

los argumentos del órgano del gobierno, los hechos van á pulverizarlos.

Ha dicho el ciudadano ministro de gobernacion, que no hay privilegio en la concesion; pero si no hay privilegio, hay monopolio.

Al gobierno se le obliga á no dar mas subvencion que la de ese camino entre México y Veracruz: en esto consiste el monopolio.

Se dice que no hay privilegio, porque existe la concesion Zangronis; no lo hay de Veracruz á Zaragoza, pero sí lo hay para México. Y lo hay en los ramales. Los Estados-Unidos obligan á la compañía á dejar entroncar con sus vías las otras que se establezcan, y aquí no se les impone esa obligacion, que seria una gran ventaja para el país.

Se dice que no hay humillacion. La hay desde 1857. Entonces se le dieron á Escandon \$8,000,000 como prenda pretoria de la lealtad del gobierno. Ahora se da papel: se dan bonos. Y hay mas. La compañía Escandon no habia perdido su carácter mexicano: esta compañía es inglesa.

Los bonos no son letras de cambio: son vales al portador, que se le entregan, y con los que puede especular, vendiéndolos á los importadores para que paguen el 12 p^o.

Aunque el ciudadano ministro de fomento dijo que la subvencion es de \$560,000 en cada año, se ha equivocado.

El ciudadano ministro de hacienda dijo ayer que los derechos de importacion importaban \$10,000,000 anuales. El 12 p^o de esa suma es \$1,200,000. Dice el art. 21 del decreto de 27 de Noviembre: (Ley 6.) Si el 12 p^o de importacion es \$1,200,000, y esta suma estamos obligados á entregar, cómo hace el ministerio de fomento para no dar mas que \$560,000?

El art. 26 dice que la compañía tendrá papel bastante para venderlo. ¿Y cómo hace el ministerio para saber qué suma entra en las aduanas de Mazatlan, de Guaymas, de Veracruz, etc., etc.?

El ciudadano ministro de gobernacion nos ha dicho que la compañía no pidió nada: entonces fué el gobierno el que se puso á los piés de la compañía, dándole el papel en garantía.

El congreso de 1867 no puede aprobar lo que reprobó el congreso de 1861.

El ciudadano ministro de fomento nos ha dicho que las modificaciones presentadas son el *ultimatum* de la compañía; y hoy nos dice el ciudadano ministro de gobernacion,

que espontáneamente las hizo, y las presentó al ejecutivo.

¿En qué quedamos? ¿Cuál es la verdad? Que escojan los ministros.

Ha dicho el ciudadano ministro de gobernacion, que el pago de la subvencion no es adelantado, sino por tramos concluidos.

Antes dije que á la compañía se le da el papel para vender, y se le entregan un millon doscientos mil pesos.

¿Cómo se asegura que no se le adelanta la subvencion?

Los CC. Zarco é Iglesias dicen que hay grandes intereses creados, y que no es cierto que pertenezca al gobierno lo que hay construido del camino.

Voy á probar que lo que hay es del gobierno, y que la compañía está en quiebra.

No queremos quemar los wagones ni arrancar los rieles: queremos conservar los wagones y extender los rieles; queremos que haya camino; y para ello queremos que no se abuse de la república.

Voy á probar que la compañía está en quiebra.

—(En este momento un ciudadano secretario advirtió al orador que habia dado la hora de reglamento.)

El C. YAÑEZ, presidente.—Queda con la palabra en contra el C. Mendioclea. Se levanta la sesion.

SESION DEL DIA 1º OCTUBRE DE 1868.

Presidencia del C. Yañez.

Habiendo 117 diputados presentes, comenzó la sesion á la una y veinte minutos de la tarde.

Leida y aprobada el acta del dia 30 de Setiembre, la secretaría dió cuenta con los oficios siguientes:

Del ministerio de gobernacion, insertando un oficio del gobierno de Sonora, en que manifiesta que en ese Estado no se verificaron las elecciones para magistrados por haber llegado tarde la ley, y no estar autorizado aquel gobierno para señalar nuevos dias para que se verificasen.

A la primera comision de gobernacion.

Del mismo ministerio, acompañando un oficio de D. Francisco Arben, en que pide se tengan presentes los perjuicios que resultaron en tiempo del llamado imperio, por la destruccion de parte del teatro de Iturbide.

A la primera comision de gobernacion.

Del mismo ministerio, acompañando un oficio de D. Francisco Arben, en que pide se tengan presentes los perjuicios que resultaron en tiempo del llamado imperio, por la destruccion de parte del teatro de Iturbide.

A la comision de industria.

Del ministerio de justicia, acusando recibo de la copia que pidió del expediente sobre unos terrenos de Santiago Tlaltelolco.

Al archivo.

De la legislatura de Guanajuato, consintiendo en que el Estado de Aguascalientes se aumente con los cantones de la Barca, de Pinos y de Lagos.

A la comision que tiene antecedentes.

De la legislatura de San Luis, pidiendo que se faculte al gobierno federal para dictar medidas para la amortizacion de la moneda de cobre en ese Estado.

A la comision que tiene antecedentes.

De la misma legislatura, haciendo una manifestacion pública en que reprueba el asesinato del C. general Patoni, y pide el castigo de los culpables.

A sus antecedentes.

Del congreso de Zacatecas, secundando la iniciativa del de Colima, para que se señale el Manzanillo como puerto de depósito.

A la comision que tiene antecedentes.

Del gobierno de San Luis, participando que por haber obtenido una licencia el ciudadano gobernador, se ha encargado de aquel ejecutivo el C. Carlos Tovar, y dando á reconocer su firma.

De enterado y al archivo.

Del gobierno de Puebla de Zaragoza, acompañando un decreto de la legislatura, facultando al tribunal superior para que á falta de escribano nombre un abogado que sirva de secretario.

Al archivo.

Tuvo segunda lectura y se admitió sin discusion, el proyecto de ley de los CC. Zarco, Rojas, Siliceo, Moreno E. y Zamacona, que dice:

«Los funcionarios de la Union de eleccion popular no podrán, por ningun motivo, percibir del erario federal ningun otro sueldo, gratificacion ó cualquiera otra clase de emolumentos, ademas de la asignacion que les concede el presupuesto.»

A la primera comision de gobernacion.

Dióse cuenta con un dictámen de la primera comision de hacienda, sobre la proposicion del C. Castelazo, que concluye con el siguiente

PROYECTO DE LEY.

«En los Estados no podrá imponerse al dinero derecho alguno de circulacion, introduccion, extraccion ó tránsito, ni bajo cualquiera otra denominacion.»

Primera lectura.

Tuvo segunda lectura y se señaló su discusion para el primer dia útil, el siguiente proyecto de ley de la 1ª comision de hacienda:

«Art. 1º De la suma consignada en el presupuesto para el establecimiento de colonias militares, se destinará, desde la publicacion de la presente ley, la cantidad de cinco mil pesos mensuales á los Estados de Durango, Chihuahua, Nuevo-Leon y Coahuila, para la defensa contra los indios bárbaros.

Art. 2º Esta subvencion cesará en cada Estado conforme se ponga en planta el establecimiento de las colonias militares.

Art. 3º Las fuerzas que fueren pagadas con la subvencion acordada en el art. 1º, quedarán sometidas á los sub-inspectores de colonias de los Estados respectivos, en los términos establecidos por la ley de su ereccion.

México, Setiembre 28 de 1868.—*Prieto.—Mata.*»

La primera comision de justicia presentó dictámen, consultando se remita al juzgado 6º de lo civil copia certificada del expediente sobre el privilegio para explotar el asfalto.

Tomado inmediatamente en consideracion, se aprobó sin discusion.

La primera comision de gobernacion dictaminó sobre la segunda parte de la proposicion del C. Gudíño y Gomez, para que el gobierno informe sobre el cumplimiento de las leyes de reforma. La comision consultó que el ejecutivo presente su informe veinte dias despues que se le pida.

Se aprobó sin discusion.

Se dió cuenta, y á mocion del C. Condés de la Torre se leyeron íntegras, las exposiciones de varios ayuntamientos del Estado de Guerrero, pidiendo que se nombre un miembro de la representacion nacional, ó que ésta nombre otra persona que vaya á hacer las elecciones en el Estado.

A la comision de peticiones.

A mocion del C. Moreno E. se leyó el artículo 38 del reglamento.

El C. ZÁRATE, J. secretario.—Continúa la discusion del dictámen de la mayoría de la comision especial del ferrocarril de México á Veracruz.

El C. YAÑEZ, presidente.—Continúa con la palabra en contra el C. Mendioclea.

El C. MENDIOLEA.—Ayer supliqué á la comision que me proporcionara el texto del

contrato Escandon, para leer á la cámara el artículo 5º (Leyó.) El gobierno ha sido mas católico que el Papa. Segun el contrato, la compañía construye el camino por seis millones, y el gobierno le da ocho. Ahora yo pregunto al congreso: ¿si el gobierno quisiera regalar al general Diaz \$10,000 en premio de sus servicios, podría hacerlo sin pedir permiso al congreso, ó sin que estuvieran en el presupuesto? Indudablemente no. Y sin embargo, regaló á Escandon dos millones de pesos! Pero no es esto todo. En el acta de la concesion se dice que la compañía habia contratado la construcción del camino, y luego dice que en esa suma está incluido lo construido. ¿Por qué el gobierno que es accionista, no ha de sacar utilidad de lo suyo? Escandon dijo que el camino costará 26,000,000, y despues se nos dice que 27.

Ayer cometí un error que voy á subsanar. Al hacer los cálculos sobre lo que se entrega á la compañía en papel, dije que el 12 p^o debía tomarse de la suma de 10 millones de pesos de derechos de importacion. Pero, reflexionando despues, recordé que las cinco aduanas en que debe recibirse el papel, son las de Veracruz, Tampico, Guaymas, Mazatlan y Matamoros. Estas producirán \$8,000,000, de los que el 12 p^o son \$960,000, suma, como se vé, mayor que la de 560,000.

Ayer probé que si no hay privilegio, sí hay monopolio; que el contrato de 1857 es mejor para la nacion. Se me pasó decir que en este contrato hay una cosa que perjudica al país, y que en el artículo 23 de aquel, se previene que cada seis meses se liquide la subvencion, y en el de 27 de Noviembre no se impone ese deber á la compañía, que no liquidará sino cuando quiera.

No hace veinticuatro horas que por una persona respetable se ha dicho que la compañía tiene garantías. Yo probaré que no las presta.

Por el artículo 17 de la concesion se concede á la compañía el derecho de hipotecar el camino que hace con el dinero de México, puesto que le da \$ 14,000,000 de subvencion, el tramo de Paso del Macho y lo que adeuda Escandon.

Los cuatro millones que se dice tiene la compañía, tal vez serán en los que va á hipotecar el camino.

Se ha dicho que el papel no es fondo especial. ¿Pues qué es? Es fondo especial, puesto que se entrega á la compañía para

que lo venda; y la constitucion manda, que el dinero del país se maneje por la tesorería de la federacion. Y el fondo especial está bastante caracterizado, con la facultad que se da á la compañía para vender el papel, y para que lo aplique á un mismo objeto, sin que el gobierno pueda distraerlo.

Las convenciones inglesa y española, nos han enseñado lo que perjudican á la nacion los fondos especiales.

Si seguimos como se quiere, vendremos á parar en hallarnos como en 1861, en que el gobierno tenia gravadas las rentas de las aduanas marítimas en un 102 p^o.

El ministro de gobernacion nos ha dicho ayer que si se comparaban punto por punto la concesion de 1865 con la de 1867, se veria que las ventajas están de parte de la última.

Siento decir que esto no es exacto. En 1865 no estaba construido el tramo de Paso del Macho, y no habian recibido el 15 p^o; y ahora, que hay algunas leguas de camino, se le vuelve á dar el mismo dinero.

Se dice que la compañía tiene propiedad. ¿Y quién se la ha dado? Si Escandon hubiera construido algunos cuartos encima de este palacio, al entrar en él el gobierno se los hubiera dejado? No. Lo mismo sucede con el ferrocarril de Paso del Macho.

Hásenos dicho que Orizava y otras poblaciones han pedido que se construya el camino. Sí, pero no dirán que se le regale á la compañía. Quieren el camino, pero como nosotros: con garantías para los intereses nacionales.

Se dice que no debemos meternos en la cuestion de fletes. Señor: en Inglaterra no se ingiere el gobierno en las tarifas, pero no subvenciona los caminos. Se forman las sociedades constructoras, y el gobierno cobra un tanto sobre los productos de las vías. En Francia y en los Estados-Unidos se dan subvenciones á las compañías, y por eso los gobiernos tienen parte en la formacion de las tarifas.

Nadie se ha ocupado de la caducidad, y se nos ha dicho que en este caso el gobierno recobra el camino. Voy á leer el art. 18. (Leyó.)

Por este artículo se ve que lo construido y lo concluido es propiedad de la compañía; para que se conozca lo monstruoso de este asunto, voy á leer el artículo relativo del camino del Oeste de los Estados-Unidos. (Leyó.)

Hé aquí, pues, cómo, si la concesion ca-

duca, el camino en el estado en que se halle queda de propiedad del gobierno. Pero en el nuestro no: se deja á la compañía, y solo pierde 300,000 pesos de multa y parte de la subvencion.

Se insiste en que sin esta compañía inglesa, no habrá camino. Señor, no vamos á colocar los rieles sobre los ingleses, sino en la tierra; y no vamos á construirlo con ingleses, sino con dinero y con ingenieros. Los descendientes de los que hicieron los monumentos de Misantla, bien pueden construir una vía férrea.

Con la subvencion de cuatro años, y con los productos del 15 p^o en el mismo tiempo, tendremos para hacer el camino.

Se nos dice que la compañía de Puebla de Zaragoza no vale nada. Quisiera que se me dijera si Crawley el fallido es mas solvente que Velasco.

Voy, pues, como he ofrecido al congreso, á probar que la compañía inglesa está fallida.

En 1º de Noviembre de 1864 D. Antonio Escandon celebró un pacto en Lóndres con los Sres. Henry Huck Gibs, R. U. Crawford, George Levis Monik Gibs, James Steward Hongson, Augustin Sillen, George Baden Crawley, William Lloid, y en virtud de él constituyeron una sociedad para la construcción del camino de fierro de Veracruz á México. Escandon les cedió seis de los ocho millones de pesos, en bonos emitidos por el gobierno mexicano, los tramos de Guadalupe y de Veracruz á la Tejería, de su propiedad, y ademas lo construido por el ejército frances para sus operaciones militares.

Desde luego llama la atencion que personas tan escrupulosas, como son los ingleses, en sus negocios, admitieran dos cosas: primera, el traspaso del privilegio sin la prévia autorizacion ni del gobierno republicano, ni del llamado imperial; y segunda, la cesion de unos tramos de camino, sin estar cerciorados si pertenecian ó no en propiedad á Escandon. Sin pararse, pues, en estos inconvenientes que anulaban las bases de su asociacion, levantaron en el mismo dia, 1º de Noviembre de 1864, una acta que se halla en el expediente, y cuyo célebre encabezamiento y lo que sea mas sustancial, voy á tomarme la libertad de leer al congreso:

«A todos los que las presentes vieren, Nosotros, la compañía del ferrocarril denominada: «The Imperial Mexican Railway Company Limited,» saludamos.»

Esta es pastoral.

«Por cuanto la dicha compañía se incorporó el 20 de Agosto de 1864, bajo las leyes de 1862, etc.

«El gobierno mexicano ha creado un fondo nuevo ó deuda pública de ocho millones de pesos, representados en bonos de construcción del ferrocarril de Veracruz á México, que deben pagarse, etc., y decidiendo (los contratantes) que de la dicha subvencion de ocho millones quedó disponible en poder de Escandon, el concesionario, seis millones de pesos, y decidiendo que el expresado Antonio Escandon habia construido porciones de dicho camino de hierro de Veracruz á México, á saber, tres y media millas de México á Guadalupe, veintitres millas de Veracruz á Soledad, y una pequeña línea de ramificacion desde Tejería hasta San Juan, y que tambien casi veintisiete millas están acabadas entre Soledad y Paso del Macho, etc.»

¡Este hombre que así vendia lo que no era suyo, me dicen que se azotaba en la Profesa!

«Y decidiendo que por un contrato, ya hecho y preparado, habian convenido con Smith Knight y Compañía, la construcción del camino por la cantidad de £5,239,120, y decidiendo que en la dicha suma de..... £5,239,120, está incluso el valor de las secciones y obras ya construidas entre Veracruz y Paso del Macho, y México y Guadalupe.»

En tal documento se dieron ya por sentadas dos cosas: el permiso del gobierno, y la perfecta propiedad de Escandon á los dos tramos de la Tejería á Paso del Macho; y, como ha oido el congreso, no solo pasó esto, sino que desde luego esa sociedad, formada tan ilegal como irregularmente por el Sr. Escandon, trató inmediatamente con otra casa ó sociedad de comercio, la conclusion de todo el camino en la suma de £ 5,239,120, que hacen \$26,495,600. Y con esta cifra, sin necesidad de mas argumentos, queda demostrado que no fué mas que una operacion de agio; primero, porque el contratista no tenia obligacion de construir toda la línea, una vez que estaban hechos los tramos que se han mencionado; segundo, porque no consta en la misma acta que precediera la presentacion de un presupuesto; tercero, porque se obligaba á la nacion, sin su prévio acuerdo como accionista, á pasar por una cantidad casi doble de la del verdadero costo del camino; y cuarto, y lo mas monstruoso, por-

que se apropiaban toda la cantidad empleada por los franceses con los fondos de la aduana de Veracruz en la construcción de Paso del Macho, para la cual ninguno de los respetables señores que figuran en este negocio habían desembolsado un solo chelin. ¿Qué mexicanos se hubieran atrevido á proceder de la manera que queda demostrada, tratándose de un gobierno de Europa?

Todo este negocio, malamente concebido desde su principio, vino á México inmediatamente para procurar que fuese aprobado por Maximiliano; y entonces, como ahora, se encontraron graves dificultades entre todas las gentes de buen sentido y versadas en esta clase de asuntos, hasta que por fin se logró, en Enero 26 de 65, la aprobación de las anteriores concesiones republicanas, con algunas importantes modificaciones; y dejando pendiente, y esto es muy importante para la cámara, la liquidación con Escandon de las cantidades que anteriormente tenía recibidas por las aduanas marítimas, quedando, por consiguiente, como propiedad exclusiva del erario el tramo de Paso del Macho, cuyas cuentas de su costo pasó el mariscal Bazaine al ministerio de aquella época, y obran en un voluminoso expediente.

Pues bien, dejando á un lado, por ahora, todo esto, desde el momento que expidió Maximiliano su decreto, quedó la compañía obligada, por medio de sus contratistas, á gastar la suma de los veintiseis millones ciento noventa y cinco mil seiscientos pesos, y á concluir el camino en cinco años.

Veamos lo que hizo. Comenzó las obras, continuando el tramo de Guadalupe con dirección á los Llanos de Apam, y construyó sobre treinta y ocho leguas, tomando este nuevo tramo el nombre de Apizaco, y haciendo en los puntos mas fáciles de la línea del camino, algunas obras de terrasería, desmonte y otras preparatorias. Repentinamente, en Mayo de 1866, el Sr. Barron suspendió las obras, lo que confirmó en su comunicación de 19 de Agosto de 1866, manifestando al mariscal Bazaine que ni él podía suplir mas dinero, ni la compañía lo tenía, por haber pagado sus acciones todos los socios, y no ser á esta fácil colocar en Londres mas obligaciones.

Se dijo entonces que los contratistas Smith Knight y C^a, habían quebrado por no haberles cumplido la compañía concesionaria. Como consta de oficio, sucedió en la empresa de construcción, J. B. Crawley y C^a, que á poco tiempo corrieron igual

suerte que sus predecesores, confirmándose este hecho judicialmente, pues el mismo día en que por segunda vez se inauguraba el tramo de Apizaco, el Lic. Emilio Pardo se presentaba ante un juez de la capital para solicitar esperas de numerosos acreedores, por contrato de durmientes, cal, arena y tramos de terrasería.

Las pruebas oficiales de la solemne quiebra de la compañía concesionaria, están fundadas, como claramente se percibe: 1º, en el acta de asociación de 1º de Noviembre, que ya se ha citado; 2º, en la declaración del Sr. Barron, acreedor refaccionario; 3º, en la sustitución de Smith Knight y C^a fallidos, en Crawley y C^a; y 4º, en el juicio de esperas seguido por el Lic. Pardo á nombre de Crawley y C^a, también fallidos á su vez.

Mientras pasaba lo que se acaba de referir, terminaron la intervención y el simulacro de imperio; y entonces, esta compañía fallida, porque nada tiene que ver el gobierno mexicano con las operaciones y pormenores de estos dos contratistas, comenzó á agenciar, por medio de sus abogados, el indulto ó revalidación del privilegio caduco, por la manera con que se obtuvo; y porque las leyes de 25 de Enero de 1862 y 16 de Agosto de 1863, sobre delitos de infidencia, prevenían fuesen confiscados los bienes de los extranjeros que hubiesen ayudado á la intervención y al imperio, según consta de los artículos que conoce perfectamente la cámara.

Dos fuertes razones se hicieron y se hacen valer todavía para obtener el indulto. La 1ª, el haber gastado la compañía cosa de 14.000.000 de pesos, como lo han repetido sus abogados; y la 2ª, el que ninguna otra empresa es capaz de concluir esta obra, y de cuya utilidad nadie ha dudado.

Con toda imparcialidad vamos á examinar estos dos puntos.

Los expedientes nos ministran un dato sumamente importante; y es, el valor de todos los materiales que la compañía introdujo desde que comenzó sus trabajos, hasta 1866 en que los suspendió.

Entre los materiales de rieles, clavos, wagoes y otros notoriamente necesarios para un ferrocarril, se encuentran cristalería, piano, barriles de coñac, aguardiente, cajas de ginebra, chalecos de seda, paraguas, tafetan para vestidos y otros artículos que constan en este expediente, y voy á leer. (Leyó.)

De estos artículos, una gran parte por la

condescendencia del ministerio de fomento de esa época, no pagaron derechos, y otros los pagaron contra la voluntad de los interesados, porque las oficinas y autoridades, á pesar de las influencias de la compañía, no podían pasar por desmanes tan excesivos, hasta el grado que el prefecto municipal de Orizava, cuyo oficio voy á leer, denunció la existencia de una tienda en las Cumbres; (leyó.) y el administrador de la aduana de Veracruz, cansado de una lucha molesta con los introductores, dirigió el oficio que la cámara me permitirá leer, y que dice mas de lo que yo pudiera decir. (Leyó.)

La cámara comprenderá muy bien que en todos estos abusos y en todos estos asuntos, mas es lo que se calla que lo que se sabe; porque los funcionarios, aun de muy alta categoría, temen que un excesivo celo les concite la animosidad y persecución de personas bien relacionadas; y hoy mismo que está revelada en su descarnada verdad toda la situación y manejo de esta llamada compañía, los que defendemos los intereses de la nación, tenemos que cargar con la malquerencia de tanta persona influente, como las que la defienden y le sirven de patrocinio.

Volveré á mi cuestión principal, y esta es la de probar que con todo y estas mercancías extrañas á la construcción, la compañía, con fletes de mar y gastos en Londres y Veracruz, no empleó mas que la suma de libras, 231.592 1.5, según pueden los señores diputados verlo en el pormenor que consta en este expediente. Esta cuenta es la misma presentada por el Sr. Kirpatrick; esta cuenta revela lo único que se ha introducido; y esta cuenta, por último, es irrecusable y constituye, por lo mismo, la mas eficaz y convincente confesión.

La segunda partida gruesa de gastos, consiste en los fletes; y la cuenta del contratista general D. Santiago Smith importa novecientos y tantos mil pesos; pero sin necesidad de este dato, nos lo ha dado mas amplio en la suma de un millón de pesos el Sr. Pardo, y lo adopto, aun cuando haya alguna diferencia con la verdadera cuenta.

Hay que añadir otra partida, que es la de los durmientes empleados en el camino de Apizaco, y que, tomando el dato del mismo Sr. Pardo, los fijó á razon de doce reales, importando, en suma total, \$300,000.

Tendremos, pues, según la cuenta que á su tiempo leeré á la cámara, que calculando solo en \$157,960 35 el valor de los vi-

nos y demas mercancías introducidas por la compañía, las tres partidas principales, averiguadas con perfecta exactitud y con los datos de la misma compañía y de sus abogados, importan \$2.300,000

Según las cuentas de la propia compañía y los asientos de los libros de la Caja Central, la compañía recibió, durante el período del llamado imperio, la cantidad de..... 2.416,444 82, de modo que sin saber contar, y aun sin saber leer ni escribir, cualquiera puede deducir que con los fondos que ministró el erario mexicano, se cubrieron los gastos mas fuertes del tramo de Apizaco.

Queda otro gasto de bastante entidad que considerar; y es el de la terrasería, puentes pequeños y unos cuantos jacalones de madera. ¿Se hizo esto, señor, con fondos de la compañía?

Vamos á verlo.

El Sr. Barron, en el oficio que he citado, manifiesta que había hecho ya muchos desembolsos, que no podía seguir haciendo mas, y que por esta causa, en vez de continuar haciendo la obra, se abonaba los \$200,000 que el mariscal Bazaine le había facilitado; y según lo que se dice, y yo asenté en Abril por cálculo, sin que nadie hasta ahora me lo haya contradicho, se adeuda al Sr. Barron cosa de un millón y medio de pesos. Los acreedores, á quienes se quiere sujetar á las esperas, reclaman mucho mas de \$400,000, y de la cantidad que el erario ministró, quedó algun sobrante.

Resulta, pues, que los materiales, fletes y durmientes que se emplearon en Apizaco y hay sobrantes, los adquirió la compañía con menos dinero del que le proporcionó el erario, y los terraplenes y jacalones no han podido costar lo que se le está debiendo á los acreedores.

Con esta sencilla narración quedan desvanecidos los dos fantasmas con que se ha querido asustar al gobierno y al congreso. Ni ha podido haber humanamente esos catorce millones de pesos de gastos, ni aun siquiera la mitad, tomando por base cierta el tramo de Paso del Macho, que solo costó dos millones de pesos, y las apreciaciones publicadas y no desvanecidas por la compañía, y precios corrientes de materiales que yo me he proporcionado de Europa y exhibo originales.

Una compañía que ha dejado quebrar á dos de sus contratistas, que dejó comprometido al que era su refaccionario, que no ha pagado á multitud de artesanos y de contra-

tistas mexicanos y extranjeros que se fiaron en su solvabilidad, y aun en los recursos que se nos quiere hacer creer que tiene acumulados en Londres, no puede inspirar á ninguna persona seria y reflexiva, la conviccion de que sacará de sus cajas fondos para concluir la construccion de la parte mas costosa y difícil de la línea.

De 1857 á 1861 nada se hizo, y se cortaron cuentas á favor del empresario: de 1861 á 1865, tampoco se hizo nada, y se pretende una liquidacion de cuentas con abono de intereses, por capitales que nunca se han desembolsado. De 1865 á 1868, se construye un tramo con dinero del gobierno y de los acreedores, y se pretende otra liquidacion de cuentas, y dar en sustancia gratis todo el dinero del erario, comenzando de nuevo las subvenciones y los privilegios, como si nada hubiera pasado.

Cada vez que se toca á este negocio, es una decepcion para México, y una fuente de abundante provecho para los interesados. ¡Quiera Dios que nuestra oposicion á tamaños desmanes no redunde en mejorar la condicion de los especuladores, chancelando con un oficio todas sus cuentas, y mejorando de

condicion, por un fenómeno inexplicable durante diez años, en que no han cumplido ni una sola de las estipulaciones fijadas en sus multiplicados privilegios.

La cuenta á que se han referido estas explicaciones, y que concurre á probar que la compañía quebró desde el tiempo del llamado imperio, sin que en ello hubiera tenido parte alguna aquella administracion ni el actual gobierno, la leeré tambien á la cámara, y le probaré que aun cuando pudiera haber un aumento de algunos cientos de miles de pesos, el hecho cierto, positivo y atestiguado con los documentos de la misma compañía, es que se halla en bancarota, que no ha cumplido sus estipulaciones, que no ha presentado garantías de que las cumplirá en lo sucesivo, que se ha rehusado á presentar el presupuesto, la lista de accionistas y las demas cuentas comprobadas de sus gastos; y que de consiguiente, siendo el congreso el representante de los intereses de México, que es á la vez accionista, patrono y dueño del camino público, no puede tratar ni ocuparse, ni en lo general ni en lo particular, de este negocio.

Hé aquí la cuenta:

CUENTA que comprueba el estado completo de quiebra de la que se llamó Compañía Imperial, y cuyo acontecimiento tuvo lugar antes de la salida de los franceses de México.

Cantidades recibidas por la compañía, segun liquidacion del C. Martinez de la Torre, fojas 55 de su folleto.....\$	1.847,134 37
Cantidad entregada en Julio 18 de 1865, segun los libros de la Caja Central, y que no se halla incluida en la cuenta adjunta del Sr. Kirpatrick.....	369,310 45
	<hr/>
Entregado por el mariscal Bazaine al Sr. Barron, segun expediente que existe en la comision.....	200,000 00
	<hr/>
	2.416,444 82
La compañía ha gastado:	
Segun la cuenta dirigida al ministerio de fomento por el Sr. Kirpatrick, con fecha 23 de Agosto de 1866, que obra en uno de los expedientes, importan los materiales, y sus fletes y gastos en Londres y Veracruz, la suma de £ 231,592.1.5.....	1.157,960 35
Cálculo aproximado del valor de los vinos, cerveza, piano, conservas, chalecos, tafetanes y otros objetos introducidos por la compañía, que no pertenecen á los materiales del camino.....	157,960 35
	<hr/>
Al frente.....\$	2.416,444 82

Del frente.....\$		2.416,444 82
Queda aplicable á material del camino.....	1.000,000 00	
Se calcula 5,000 durmientes para cada legua, al precio de 12 rs. cada uno: en 40 leguas.....	300,000 00	
La cuenta de Smith y C ^a importa, segun los mismos abogados de la compañía, en suma redonda.....	1.000,000 00	2.300,000 00
	<hr/>	
Sobrante aplicable á terrasería.....		116,444 82
Deuda á varios en la república.....	400,000 00	
Idem al Sr. Barron.....	1.500,000 00	1.900,000 00
	<hr/>	
Cantidad total á terrasería, la cual no han podido gastar en los trabajos hechos.....		2.016,444 82

Con presencia de las proposiciones que presenta la compañía poblana, se desprenden las siguientes consideraciones:

1^a La garantía de las rentas del Estado de Puebla es bastante, si lo son las de México para el pago de la subvencion, porque tambien son aquellas de la república. Todos los que han solicitado la construccion de esta vía se conformaban con las rentas de la república; la nacion, pues, debe y puede conformarse con las rentas del Estado de Puebla.

La compañía inglesa no presta ninguna garantía.

2^a Si los constructores son mexicanos, radicados como están en la república, las utilidades se quedarán en el país: si los concesionarios son extranjeros, viniendo como especuladores, las utilidades se las llevarán á su patria, sin que por ley alguna se les pueda prohibir disponer y situar lo que es suyo. Un millon de pesos que anualmente se exportara por razon de utilidades, serian otros tantos que se separarian de la circulacion, y que se quitarian á diez ó doce mexicanos que pudieran enriquecerse con ellos.

¿Y esta exportacion por cuanto tiempo seria? Seria, señor, por toda la vida, porque el camino se pretende conceder á perpetuidad.

3^a De aprobarse la concesion á favor de los ingleses, sin examinarse siquiera las proposiciones de Puebla, se vendrian á pisotear, con mengua y escarnio, las leyes dictadas contra los traidores y auxiliadores del enemigo, con ofensa de la moral, del interes público y de la justa retribucion que se debe al Estado de Puebla, que mas que ninguno otro, por largo tiempo sufrió en la guer-

ra de la intervencion. La proteccion á los nacionales es el deber de todos los gobiernos.

¿Que gobierno puede llamarse justo si deprime y empobrece á los suyos por proteger y enriquecer á los extraños?

4^a El abandono de los pueblos, el ningun cuidado por sus intereses, el menosprecio á sus justos reclamos, hechos valer por medios legales, los desagrada, irrita y exaspera, lanzándolos á veces al terreno de la revolucion. Tepic es un distrito militar; la situacion de Guerrero es horrorosa; en el Estado de Puebla acaba de sofocarse una rebelion, merced al buen sentido de sus habitantes: si se les desprecia, si se les condena al aislamiento, si no se les impulsa, ¿qué se diria mañana, si gritaran ó algo mas contra el congreso general, por hollarlos, por desatenderlos y por no querer ni examinar á tiempo sus pretensiones legítimas, sin que esto importe prejuzgar la cuestion sobre sus conveniencias?

Un Estado importante, un Estado de inmenso porvenir, por su agricultura, por su industria, por sus minas, y por todos los elementos que encierra, ha pedido por el órgano respetabilísimo de su legislatura, que se aplazara la cuestion pendiente, mientras que se le oia y determinaba en cuanto á las proposiciones que iban á presentarse.

¿Seria conveniente y político desairar á toda una legislatura, despreciar á todo un Estado, negándole lo que se concede por la constitucion á un simple particular, á un particular inglés, de acordar lo que pida por escrito?

¿Pesarán menos en la balanza la armonía, la paz y la tranquilidad pública, que el interes de una compañía especuladora, contrabandista, fallida, sin recursos con que emprender, sin garantías para cumplir, que hu-