

*inspeccion que el gobierno haya de tener en la construccion y explotacion de la obra, para que sea eficaz en el cuidado de los intereses públicos; y por último, la representacion legal de la repetida compañía, haciendo que se reduzca á escritura pública, conforme á la legislacion vigente, el contrato que entraña la referida concesion de 27 de Noviembre?»*

La comision se ha puesto la camisa sobre la casaca, pero al fin se la ha puesto.

Dice la comision que *hay diversos modos de apreciar las circunstancias verdaderamente excepcionales de la presente cuestion.*

Y en efecto, si las estaciones cambian, ¿cómo no han de cambiar los hombres, y mas para apreciar diversas circunstancias?

¿Fueron estas, señor, en poco mas de un mes de admirable virtud!

Ha dicho ya su última palabra el representante de la compañía, y por ella ha mejorado notoriamente de condicion.

Por el decreto de 27 de Noviembre, se le daba el 20 p<sup>o</sup> del fondo destinado á las mejoras materiales, con la obligacion de rendir cuentas al ministerio de fomento, y de entregarle el sobrante de lo que recojiese, cubiertos los 560 mil pesos anuales de la subvencion acordada, dando una prestacion mensual de 20 mil pesos.

Por la modificacion que acepta el dictámen de la mayoría, se ha de crear un papel especial que se llamará: «Bonos del ferrocarril de Veracruz á México,» y este papel ha de admitirse en el 12 p<sup>o</sup> de los derechos de importacion en las aduanas marítimas de Veracruz, Tampico, Matamoros, Manzanillo y Mazatlan.

El decreto de 27 de Noviembre se ha modificado, es cierto; pero en beneficio de la compañía inglesa.

No satisfecha con esta concesion de una debilidad indisculpable, increíble, se asegura todavía mas, y dando su última palabra, adquiere la promesa de que lo que faltare para el completo de la subvencion, el gobierno lo pague desde luego, en dinero efectivo y tomándolo de las rentas públicas, de toda preferencia.

¿Y qué dá en cambio?

Ni una coleccion de retratos siquiera, para que conozcamos á los que forman esa compañía, que allá en Lóndres y bajo las inspiraciones de las leyes inglesas, se reunieron; y entre ocho capitalistas respetables, formaron un fondo de ocho mil pesos, para la apertura de un camino de fierro, en

el cual gasta el pobre gobierno de México por docenas los millones de pesos.

¿Qué ha hecho, pues, la mayoría de la comision?

¿Cómo ha podido desentenderse de la insolvencia de la compañía?

No puede negarse el talento á los nuevos directores mexicanos de la compañía inglesa, porque han tejido una red finísima, en que caerá aun el decoro de nuestra patria, una vez que la subvencion mas graciosa, acordada á quien cometiera el crimen de infidencia, se afianza y se asegura con un papel especial de forzosa admision en los mejores puertos, y cuyos productos han de recaudarse y manejarse fuera de las oficinas de contabilidad de la república. Es decir, se establece la intervencion extranjera en los rendimientos de nuestras aduanas.

El famoso conde de Saligny, despues de los postres, no hubiera pretendido mas!

¿Y esto se pacta, y esto se trae al congreso, y esto se discute, y esto se defiende, cuando el congreso mismo ha derogado los fondos especiales? ¿Cuando está fresca aún la sangre de nuestros hermanos, prodigada en los campos de batalla, en los cadalsos, para rechazar la ignominia que querian imponernos los extranjeros?

¿Y esa compañía desleal que, con un orgullo insultante, británico, da su última palabra á la república, á la república que le ha prodigado sus caudales, que la ha cubierto con su misericordia, se olvida de que humilde se inclinó para besar los peldaños de la monarquía, despues de conformarse con las condiciones que quiso imponerle?

Esto es detestable.

Se ha pactado tambien la devolucion de los bonos que por ocho millones de pesos recibió D. Antonio Escandon, segun el contrato de 857.

¿Pero es sério ese pacto?

¿Qué importancia puede tener ahora?

¿Por qué ha de quedarse Escandon con ese papel, cuando recibe en dinero efectivo 560,000 pesos cada año en un espacio de 25 años, es decir, la enorme suma de 14 millones?

Y nótese, porque es muy importante, que la subvencion de 560,000 pesos al año, acordada para emplearse en la construccion de la vía férrea, tiene privilegio la empresa para sacarla de nuestro país, libre de derechos.

Y nótese igualmente, que esa misma sub-

vencion no es reembolsable, y que la concesion es á perpetuidad.

¿Qué quiere decir esto?

No causaré al congreso entrando en la cuestion de tarifas.

Ya la minoría de la comision ha hecho un estudio comparativo, que debe calificarse ventajosamente.

Diré nada mas, que las modificaciones que hace la compañía, en nada benefician al público.

Abundan en la cámara talentos superiores, hombres de administracion, y á ellos someto para que le den latitud, esta cuestion que no me siento con fuerzas para tocar de frente.

Esas altas tarifas, formadas sin el concurso de la república, ¿no nos harán llegar al monopolio del comercio?

¿No será de temer que la Inglaterra, por medio de la compañía concesionaria, pretenda levantar su decaida influencia comercial en el mundo, procurando asegurar en México el monopolio que los españoles ejercieron con la terrible Nao de China?

Un estudio especial parece que requiere esta cuestion.

Y ella puede abrirnos los ojos y separarnos de un abismo.

La mayoría de la comision especial, sin quererlo tal vez, ha tributado un homenaje de consideracion á los que hemos traído al congreso la revision del decreto de 27 de Noviembre.

¿No es por nosotros por quienes se han logrado las llamadas modificaciones?

Se asienta en el dictámen que se discute:

*«Para los que suscriben, no es dudoso que el deseo general se reduce sola y exclusivamente á que de la concesion se borre aquello en que puede decirse que es verdaderamente ONEROSA; pero el país no abriga ni puede abrigar el propósito de no hacer sacrificios, pues antes bien, está penetrado de que es siempre costosa la experiencia y que tiene que hacerlos siempre un pueblo joven, á fin de adquirir mejoras tan importantes que constituyen el cimiento de la verdadera grandeza de las naciones.»*

Analizaria yo este párrafo, si no temiera ofender el buen sentido de la cámara.

Básteme presentárselo.

¿Se querrá una confesion mas paladina?

¿Despues de oirla, hemos de aceptar el dictámen que se discute?

¿Las modificaciones propuestas, le quitan

á la concesion *aquello en que es verdaderamente onerosa?*

¿Porque hemos nacido ayer, han de imponérsenos terribles sacrificios?

¿Hemos de aceptar con la comision, el inmoral abuso de la inexperiencia? Las leyes le dan tutor al niño, al pródigo, al demente.

¿La apertura, la construccion de un camino de fierro, es en la actualidad uno de esos experimentos costosos ejecutados por la primera vez?

¿No es cierto que hemos adquirido la experiencia en cabeza ajena?

Porque hace mas de cuarenta años que se conocen los caminos de fierro.

Un célebre escritor se admira del prodigioso porvenir de los pueblos del Nuevo-Mundo, que empiezan su industria con el vapor y su política con la democracia.

Con todo y que se han fijado los ingresos, con todo y que se ha dado al ejecutivo la pauta de lo que ha de gastarse, habrá un deficiente probable de dos y medio millones de pesos.

¿Qué hará el ejecutivo, qué el congreso cuando este deficiente se aumente por la concesion que quiere hacerse á la compañía privilegiada?

Los tenedores de bonos de la deuda convertida en Londres el año de 46, que ven la buena fé con que se maneja el gobierno mexicano, vendrán á reclamar lo que se les adeuda por réditos y por amortizacion del capital.

Y entonces los conflictos serán mayores, y el congreso los habrá soltado al país por falta de meditacion; y el descontento, por el malestar de la miseria que ha seguido á la guerra, sin haber aprendido nada de ella, se hará oír, á pesar nuestro.

Puede decirse que el único negocio de que está pendiente la atencion pública; que el único negocio en que se ha manifestado un vivo interes, por parte del congreso, es el del ferrocarril de Veracruz á México.

Y cuando esto pasa; cuando de la meditacion concienzuda y justa, puede venirse á afirmar, tanto el crédito y los intereses de la república, como el crédito y los intereses legales de los concesionarios, seria inconcebible la aprobacion del dictámen que se discute.

He pretendido apuntar solamente aquello que contra ese mismo dictámen le ocurriria aún á la capacidad mas vulgar.

¡Lejos de mí la presuncion de creer que



podiera yo hacer la escrupulosa anatomía de este grave negocio!

No olvidará el congreso, que las observaciones que se le presentaron para pedir la revision del decreto de 27 de Noviembre y la suspension de sus efectos, están aún en todo su vigor.

Cada uno de los miembros de la comision especial ha querido pasar sobre muchas de esas observaciones que hieren la esencia del privilegio concedido, para que no se diga que el congreso levanta una espesa pared á la mas importante de las mejoras materiales de un país.

Séamos francos con quien nos haga una vía férrea; pero no derrochemos los caudales públicos.

Si hemos considerado, si hemos discutido aún la mas insignificante partida del presupuesto de gastos, en el caso no nos conformemos con las cuentas del gran capitán.

En las del ferrocarril hay muchas palas y muchos azadones.

Ademas, cinco dias hace que se presentó un proyecto para la creacion de un banco, construccion del ferrocarril de Veracruz á México, y amortizacion de la deuda inglesa.

Ese proyecto, sin meditarlo, se ha calificado por algunos de quimérico: lo será tal vez; pero ha pasado á la comision especial de ferrocarril para que dictamine.

¿Qué inconveniente puede haber en que antes de resolver sobre las modificaciones propuestas en el dictámen que se discute, oigamos lo que diga esa misma comision?

¿Cuál, de saber la opinion del congreso?

¿Cuál, de conocer las observaciones del gobierno?

¿Cuál, de inquirir si los tenedores de bonos de la deuda inglesa aceptarían la combinacion?

Ese proyecto de que vengo hablando, me sugirió la idea de solicitar del congreso que autorizara al ejecutivo para que siguiera por sí, ó por medio de convocatoria, para la obra, la construccion del tramo que ha de unir á Puebla con Apizaco.

Conseguiriamos con esa autorizacion, ademas de otras grandes ventajas, la de estudiar con calma, para resolverlo, un negocio que tanto afecta los intereses presente y futuros de la república; la de poder publicar, sabiéndolo por documentos oficiales irrepugnables, lo que realmente cuesta cada legua de camino de fierro; y la de justificar que en México puede construirse una vía férrea, sin la sabiduría inglesa.

Ayer mismo tambien se ha leído el proyecto presentado por el C. Peña y Ramirez, que, en sustancia, reforma la concesion que para la vía férrea de México á Veracruz, hizo el gobierno por el decreto de 27 de Noviembre. Y como ese proyecto pasó á la misma comision especial, parece necesario, indispensable, que se difiera la discusion del dictámen de 23 de Mayo, para cuando la cámara con mejores datos, pueda decidir sobre las opiniones de la comision.

Hay mayores peligros en resolver precipitadamente una cuestion delicada, que en aplazar su despacho.

Una palabra mas.

Todos hemos visto rebullirse en torno del congreso á los traficantes, á esos agiotistas y especuladores de mala ley, que en épocas nefastas para la patria, vaciaron las cajas públicas, corrompiendo á sus guardianes.

Diré, para concluir, lo que el romano vencedor de Pompeyo:

«De la mujer de César, ni la sospecha es lícita.»

Pido al congreso que deseche el dictámen que se discute.

El C. BARREDA, vice-presidente.—El C. Saavedra en pro.

El C. SAAVEDRA.—Señor: Al hacer uso de la palabra para sostener el dictámen que la mayoría de la comision especial del ferrocarril de México á Veracruz, ha presentado á la deliberacion del soberano congreso, abrigo la íntima conviccion de que nada nuevo puedo decir sobre la materia. En la dilatada y luminosa discusion que se ha tenido sobre el negocio en Abril próximo pasado, y en los diversos artículos y opúsculos que han visto la luz pública, han jugado cuantos argumentos pueden referirse al caso; y se han aducido en pro y en contra todas las razones que pueden derivarse de un exámen prolijo y concienzudo. La cuestion, por lo mismo, está suficientemente ilustrada. Por esta razon, y por la oportunidad que han tenido los ciudadanos diputados para estudiar y meditar detenidamente el negocio, en el largo intervalo de tiempo que ha mediado desde Abril próximo pasado en que comenzó á tratarse, hasta hoy que se les presenta de nuevo para su resolucion, puede asegurarse que cada uno de los ciudadanos representantes que me escuchan, tiene formado y decidido el voto que debe emitir.

Agotada, pues, la discusion y fijada ya la opinion de los ciudadanos diputados, cuan-

to pueda decirse ahora no será sino la repeticion de lo que ya se ha dicho. Por esta consideracion gustoso prescindiria de tomar parte en este debate, si no me viera obligado á ello por haber sido nombrado miembro de la comision, y por haber suscrito el dictámen de la mayoría. Mi alocucion sin embargo será breve, tanto por las razones indicadas como por el carácter que tiene la discusion. Me concretaré á exponer someramente las razones y fundamentos que ha tenido la mayoría, para suscribir y presentar el dictámen que se discute.

Pero ántes de hacerlo, me ocuparé en refutar un argumento que hacen valer los opositoristas al dictámen de la mayoría, y en desvanecer un cargo que el ciudadano diputado preopinante hace á la comision. El argumento es el siguiente. Cuando se discutió este negocio en Abril próximo pasado, se tuvieron presentes las modificaciones que la empresa presentó al ministerio de fomento, y sin embargo, la cámara, por el voto de su mayoría, desestimó tales modificaciones, y resolvió que el contrato de concesion de 27 de Noviembre era revisable. Ahora se vuelven á presentar las mismas modificaciones, y solo en virtud del trascurso del tiempo, se pretende que se apruebe lo que entonces se desechó. Semejante conducta, argüiria una notoria é inexplicable inconsecuencia en aquellos ciudadanos diputados que habiendo votado por la revision en Abril próximo pasado, aprobaran hoy el dictámen de la mayoría. La respuesta á este argumento es muy obvia y sencilla. Todo él descansa en el supuesto de que las modificaciones presentadas al ministerio, son las mismas y enteramente iguales á la parte resolutive del dictámen que se discute. Pero ese supuesto es de todo pusto gratuito é inexacto. Para convencerse de ello basta leer y comparar aquellas modificaciones y la parte resolutive, y se verá que entre unas y otra existen dos diferencias sustanciales. La primera es la renuncia del privilegio que no contiene las modificaciones y que sí comprende el dictámen, y la segunda las prescripciones que se encuentran en el artículo 2º de este, que son enteramente nuevas y que no se mencionan en aquellas. Y ya se ve que ambas diferencias son sustanciales, pues que una se refiere al privilegio, cuya existencia implicaba una infraccion constitucional, y la otra hace relacion á las seguridades y garantías del público y accionistas, á precisar la representacion legal de la com-

pañía, y á fijar la intervencion que el gobierno debe tener en el negocio en cuanto á la construccion y explotacion de la obra. Así, pues, los ciudadanos diputados que honren con su voto al dictámen de la mayoría, pueden estar seguros de que fundada y racionalmente no se les tachará de inconsecuencia.

El cargo que el C. García Brito hace á la mayoría de la comision, es el de haber extraviado este negocio; pero en semejante cargo hay tambien inexactitud. La proposicion de los CC. diputados Alas y Lemus, que ha motivado los actuales trabajos de la comision, está concebida, si mal no recuerdo, en los siguientes términos: «Pasen á la comision especial de ferrocarril las modificaciones presentadas por la compañía concesionaria, á fin de que digan si son ó no bastantes para que pueda aprobarse el contrato de concesion.» Los términos de esta proposicion son demasiado claros y precisos, y á ellos se ha ajustado la mayoría de la comision al cumplir con su cometido; de manera que no se ha extraviado este negocio, como se asegura.

Paso ahora á exponer los fundamentos ó consideraciones que se han tenido presentes para suscribir y presentar el dictámen que se discute, y comenzaré por fijar el punto de vista bajo el cual hemos examinado la cuestion, y bajo el cual tambien debe considerarse para resolverla.

El carácter excepcional ó de especialidad de que está revestido el negocio de que se trata, es lo que ha normado la conducta de la comision. Si se tratara de un negocio nuevo, de una empresa por comenzar y de unas propuestas hechas por vez primera, para ver si se aceptaban y eran elevados al rango de concesion, los que hoy suscribimos el dictámen de la mayoría no solamente hubiéramos estado conformes con la opinion de nuestros dignos compañeros, que forman la minoría, sino que hubiéramos ido mucho mas allá en nuestras pretensiones, hubiéramos procurado quitar toda clase de inconvenientes, hubiéramos propuesto muchas otras modificaciones, coonestando siempre la realizacion de una empresa no solamente útil, sino necesaria para la prosperidad de la república, con los intereses públicos y con el menor gravámen para el erario nacional. Confesamos y convenimos desde luego en que, supuestas las modificaciones y adiciones que expresa la parte resolutive de nuestro dictámen, habria muchos inconvenientes



que suprimir, muchos huecos que llenar, muchas modificaciones que hacer, tratándose de un negocio nuevo y por comenzar; pero no es este el caso. El negocio de que hoy se trata es un negocio ya comenzado y por concluir; es una empresa en que se han invertido ya crecidas sumas, en que se han construido obras considerables que en una gran parte están ya al servicio del público; y esta circunstancia hace que el negocio, por su propia naturaleza, tenga un carácter especial, bajo el cual forzosamente debe ser examinado. La especialidad de este negocio se marca más y se comprende mejor, teniendo presentes tres principales consideraciones: las obligaciones contraídas y los derechos adquiridos; el buen nombre y crédito del gobierno; y lo aventurado de la empresa misma. Desde que la compañía concesionaria con las diversas autorizaciones que se le han otorgado, ha realizado la construcción de una gran parte de las obras; desde que, para ello, ha invertido gastos de suma consideración y contraído compromisos que afectan su responsabilidad y que tiene necesidad de cumplir, ha adquirido también derechos más ó menos valiosos, pero que es necesario respetar. El gobierno mexicano ha hecho una formal promesa, ha empeñado su fé pública al celebrar el contrato de 27 de Noviembre próximo pasado; y si bien esta circunstancia no es bastante para que el negocio se considere perfecto y consumado sin la aprobación del soberano congreso, sí lo es para que éste, al revisar el contrato, como realmente lo está haciendo, pase por algunos inconvenientes, con tal de sostener el buen nombre y crédito del gobierno, que es el buen nombre y crédito de la nación. La empresa en sí misma tiene mucho de aventurada, ya porque es una especulación nueva y desconocida en el país, (pues lo que tenemos es tan pequeño que no puede servir de precedente), como porque si bien hemos alcanzado la paz, aun no la tenemos consolidada; y esta seguridad es un requisito indispensable para la realización y ventajas de cualquiera empresa ó especulación. Nadie puede dudar de la existencia y exactitud de las referidas circunstancias que, como he dicho, imprimen al negocio de que se trata un sello de especialidad. Ni puede desconocerse que tales consideraciones son bastantes para que al examinar y decidir esta cuestión, se quiten los inconvenientes principales, aquellos que pudieran afectar la dignidad ó decoro nacional, ó in-

fringir el código fundamental; pero se pase por aquellos que son pequeños, ó que no tienen tal carácter de gravedad. Bajo este concepto hemos examinado la cuestión, y este es el principal fundamento de nuestro dictamen.

Para manifestar los otros, examinaré los puntos en que nuestros apreciables compañeros de comisión disienten de nosotros, y á los que también ha hecho alguna referencia el ciudadano diputado que me ha precedido en el uso de la palabra, impugnando el dictamen de la mayoría. Dichos puntos son los siguientes: privilegio, subvención, tarifas, ramales y perpetuidad en la propiedad.

Respecto del privilegio, se dice que únicamente se han cambiado los términos del artículo relativo; pero que en realidad él subsiste y se mantiene. Basta, señor, recordar lo que quiere decir privilegio, y recordar que al Sr. Zangronis se ha hecho una concesión para el establecimiento de una vía férrea de Veracruz á Puebla, para convenirse de que no tiene ya lugar el privilegio ó la ley privada en favor de un individuo ó corporación. Pero se arguye diciendo, que si bien en rigor no hay privilegio, queda siempre el monopolio, supuesto que por sesenta y cinco años no puede concederse subvención á otro empresario. Semejante argumento queda nulificado, con solo reflexionar que se ha concedido ya al Sr. Zangronis la subvención en que parece hacen consistir el monopolio.

Además, señor, las cosas inconvenientes lo son por los resultados perjudiciales que producen, y suponiendo que realmente hubiera en el caso monopolio, produciría algún mal resultado? ¿Se comprende, se alcanza siquiera que habiendo dos caminos férreos de Veracruz á Puebla y México, haya algún otro empresario que proyecte la construcción de un tercero, cuando es dudoso el alimento para una sola empresa?

En cuanto á la subvención se hacen dos argumentos; el primero por el monto de ella, y el segundo por la manera de hacerla. Se dice en primer lugar, que la subvención es excesiva, es gravosa é inadmisibles; porque el otorgarla tal como está, equivale á decir: el gobierno costeará los gastos todos de la empresa, y los productos ó utilidades los percibirán los empresarios. En esto, señor, hay una exageración que á primera vista se percibe. Varios son los presupuestos que por diversas personas se han formado, y entre ellos se nota una grande diferencia, según

las afecciones ó el interés de quienes los han formado. Para mí, de todos ellos el que merece más crédito, es el del Sr. Gorsuch, porque no habiendo tenido que hacer con la compañía concesionaria, es de creerse que tenga la debida imparcialidad. Además, él está de acuerdo con el resultado de la confronta, que puede hacerse con el costo por ley mexicana que han tenido los ferrocarriles en varios puntos de Europa y los Estados-Unidos, datos tomados de autoridades fidedignas. Según esta confronta y según el cálculo del referido señor ingeniero, resulta que el costo total del camino entre México y Veracruz, será de veintinueve millones, trescientos veinticinco mil pesos; y cuando el gobierno da por subvención la suma de catorce millones, se ve claramente que no es él quien costea la obra en su totalidad; mucho más se adquiere esa convicción si se reflexiona en que la subvención debe darse en veinticinco años, y que la obra debe concluirse en los cuatro años primeros de estos veinticinco. El gobierno, es cierto que auxilia á la empresa con una suma de consideración, suma que tal vez será algo gravosa para la república; pero no llega hasta el grado de ser ó constituir un punto inadmisibles, tanto por lo aventurado de la empresa, como por que siendo la primera obra en grande escala que va á construirse en México, y de la cual se esperan fundadamente tan ventajosos resultados para la prosperidad nacional, no hay que admirarse si el gobierno tiene que hacer sacrificios con tal que la empresa se realice. Yo creo, señor, y no me atrevo á asegurarlo, porque carezco de datos auténticos, que los gobiernos de Europa y los Estados-Unidos han hecho iguales ó mayores sacrificios para la construcción de su primer ferrocarril. Esto se concibe fácilmente. Pero parece que se insiste con más fuerza en la manera de pagar la subvención; y sobre esto se avanza hasta decir que ella supone la intervención extranjera en nuestras aduanas, que constituye un fondo especial y trastornará toda nuestra contabilidad. En todo esto hay inexactitud, y no se necesita reflexionar demasiado para comprenderla; basta despreocuparse, basta no tener capricho, y se verá que con la manera de pago de la subvención no se produce ninguno de tan funestos resultados. Efectivamente, cada año se da á los empresarios la suma de quinientos sesenta mil pesos en bonos para que se admitan en pago del 12 p. 100 de los derechos de importación en las aduanas que

se designan. Fácil es comprender que los concesionarios, ú ocurrirán á los comerciantes importadores; ó importarán ellos mismos para hacer efectivo el pago; pero al verificar semejante operación, ¿intervienen en nuestras aduanas de alguna otra manera, que como intervienen todos los comerciantes al hacer el pago de sus respectivos adeudos? Ciertamente no.

Tampoco se crea un fondo especial para cubrir el importe de la subvención. Se paga esta del fondo común, de lo que constituye los arbitrios naturales del erario. No se consigna el producido de un ramo especial para el pago de la subvención, sino que se hace con una parte de las rentas federales. Lo mismo podría decirse si el pago se hiciera por la tesorería, porque á dicha oficina entra *materialmente* solo una parte de las rentas federales, pues el resto se invierte en distintas atenciones, y solo tiene una entrada virtual al tesoro federal.

Pero se dice: en último caso, se trastorna el sistema de contabilidad con la emisión de un papel especial. Ningun trastorno se verifica en este respecto, porque hoy no sucede, como antes de las modificaciones, que se emitieran bonos por una cantidad indeterminada como era el 20 p. 100 de las mejoras materiales, sino que se da una suma precisa, la cantidad de quinientos sesenta mil pesos cada año; y no veo, ni es posible ver, como se trastorne la contabilidad de las oficinas, pues para todas las que intervienen, la operación es fácil y sencilla; para la tesorería abonando á las aduanas las cantidades que gira contra ellas, y para éstas, remitiendo á la primera los bonos amortizados, como representantes de dinero efectivo, y como valores reales.

Por último, se dice que es inconveniente la creación de un papel especial. Si esto fuera cierto, señor, y tratándose como en el presente caso, de un papel representativo de la moneda, vendría por tierra las letras de cambio, los pagarés y los billetes de banco, y con ellos toda transacción posible.

En el punto de tarifas se insiste de una manera sostenida, y se dice: que cuando esta empresa del ferrocarril es para ventajas y beneficios públicos, y cuando el gobierno hace tanto sacrificio en todas las concesiones que hace á los empresarios, justo es que en recompensa se obtengan los precios más bajos posibles, y que los de la actual tarifa son excesivamente altos. Respecto de esta observación diré, primero: que la cuestión