

el congreso se ingiere en lo que corresponde al régimen interior de los Estados, invadiendo las atribuciones de un poder extraño; al prevenir que los reos sentenciados á obras públicas, se destinen á las del camino. De este modo el congreso interviene en las sentencias de los tribunales, disponiendo de individuos que aquellos han condenado. Así se alteraría el espíritu de las sentencias, haciendo que un criminal condenado á obras públicas en una ciudad, pasara á trabajos que estaban lejos de la mente del que lo sentenció.

Hágase el camino: es una obra útil al país, pero dense fondos para hacerla. Hay en la ley de presupuestos señalada una partida de \$ 400,000 pesos para caminos por hacer y proyectados. Se vé que lo mas fácil es tomar de esa suma para el camino de que se trata. Cuando hay recursos arbitrados, no es necesario violar la constitucion. Si como creo, los Estados de Durango y Sinaloa están interesados en ese camino, contribuirán para él con sus recursos. El congreso al hacer la concesion del camino de hierro de Jalapa, no impuso contribucion alguna al Estado de Veracruz, que conoce la utilidad de la obra y se ha suscrito á ella con \$ 50,000. Que hagan lo mismo los Estados de Durango y Sinaloa.

El C. CASTAÑEDA, miembro de la comision.—No he oido todas las razones expuestas por el C. Mata; pero voy á ocuparme de lo que le escuché.

Ha dicho que el congreso no tiene facultad para disponer de los reos sentenciados á obras públicas en el Estado de Durango. Se le puede rebatir con sus mismas razones. No hay ley que dé esa facultad al congreso; pero tampoco la hay que se la quite; y por consiguiente puede hacerlo porque nadie se lo prohíbe.

Hay otras razones que alegar; pero me limitaré á hacer notar á la cámara la conveniencia de la medida.

A los reos sentenciados á obras públicas, se les ve por las calles de las ciudades, súcios y asquerosos, y ofreciendo un repugnante espectáculo. Creo que el congreso no querrá esto. Además, no pudiendo tener á los condenados como se debe, lo mejor es llevarlos lejos de las cárceles que son un foco de corrupcion.

Advertiré que el proyecto que se discute, fué aprobado en lo general; que pasó al ejecutivo, quien lo devolvió con observaciones, de las que las unas han sido aceptadas por la

comision; y que segun el reglamento no es posible hacer ahora lo que indica el ciudadano preopinante, quien ya lo combatió con los mismos argumentos, á pesar de los cuales fué aprobado por una inmensa mayoría.

El C. Mata se ha equivocado al decir que se cria un fondo especial. Se dice que del comun se tomarán \$ 50,000 para la empresa: no se dice que se manden cobrar especialmente ni se designan rentas para su cobro. Este es el hecho.

Y estando aprobado el proyecto en lo general, no me parecen oportunas las observaciones que contra él se hacen ahora.

El C. RIOS Y VALLES.—La obra es muy útil, y veria con dolor que por la forma en que se presenta fuese desechada. Voy á presentar dos modificaciones que allanan la dificultad, y suplico á la comision que las admita.

1ª El ejecutivo nombrará una comision de ingenieros que explore el terreno que debe atravesar el camino de Mazatlan á Durango, y que forme los planos y los presupuestos necesarios.

2ª De los fondos destinados á la apertura de caminos proyectados y por hacer, se tomarán \$ 50,000 para llevar á cabo la obra.

Ruego á la comision acepte estas modificaciones, pues repito que veria con dolor, que fracasara una empresa tan útil.

El C. CASTAÑEDA, miembro de la comision.—La comision no puede aceptar las modificaciones del C. Rios y Valles, porque estando declarado el proyecto con lugar á votar, creo que no son necesarias para asegurar el éxito. Lo natural es que se apruebe, puesto que la comision ha adoptado las observaciones del gobierno. Tal es la práctica.

La república ansía por las mejoras materiales, y siendo Durango parte de ella, no creo que se le niegue el beneficio de abrir una vía principal, beneficio del que ya disfrutan otros cinco Estados.

El C. MATA reiteró sus anteriores argumentos y añadió:—No me refiero á los reos sentenciados por los tribunales federales, sino á los que se juzgan en los Estados, pues se agrava ó disminuye la pena, segun que se extingue en una ciudad ó en una sierra.

Y además, que el proyecto se haya declarado con lugar á votar, no importa la obligacion de aprobarlo.

El C. CASTAÑEDA, miembro de la comision.—El C. Mata insiste en sus observaciones, porque cree que el proyecto que se discute es el que tiene en la mano. Ese es el

que pasó al gobierno. Luego la comision lo modificó; y tanto, que de diez y nueve artículos, ha quedado reducido á siete. El proyecto que el C. Mata tiene, se repartió por equivocacion. El que se discute, no está impreso.

El C. MATA.—En vista de lo que ha dicho el C. Castañeda, pido que se lea el proyecto.

Se leyó.

El C. ZARCO.—El congreso en masa votará, no hay duda, por una obra tan útil como la de que nos ocupamos; pero se desprenderá de tantos pormeiores administrativos de que se ha llenado el proyecto, estableciendo impuestos especiales y atacando la soberanía de los Estados.

Sin que el congreso se mezcle en asuntos ajenos de su mision, la obra puede realizarse. No debemos cambiar la pena que un tribunal impone al reo á quien sentencia. Porque, indudablemente, se agrava la pena impuesta al delincuente, mandándolo á trabajar fuera de la ciudad.

Creo que es muy aceptable el proyecto del C. Rios y Valles, y aun creo que podria reducirse á un solo artículo.

«Se autoriza al ejecutivo para gastar cincuenta mil pesos en la apertura del camino entre Durango y Mazatlan, tomándolos de la suma presupuestada para estos objetos.»

Así evitamos ingerirnos en asuntos de la legislacion penal.

Es un error suponer que no es posible modificar un proyecto, porque ha sido declarado con lugar á votar. No es ley hasta que no se apruebe la minuta, y mientras tanto, puede recibir las alteraciones que el congreso crea convenientes.

Suplico al C. Castañeda que acepte las modificaciones del C. Rios y Valles.

Es preciso prescindir de la idea de emplear á los reos en la obra. El trabajo libre conviene mas, y es lo que México necesita. El trabajo forzado no da ningun resultado. Mas cuestan los soldados que custodian á los reos, que el pago del trabajo libre.

El C. AVILA E.—Hablo en favor del proyecto, porque se discute en lo general, y acepto la idea.—Por lo demas estoy de acuerdo con el C. Zarco. Así, pues, cuando se vote en lo general, lo haré en pró; pero al discutirse en lo particular, pediré las modificaciones del C. Rios y Valles.

El C. SANCHEZ AZCONA, secretario.—No hay quien tenga la palabra. ¿Está suficien-

temente discutido?—Sí.—Se pregunta si se aprueba en votacion nominal.

Resultado: 64 votos por la afirmativa y 50 por la negativa.

El C. SANCHEZ AZCONA, secretario.—Ha lugar á votar.

Se leyó el artículo 1º

El C. CASTAÑEDA, miembro de la comision.—Aceptando las ideas del C. Zarco, el proyecto puede reducirse á tres artículos.

1º Que se abra el camino de Durango á Mazatlan.

2º Que se tomen los fondos de la suma destinada para esos objetos, y

3º La fecha en que debe comenzar la obra.

La comision conviene, y suplica á la cámara le permita retirar el proyecto para reformarlo.

El C. SANCHEZ AZCONA, secretario, consultó al congreso, quien accedió á lo solicitado por la comision.

Presentado de nuevo el proyecto, leído el artículo 1º y puesto á discusion, sin ella se aprobó por unanimidad de 112 votos.

El C. FERNANDEZ, presidente. Mañana, (hoy), continuará esta discusion; y terminada que sea, se discutirá el dictámen sobre el ferrocarril de México á Veracruz.

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

SESION DEL DIA 22 DE SETIEMBRE DE 1868.

Presidencia del C. Fernandez.

A la una se pasó lista, y faltaron á ella 36 ciudadanos representantes.

A la una y cuarto, hallándose presentes 112 diputados, dió principio la sesion.

Leida y aprobada el acta del dia 21, la secretaría dió cuenta con las siguientes comunicaciones:

Del ministerio de gobernacion, insertando un oficio del gobernador de Veracruz, en que manifiesta que no ha sido posible hacer las elecciones en el canton de Papantla.

Enterado y al archivo.

Del mismo ministerio, adjuntando dos pliegos cerrados relativos á las elecciones para magistrados, verificadas en Toluca é Ixmiquilpan.

Resérvense á la comision escrutadora.

Del mismo ministerio, insertando oficio del gobierno de Guerrero, en que dice que salieron nulas las elecciones para magistra-

dos, verificadas en el distrito de Aldama, y que en el de Hidalgo no se verificaron por no haber concurrido los electores.

Resérvese á la comision escrutadora.

Del mismo ministerio, remitiendo un pliego cerrado relativo á las elecciones en Morelos.

El mismo trámite.

Del gobierno de Michoacan, remitiendo el decreto por el cual la legislatura declara cerradas sus sesiones.

Al archivo.

Se dió cuenta con una exposicion de los vecinos del canton de Orizava, pidiendo se revise de preferencia el decreto de 27 de Noviembre sobre el ferrocarril de México á Veracruz, teniendo en cuenta las ventajas que resultarán de su establecimiento.

Habiéndola hecho suya la diputacion de Veracruz, pasó á la comision especial.

El C. ANDRADE presentó la siguiente proposicion económica:

«El ministro de la guerra informará en la sesion de hoy, sobre las diferencias suscitadas entre el comandante militar de Tampico y el juzgado de paz de Pueblo Viejo, por la prision de algunos individuos del ejército.»

Su autor la fundó y fué aprobada sin discusion.

Tuvo primera lectura un dictámen de las comisiones de industria y segunda de hacienda, sobre la proposicion de la diputacion de Veracruz, para que se aumenten los derechos que pagan los algodones y mantas extranjeras. Las comisiones concluyen proponiendo que el algodón pague 8 cs. por kilómetro, la hilaza 45 y la manta trigueña 8 cs. por metro cuadrado.

El C. PEÑA Y RAMIREZ.—Un acontecimiento notable fué el que mas hizo marcar el anterior período de nuestras sesiones.

La resolucion tan enérgica como acertada que dictó la cámara en la cuestion del ferrocarril de Veracruz.

Tal vez en ninguna de las graves cuestiones que entonces se agitaron, se manifestó el congreso tan enérgico, tan independiente, á la vez que tan mesurado, como en ese complicado y difícil negocio.

La cuestion política que envolvía, quedó definitivamente resuelta desde que la cámara acordó por una gran mayoría, que era revisable la concesion decretada por el ejecutivo el 27 de Noviembre en 1867.

Pero con solo esto, no vió el congreso coronada su obra, ni la nacion vió satisfechas sus esperanzas. Aun quedaba algo que resolver: la cuestion práctica. Aun quedaba

algo que hacer: reorganizar lo que hasta entonces se habia destruido.

Creo que esta difícil tarea, será una de las que principalmente ocupen la atencion de la cámara en el actual período de sesiones; por eso es que á pesar de mi insuficiencia, pero cumpliendo con un deber, me atrevo á presentaros un proyecto de ley, que si hiere en algo las metafísicas utopias del derecho, está conforme con nuestras leyes y principios constitucionales; garantiza la conclusion de esa vía férrea; restablece la dignidad nacional; asegura los intereses del pueblo, sin herir ni atacar en nada los *legítimos intereses* de la compañía empresaria.

En las luminosas discusiones que sobre este negocio hubo en el anterior período de sesiones, se probó evidentemente que los derechos que la compañía pretendia tener, habian caducado; que el ejecutivo no habia tenido facultad para rehabilitarla, y mucho ménos para hacerle concesiones que venian á coartar la accion del poder legislativo en la organizacion de las rentas públicas; que los tramos de ferrocarril construidos, se habian establecido con solo las cantidades ministradas por el tesoro nacional, sobre lo que no dejó duda alguna en el ánimo de la cámara, la lectura del documento que expresa que la compañía sola representa un capital social de \$8,000, y de las últimas comunicaciones dirigidas por el Sr. Barron al general Bazaine, en que le manifiesta haberse hecho pago de los \$200,000 que habia prestado para la construccion del camino; y por último, que tal concesion era onerosísima para el país, sin garantizar siquiera la conclusion del camino.

Estas consideraciones, que tan fuertemente obraron en el ánimo de la cámara, obligándola á declarar revisable el decreto de 27 de Noviembre, serian suficientes para considerar á la nacion enteramente libre de todo compromiso, y expedita su accion para no ocuparse de otra cosa que de examinar y decretar lo que mas conviniera á sus intereses; pero desgraciadamente, el ejecutivo comprometió en algo la dignidad y el decoro nacional, al patrocinar á la compañía imperial en sus bastardas pretensiones; y hoy, en obsequio de la armonía que debe reinar entre los poderes supremos, habrá tal vez que hacer grandes sacrificios todavía, mas que por justicia, por delicadeza nacional; pero esta delicadeza no debe arrastrarnos hasta el extremo de echar un velo sobre los intereses y el porvenir del pueblo: no debe envilecer-

nos hasta el grado de convertir al congreso y á la nacion en tristes pupilos de la compañía, sujetos á mendigar las miserables concesiones que ella tenga á bien hacernos.

El congreso, si debe hacer sacrificios en absequio de esa armonía y delicadeza, debe principalmente salvar en cuanto sea posible los intereses y el decoro nacional. Debe examinar cuales son los legítimos intereses de la compañía, para respetarlos y garantizarlos; pero no debe ceder ante los fútiles sofismas, con los que se pretende defender tardas y ruines especulaciones, que sacrifican al país, y solo le preparan un porvenir de insultos y vejaciones.

Hasta aquí, señores, todas las compañías han humillado á la nacion tratándola como á un miserable trapacero á quien se deben exigir toda clase de gajes y seguridades, llegando al extremo de pedir la constante intervencion de sus rentas; y estos insultos se le han hecho para exigirle, no lo que debe, sino lo que regala, mientras que los que tanto le exigen y especulan con ella, no presentan ninguna responsabilidad ni garantía por las cantidades que reciben.

Tiempo es ya de que la nacion se manifieste digna: tiempo es ya de que al invertir los caudales públicos en una empresa, se asegure ántes que estos caudales no se desviarán de su objeto, viniendo á servir como hasta aquí, solamente para enriquecer á unos cuantos especuladores que insultan al país, á la vez que burlan las esperanzas del pueblo, y matan el espíritu de empresa en los hombres de buena fé que desean concurrir con sus capitales, conciliando su utilidad particular con el progreso y engrandecimiento de su patria.

El proyecto de ley que tengo la honra de presentaros, está basado en estas convicciones y principios.

En él se consulta una franquicia, una subvencion clara, generosa, que equivalga á las dos terceras partes del costo total de la empresa, sin exigir retribucion alguna ni ninguna de esas combinaciones jesuíticas, hijas de la mala fé; pero esta subvencion solo se hará efectiva sobre los tramos de camino ya construidos, porque es la única garantía que puede tener la nacion, de que sus capitales serán invertidos en la empresa que se propone proteger. Se consulta el que la compañía presente su organizacion social y se sujete á un presupuesto; porque de otra manera, ni la nacion ni los accionistas de buena fé, podrian formar cálculo alguno sobre los

capitales que deben invertir, ni sobre las utilidades y el modo de garantizar estos capitales.

Podriamos sobre este punto fijar la base de \$13,500,000 que nos presenta el presupuesto Talcot, calculado cuando se formó el trazo general del camino; pero como la compañía ha cuidado mucho de ocultar ese presupuesto original suponiendo que no existe, que el camino debe sacar un costo mucho mayor que la cantidad indicada, y que en ese concepto la subvencion decretada será insuficiente y miserable; por eso es que se consulta la formacion de un nuevo presupuesto, para que en vista de él, el congreso decrete una subvencion mayor, ó un permiso para emitir mayor número de acciones.

Se debe precisar tambien la cantidad que dichas acciones representen; y por hoy no se puede fijar otra que la de \$5,000,000, porque con la cantidad de \$9,000,000 en efectivo que representa la subvencion, forman el total de \$14,000,000; cantidad mayor que la que representa el presupuesto.

Esta subvencion de \$9,000,000 que se concede sin retribucion alguna, debe cederse en beneficio de los accionistas que auxilian con sus capitales, y no en beneficio de la compañía constructora; pues la principal mira del congreso debe ser respetar el espíritu de empresa, haciendo que los accionistas que presentan capitales, tengan las mayores seguridades y utilidades posibles; pues es un principio evidente que habiendo accionistas habrá siempre empresarios constructores, mientras que faltando los primeros solo habrá empresarios charlatanes y especuladores que aspiren únicamente á medrar con las rentas públicas, y á estafar á algunos incautos, aumentando así la desconfianza pública y matando de un golpe todo espíritu de empresa.

Si á la compañía constructora se le permite emitir acciones por mayores cantidades que las que representen el costo total del camino, el capital de los accionistas vendrá á tener una representacion ilusoria, un valor nulo; y la subvencion solo habrá servido para enriquecer á los constructores, los que bastante utilidad podrán obtener con los \$500,000 de exccso que se decretan, y con los millones que en el presupuesto están calculados para gastos imprevistos.

No creo que bajo estas bases haya álguien que de buena fé crea que la subvencion que se consulta es insuficiente y miserable, pues no podrán presentar un solo ejemplo

de los caminos construidos en Europa y en los Estados-Unidos, que esté auxiliado con una cantidad regalada que equivalga á las dos terceras partes del costo total de ellos. No creo que supongan que es impracticable la empresa, pues vemos que el camino de Chalco solo está subvencionado á razon de \$20,000 por legua, y se ha construido una gran parte de él y se continúa construyendo: el camino Zangronis solo tiene de subvencion, ó mas bien dicho, de préstamo, cinco mil pesos por kilómetro, y se agitan los trabajos de construccion; y las cantidades que ministra el erario público para estos caminos, representan acciones ó son reembolsables causando réditos á la vez, mientras que la subvencion que se consulta para el camino de Veracruz equivale á \$83,800 en efectivo por legua, sin exigir el erario ni representacion, ni réditos, ni reembolso. Tampoco se le exige á la empresa que haga sacrificios en beneficio del país. La nacion no necesita ni mendiga mas sacrificios que los de sus propios hijos. A la empresa se le exigen los trabajos á medida que el erario le vaya ministrando cantidades; se le precisa tiempo, pero sin contarle trascurrido aquel en que el erario público por cualquiera circunstancia omita sus donaciones. La nacion debe exigir cuando da y por lo que da, sin humillarse en buscar proteccion para sus progresos y engrandecimiento, porque esa proteccion no la encontraria en nadie, y si la estafarían ultrajándola.

Fundándose en este principio, cuando se concede una subvencion gratuita á la vez que considerable, la nacion estaria en su perfecto derecho para establecer las tarifas de fletes y pasajes, calculándolos de tal manera, que los productos del camino solo rindieran lo necesario para cubrir los gastos de explotacion y el rédito de los \$5,000,000 que representaran los accionistas. Pero por las razones que antes he expuesto de delicadeza nacional, y por proteger el espíritu de empresa, en el proyecto no solo no he querido partir de esta base que haria que los fletes fueran bastante insignificantes, sino que aun he subido el valor de esas tarifas á mas de lo que convendria á la utilidad pública, á la equidad y á las buenas reglas de economía política.

Acaso al hacer de improviso la comparacion entre las tarifas que establece el decreto de 27 de Noviembre, las que propone la compañía y las que presento en mi proyecto, parecerá á primera vista que estas últimas

son demasiadobajas; pero esta preocupacion quedará desvanecida con solo reflexionar un poco sobre ellas, y practicar matemáticamente las comparaciones; pues aunque es cierto que hay una notable diferencia entre ellas y las que se establecen en el decreto de 27 de Noviembre, esto es porque el gobierno avanzó en sus concesiones á mas de lo que exigia la compañía, como podrá probarlo en pocas palabras.

El trayecto entre esta ciudad y la hacienda de Ometusco, es precisamente la sexta parte de la distancia que recorre el ferrocarril entre esta ciudad y la de Veracruz. La compañía cobra actualmente de pasaje hasta Ometusco \$2 50 cs. en wagones de segunda clase, y \$1 37 ½ cs. en los de tercera. Siendo la sexta parte del trayecto total del camino, el pasaje de cada individuo solo deberia costar hasta Veracruz en wagones de segunda clase, conforme á los altos precios que ha establecido la compañía \$15; el decreto establece \$21; conforme á la misma tarifa deberia costar en wagones de tercera clase \$8 25 cs., el decreto establece \$15. La diferencia en contra del público es demasiado clara.

Se puede hacer otra comparacion práctica, de la que resulta una diferencia mucho mas notable.

Es de suponerse, y no solo de suponerse, sino que es un hecho, que con las tarifas establecidas en el ferrocarril de Chalco, sus productos cubren los gastos que origina y que ademas se tienen utilidades, puesto que con esos productos se continúa la construccion del camino, y se han hecho ya varios pagos por los compromisos que contrajo la primera compañía empresaria.

La distancia que hay entre esta ciudad y Tacubaya es de mas de legua y media, el costo de pasaje para aquel punto es de seis centavos en wagones de segunda clase y tres en los de tercera, de lo que resulta un costo de cuatro centavos por legua en los primeros, y tres en los segundos. La distancia que separa á Veracruz es de cien leguas, luego resultaria que obteniendo proporcionalmente las mismas utilidades uno y otro camino, podria fijarse el pasaje á Veracruz en \$4 caminando en wagones de segunda clase y \$2 en los de tercera.

En las tarifas que se consultan en mi proyecto se establece el pasaje de \$10 en wagones de segunda clase y \$5 en los de tercera. Hay una notable diferencia, aunque ni en

una ni en otra cabe siquiera comparacion con las tarifas del gobierno.

Se podrá tal vez objetar que el camino de Veracruz, debe ocasionar mayores gastos en su explotacion porque la obra es de mayor magnitud. No lo creo así, porque precisamente los trenes recorrerán mayores distancias, pero no tendrán mas uso; los rieles tendrán ménos roce porque no habrá la continuidad de viajes que en el de Tacubaya, y las reposiciones serán ménos frecuentes que en este último. Pero aun suponiendo que causara mayores gastos proporcionalmente el de Veracruz, estos nunca podrian ser tan excesivos que destruyeran la notable diferencia entre dos y cinco pesos, y entre cuatro y diez, que es la que resulta en las tarifas. Ademas, por reglas de equidad deberian establecerse mas bajas las tarifas en el camino de Veracruz que en el de Tacubaya; porque aunque de esa manera el rédito del capital apareciera menor, la utilidad para los accionistas de Veracruz seria mayor; pero condonados los \$9,000,000 de subvencion, resultaria que el rédito de catorce millones se aplicaria en su totalidad al capital de cinco millones, que es la suma real y positiva que representarian los accionistas. Se triplicarian, por consiguiente, los réditos á ese capital; y por fuertes que fueran las reducciones, difícilmente llegarían á disminuir dichos réditos, hasta nivelarse con los réditos que obtienen los capitales invertidos en el camino de Tacubaya.

Se ve claramente que el proyecto que presento, en vez de pecar por miserable, es demasiado pródigo en beneficio de la compañía.

Otro de los puntos importantes es, que tal vez habrá quien objete que bajo las bases en que descansa mi proyecto, la conclusion del camino dilatará mas tiempo del que se ha calculado, porque el erario no tenga algunas veces, las cantidades suficientes para satisfacer con exactitud la subvencion que corresponda á los tramos del camino que se presenten construidos. No lo creo así; pero si esta objecion tuviera alguna fuerza, la tendria mayor si subsistiera el decreto de 27 de Noviembre; porque calculándose la construccion en 12 leguas por año, para concluir en cuatro años las 50 leguas que faltan por construir, se daría una subvencion de \$1,200,000 anuales; y conforme al decreto se daría una subvencion de \$560,000 y los productos del 15 p 100 de derechos de ferrocarril, cuyos productos están calculados en el presupuesto de entradas en \$987,592, que

hacen la suma total de \$2,547,592; desde luego resultaria un ahorro anual para el erario de \$347,572, y esto sin incluir los derechos de exportacion de platas.

Pero aun suponiendo que la penuria del erario llegase al grado de no poder cubrir con exactitud esa suma, á pesar del despilfarro y humillaciones, tendríamos que esperar ese ó mas tiempo, si los trabajos del camino han de estar sujetos á las eventualidades de la política y del erario.

Se consulta, por último, la pena de caducidad, pero de manera que la empresa tema sufrir esta pena, y no venga á servirle de mayor garantía en sus especulaciones, como sucederia si subsistiera el decreto de Noviembre y las reformas que propone la compañía.

La pérdida de la direccion y explotacion de la empresa, es lo que principalmente constituye penas en el proyecto que presento; mas garantizando y sin atacar en nada los legítimos derechos ó intereses de los empresarios.

Sobre este punto se han suscitado ya, y creo que se suscitárán, graves discusiones en caso de que la compañía imperial no quiera continuar con la construccion del camino, y haya necesidad de hacer la concesion á otra compañía; porque se pretende que siendo sagrados los derechos de propiedad, deben respetarse los que la compañía imperial tiene, ó ha adquirido, sobre el ferrocarril de Veracruz.

Conforme absolutamente con el principio del respeto á los legítimos derechos de propiedad, conviene examinar quién tiene estos derechos y por qué los ha adquirido.

A la compañía imperial pueden suponérsele sobre el ferrocarril de Veracruz, dos clases de derechos: los que pueda haber adquirido sobre las cantidades que ha recibido del erario nacional, á consecuencia de las concesiones que se le han hecho en los varios decretos que en distintas épocas se han dictado sobre ese mismo negocio, y los legítimos y naturales que tenga, por las cantidades que de su peculio haya invertido en la construccion del camino.

Respecto á los primeros, bastaria repetir que habiendo caducado por la falta de cumplimiento en las condiciones estipuladas, no existen ya; y por consiguiente, el derecho de la nacion, queda libre y expedito para recobrar de preferencia las cantidades que hubiere ministrado; porque si es cierto que esas cantidades han sido una especie de dona-