenir. Séame permitido repetir, con motivo de este negocio, lo que decía en la opinion que emití cuando se trataba de expedir los famosos decretos de 8 de Noviembre de 1865. Libre es todo el mundo para juzgarlos como mejor le plazca, para calificarlos de buenos ó malos. En lo que al gobierno concierne, la sanidad de la intencion será siempre la salvaguardia del acto.

Para comprender mejor la necesidad en que se encontró el gobierno de obrar como lo hizo el 27 de Noviembre, y los inconvenientes que resultarían ahora de que no subsistiese su obra, fijémonos en lo que sucedería si quedase destruida.

La primera cuestion que se suscitaria desde luego, seria la relativa á los 8,000,000 de pesos entregados por el concesionario. Dependiendo la amortizacion de esa suma, de la entrega de la subvencion acordada desde 1857, y renovada últimamente, la falta de cumplimiento de lo estipulado, daría lugar por necesidad á las consiguientes reclamaciones. Se tendria que formar entónces una liquidacion llena de dificultades y complicaciones, cuyo resultado definitivo podría ser gravoso para el erario.

Este inconveniente, grave como es en sí, debería estimarse de poca importancia, al lado de los otros que surgirían de que no se llevase á efecto el decreto del gobierno.—Estando la compañía inglesa en posesion de los tramos ya construidos, y reclamando además la propiedad de esos mismos tramos, privarla de esa posesion y esa propiedad por un acto legislativo, constituiría un verdadero despojo, por mas que quieran sostener lo contrario los defensores del dictámen á discusion. Aun cuando fuere cierto que los tramos construidos, lo hubieren sido con dinero salido exclusivamente de las arcas nacionales, no bastaria esa circunstancia para quitar á la compañía inglesa la posesion de que disfruta, de la cual solamente pudiera privarla una sentencia judicial, pronunciada en el juicio correspondiente. Todo lo que no fuera seguir este camino, mereceria el nombre de falta injustificable.

De quedar la compañía inglesa, como debería ser, con los tramos ya construidos, aun cuando se declarase insubsistente el decreto del gobierno, vendria luego la complicacion de lo que hubiera de hacerse con los tramos por construir. Para que de construirlos se encargara otra empresa diversa, habria la grave dificultad de que una misma línea se dividiera en dos fracciones, perteneciendo en sus extremos á una compañía, y á otra en su parte central, con la circunstancia agravante de tratarse de dos compañías, forzosamente rivales y enemigas.

Pintándose como bien fácil que otros concesionarios se encargasen de la conclusion del ferrocarril de Veracruz á México, se anuncia que abundan ya entre nosotros los capitales, y que está muy desarrollado el espíritu de empresa. Lo que yo veo es que no se manifiesta interes sino por el ferrocarril mencionado, como si no hubiera tantas y tantas obras, en que el espíritu de empresa pudiera dar muestras de su desarrollo, en que se invirtieran esos abundantes capitales de que se nos habla. Lo cierto del caso es, que se muestra ahora un verdadero ahinco para la concesion del ferrocarril de México á Veracruz, en virtud de la esperanza que se ha concebido de que regale el gobierno la parte que está ya concluida. No sé en que pudiera fundarse semejante pretension, para la que no habria razon ni motivo de ninguna especie.

A consecuencia de las complicaciones que resultarían de no respetarse los derechos legítimos adquiridos por la compañía inglesa, en los tramos ya construidos, el negocio se enredaria de tal manera, que se convertiría en un semillero inagotable de disgustos y de pleitos. El gobierno por una parte, la compañía inglesa por otra, y por otra la nueva empresa concesionaria, no sabrían como entenderse entre sí. Las disputas continuas, los pleitos inevitables, producirían el resultado indefectible de que indefinidamente quedase aplazada la conclusion del ferrocarril.

Esta es una de las consideraciones que obran en mi ánimo con mas fuerza. Tengo la conviccion, acaso errónea, pero íntima é indestructible, de que el resultado de no llevar á efecto el decreto de 27 de Noviembre, seria el que acabo de expresar.

Quedaría, pues, aplazada por un tiempo indefinido, una empresa en que tenemos todos, sin excepcion alguna, vivísimos intereses: una mejora material, que es en la actualidad, y ha de ser por muchos años, la mas

importante, la primera, la mas vital de cuantas pudieran emprenderse en la república mexicana: de una obra, en fin, cuya realizacion resolveria por sí sola, como acaba de decirlo el C. Zamacona, muchas de las cuestiones económicas, políticas y sociales que nos agitan.

Quedaría, pues, indefinidamente aplazada la conclusion del ferrocarril de México á Veracruz. Yo creo que el congreso no querrá, yo creo que el congreso no puede querer semejante resultado.

De las consideraciones que he tenido el honor de exponerle, se desprende, á mi modo de ver, que debe declararse sin lugar á votar el dictámen de la mayoría de la comision especial: que igualmente se debe declarar que el dictámen no volverá á la comision, y que debe aprobarse el voto particular del C. Montiel, en el cual se consulta como acuerdo económico, la declaracion de que no es revisable el decreto de 27 de Noviembre de 1867.

Se levantó la sesion.

SESION DEL DIA 14 DE ABRIL DE 1868.

*Presidencia del C. Doria.*

La sesion comenzó cinco minutos antes de las dos de la tarde, habiendo 109 representantes en el salon.

Leida y aprobada, con observaciones de los CC. Zamacona y Tovar, el acta del dia 13, la secretaría dió cuenta con los oficios siguientes:

Del gobierno del Estado de Chiapas, remitiendo un decreto por el cual la legislatura declara á la congregacion de San Diego, pueblo de la Reforma.

A la comision de puntos constitucionales.

Del mismo gobierno, remitiendo otro decreto de la legislatura, en que impone una contribucion á la azúcar elaborada en el Estado.

A la comision de puntos constitucionales.

Del mismo gobierno remitiendo otro decreto de la legislatura, por el que declara pueblo de Independencia á la congregacion de Huacanajate.

A la misma comision.

Del mismo gobierno remitiendo otro decreto de la legislatura, derogando el decreto del gobierno del Estado expedido en 1863,

por el cual exoneraba á algunos pueblos del pago de capitacion.

A la misma comision.

De la legislatura del propio Estado avisando la clausura del primer período de sus sesiones ordinarias.

Al archivo.

De la diputacion permanente del mismo Estado, avisando su instalacion.

Al archivo.

Les CC. Mendiola y Alcalde presentaron las siguientes proposiciones, que fueron aprobadas despues de una ligera discusion entre los CC. Mata y Alcalde, quien así como el C. Mendiola, aceptaron las modificaciones de que el ministro de hacienda remitiera el informe, en vez de presentarse á hacerlo, y de que no fuera en la sesion del 14, sino en la del 15.

1ª El ciudadano ministro de hacienda, prévio informe que pida al ciudadano tesorero, informará mañana á la cámara por escrito, si existen en la tesorería general los 8,000,000 de pesos en títulos de la deuda interior que debiera haber amortizado el Sr. Escandon, conforme al decreto de 1857.

2ª Si igualmente existen las correspondientes facturas que acrediten haberse entregado la totalidad de esa suma, y en caso negativo, el monto de los títulos amortizados, y pormenor de las facturas.

3ª Del mismo modo remitirá mañana copia íntegra de las partidas que se encuentren, relativas al ferrocarril, en los libros de la caja central desde 1864.

Aprobadas que fueron estas proposiciones, los mismos ciudadanos presentaron la siguiente, que sin discusion y con dispensa de trámites fué tambien aprobada:

“El C. ministro de hacienda remitirá al congreso todos los documentos relativos á los distintos contratos de casas de moneda vigentes en la actualidad.”

Se leyó una peticion del Sr. Zangronis, en que pide se le conceda hacer un camino de fierro de Zaragoza por Atlixco y Matamoros hasta la parte navegable del Mescala. No pide subvencion, y sí solo que se le permita exportar 800,000 pesos para la compra de los materiales para la vía.

Habiendo hecho suya esa peticion la diputacion de Zacatecas, pasó á las comisiones de industria y segunda de hacienda.

Tuvo lectura una peticion de los vecinos de Tecoman, que piden ser agregados al Estado de Aguascalientes.

A sus antecedentes.