

sus pesos á real y medio, y no encuentra ni así quien se los compre?

Reflexionen los que de buena fé han creído capaz á esta compañía de hacer el camino, y se convencerán de que van á echar sobre su patria inútilmente un cúmulo de calamidades, un protector perpétuo de la Inglaterra, un fantasma de compañía que por toda la vida estará amenazando á nuestra patria, por boca de los abogados y escritores extranjeros, con los cañones y con las escuadras de Inglaterra.

Se nos ha estado hablando en estos días, de que dejamos sin trabajo á los mexicanos y que la opinión pública ha anatematizado á los que han rechazado el voto de la mayoría. Los que así hablan, quítense la venda que tienen sobre los ojos y verán que las acciones de la compañía, no hay en Inglaterra quien las quiera á \$18 cada una; y sepan que los que quieren deprimir y matar de hambre á los mexicanos, no somos nosotros sino ellos. A probarlo. Es un hecho que, como dependientes é ingenieros, no tienen colocados mas que á ingleses, y que los únicos dos ó tres mexicanos en destinos muy subalternos que tenían, los lanzaron á la calle cuando en Abril declaró el congreso revocable el decreto. Entonces, señor, los llamaron y les dijeron: vayan vdes. al congreso para que les dé trabajo, porque nosotros estamos arrepentidos de habérselos dado á vdes. Uno de ellos que desempeñaba el destino de guarda-almacen, les pidió que le dieran al menos una certificación en que constara que lo condenaban á morir de hambre sin culpa alguna suya. Se la dieron, y esa certificación está aquí, y dice así: (Leyó una certificación dada á un trabajador mexicano que despidió la empresa, en que consta la buena conducta de aquel.)

Este infeliz ganaba doce reales diarios; en lugar suyo pusieron un ingles á quien le dan dos pesos, y además, le dieron un ayudante.

Estos son los protectores del pueblo mexicano, estos los que le vienen á dar trabajo.

Si ocupan como peones y cargadores de tierra á nuestros conciudadanos, es porque no encuentran ingleses, y es también porque los pueden matar á palos como han hecho con uno últimamente. Apelo á la veracidad del C. Chavarría sobre este hecho.

Estos son los que le vienen á dar al pueblo mexicano no pan, sino palos y muerte. ¿Qué ingenieros mexicanos han tenido co-

locados los ingleses? ¿qué conductores? ¿qué directores de estación? ¿qué boleteros? Ingleses, señor, y siempre ingleses he encontrado por toda la vía; y los únicos mexicanos que les dedican sus hosanas, son algunos periodistas de la capital. Entre ellos descuella, señor, el *Siglo XIX*; pero tengamos presente que en la imprenta de este periódico, se imprimieron los bonos que según el decreto de 1867 se le debieron haber entregado. Recuerdo, señor, que en Febrero ó Marzo último pedí que se suspendiera esa impresión, y el único que impugnó é hizo rodar mi proposición, fué el director del *Siglo XIX*, el propietario de la imprenta en que se estaban imprimiendo los bonos, y si yo entonces hubiera sabido esa circunstancia, no la hubiera dejado pasar inadvertida.

Estos son, señores, los que por pedir pan para sus imprentas, piden pan para el pueblo, como si éste no lo fuera á tener de una manera positiva haciéndose el camino por el gobierno, por la compañía de Puebla, ó por cualquiera otra á quien se otorgue la concesión.

Pero prescindamos de estas debilidades propias de la humanidad, y volvamos la vista á lo que de nosotros espera el pueblo mexicano.

Algunos de los campeones de la empresa inglesa dicen que es inútil que se discuta el dictámen de la minoría, porque el que ellos defendieron es el ultimatum de la compañía.

Vergüenza y baldon sería para el congreso, si se dejara hollar de ese modo por una compañía de agiotistas que contaban entre el número de sus directores á un tal Mr. Gibbs, cuyo carácter puede conocer la cámara por estas líneas escritas en un periódico de Inglaterra:

(Tradujo una tira de un periódico ingles, en que se dice que el tal Mr. Gibbs, por apropiarse £10,000 en bonos especiales, que poseía Mr. Ross, constructor del ferrocarril entre Utreras y Osuna, en España, le habia acusado de estafa. Reducido á prisión, Mr. Ross probó que eran de su pertenencia, y fué condenado Gibbs á pagarle daños y perjuicios; y concluyó diciendo:)

Este es uno de los notables que se nos recomiendan; este es uno de los directores de la compañía cuya probidad se nos ensalza.

¿Qué mal sienta ese protectorado al ultimatum de una compañía, en boca de ciudadanos que, al tratarse de las naciones euro-

peas, elevan como deben sus gritos contra todo paso que inicie México para reanudar sus relaciones! ¡Cómo se reirán los ingleses al vernos tan humillados ante unos cuantos judíos de su nación! Creerán, señor, que nosotros adoramos al becerro de oro, y que ante él deponemos todo nuestro orgullo nacional. No, por Dios, no hay ningún mexicano en esta asamblea, que así proceda, y el congreso sabrá hacerlo conocer así al mundo entero.

Es un hecho, señor, que en otras administraciones, en otros congresos, siempre ha triunfado el interés particular del nacional. Entonces se decía que las distintas opiniones políticas que estaban representadas, eran las que al partido liberal no le permitían sacar triunfantes sus doctrinas. Pero hoy, señor, no sucede así, el congreso se compone únicamente de liberales; en su seno se encuentra lo mas florido de ellos, y no es posible que por esta vez se prefieran los intereses de una compañía á los del pueblo. Si así sucediera, señor, ¿qué porvenir nos espera á los mexicanos? Si nuestros hombres mas ilustrados, mas amantes y mas patriotas se equivocan, que sucederá, señor, en otros congresos en que no conocerán estas notabilidades?

Tengo mucha esperanza, tengo fé en el congreso; y así espero que aprobará en lo general el dictámen que está á discusión.

El C. YAÑEZ, presidente.—Se levanta la sesión.

SESION DEL DIA 20 DE OCTUBRE DE 1868.

Presidencia del C. Yañez.

A la una y veinte minutos de la tarde comenzó la sesión, hallándose presentes 114 representantes.

Leída y aprobada el acta del día 19, la secretaría dió cuenta con los oficios siguientes:

Del ministerio de gobernacion, acusando recibo del proyecto de ley reglamentaria del art. 10 de la constitucion.

A sus antecedentes.

Del gobierno de Michoacan, acompañando un decreto de aquella legislatura, por el que impone por una sola vez una contribucion directa á los habitantes del Estado.

Al archivo.

Los CC. Condés de la Torre, Frias y So-

to, Baranda, Mendiola, Rivas, Aragon, Alas, Torres, Zomera y Piña, Andrade y Enrique Mejía, presentaron la siguiente proposicion que fué aprobada con dispensa de trámites:

«El ministerio de hacienda informará mañana, sobre la situacion de la aduana marítima de Acapulco, y cuales son los productos que de ésta han entrado al erario federal.»

La primera comision de justicia presentó dictámen consultando pase al gobierno, para que obre según la facultad 3ª del artículo 1º de la ley de 23 de Febrero de 1861, la solicitud de Rafael Cañas y otros presos, que piden se les forme causa ó se les ponga en libertad.

Primera lectura.

La primera comision de hacienda, respecto de la proposicion de los CC. Macin, Gonzalez Paez, Alcalde, Mejía E., en que piden que el tabaco de Altotonga, Estado de Veracruz, solo pague de alcabala en esta ciudad 10 cs. por libra, consulta, que todo tabaco pague 12½ p<sup>o</sup> de derecho de portazgo, al precio que tenga en la plaza la clase del que se introduzca.

Primera lectura.

La primera comision de justicia, sobre la peticion de unos presos por infidencia, para que se sobresea en sus causas, consulta que pase al gobierno para que resuelva según sus facultades.

Primera lectura.

Tuvo segunda lectura y se señaló su discusion para el primer dia útil, el siguiente dictámen de la primera comision de hacienda:

«Artículo único. En vez del real por bulto, que conforme á la fraccion 1ª del artículo 1º de la ley de 29 de Mayo de 1868, están autorizados á cobrar los ayuntamientos de los puertos, con destino á los fondos municipales, se les autoriza á cobrar el 3½ por ciento adicional de los derechos de importacion que se causaren en los mismos puertos, con destino á objetos de beneficencia y utilidad general.»

También se leyó por segunda vez y se señaló su discusion para el primer dia útil, el dictámen sobre la peticion de varios agentes de negocios sin título, que piden la derogacion de la ley de 11 de Setiembre, lo cual consulta en contra la comision.

Se dió segunda lectura al siguiente dictámen de la segunda comision de gobernacion:

«Excítese al gobierno para que mande

abrir en toda la república una suscripción á favor de los que, por consecuencia de los terremotos de Agosto próximo pasado, quedaron en la indigencia en las repúblicas del Perú y de Chile.»

Se discutirá el primer día útil.

Se leyó por segunda vez el siguiente dictámen de la primera comisión de hacienda:

«Se autoriza al ejecutivo para que de la suma concedida al establecimiento de colonias militares, y entretanto estas se plantean, destine la que fuere necesaria á la protección de los Estados en que las mismas colonias deben establecerse.»

A moción del C. Rios y Valles se tomó inmediatamente en consideración, y como adición al proyecto de ley devuelto ya por el gobierno, sobre auxilios á los Estados fronterizos para la guerra de los bárbaros, mientras se establecen las colonias militares; se declaró con lugar á votar en votación económica, y en seguida se aprobó en votación nominal por 114 votos contra 2.

A moción del C. Gaxiola hicieron la protesta de ley los CC. Mejía E., Soto, Robles Gil, Alas, Doria, Hidalgo y Escobar Juan, que no la habían prestado al comenzar las sesiones.

En seguida se puso á votación el proyecto de ley sobre auxilios á los Estados fronterizos para la guerra contra los bárbaros.

El art. 1º se aprobó por 116 votos;

El 2º por 118, y

El 3º por 120.

El C. MINISTRO DE HACIENDA informó sobre el acuerdo del congreso, respecto de los \$6,000 que en la balanza del mes próximo pasado aparecen dados por la tesorería á la empresa del ferrocarril de México á Veracruz. Dijo que esa suma se dió por orden del ministerio de fomento y á cuenta de la subvención señalada á aquella obra en el presupuesto provisional, y leyó las comunicaciones respectivas.

Al C. PEÑA Y RAMIREZ no le parecieron bastantes esas explicaciones, y leyó para instrucción del congreso la siguiente copia de una comunicación:

«La tesorería al ministerio de hacienda.— El agente principal de la compañía del ferrocarril de Veracruz, con fecha 21 del presente, me dice lo que sigue:

«He recibido la orden de la tesorería general, de 12 de este mes, en que se sirve trascribirme la comunicación del ministerio de fomento dirigida al de hacienda, expresando que desde el 27 de Noviembre próximo

pasado, fecha de la concesión hecha á la compañía del ferrocarril, hasta fin de junio último, en que rigió el presupuesto provisional, ha recibido la empresa varias cantidades pertenecientes al 15 p<sup>o</sup> de ferrocarril, en cambio de las que debe dar al gobierno las acciones equivalentes, según lo estipulado en el art. 40 de la referida concesión, y por esto el ciudadano presidente de la república se ha servido acordar se proceda á recoger de la empresa del ferrocarril las acciones pertenecientes al erario nacional, y concluye previniéndome que entre en esa tesorería las acciones correspondientes al monto de las sumas percibidas por dicho 15 p<sup>o</sup>.

Después de publicado el decreto de concesión de 27 de Noviembre último, el gobierno supremo se sirvió nombrar al C. Juan A. Zambrano, para que examinara las cuentas que la compañía empresaria debía presentarle, de las sumas que había percibido desde 1865, tanto á cuenta de los 8 millones y réditos de la subvención decretada con anterioridad, como por lo correspondiente al 15 p<sup>o</sup> de ferrocarril.

Esas cuentas se pasaron al C. Zambrano desde el 22 de Enero de este año, y de ellas resulta que la compañía percibió por dicho 15 p<sup>o</sup> la suma de \$811,233 02 cs. antes del regreso á esta capital del gobierno nacional, mientras que tenía entregados por acciones \$1,009,352 24 cs. resultando un balance en acciones á favor de la compañía de \$198,119 18.

Esos certificados de acciones deben obrar en esa tesorería general, ó en alguna de las oficinas del supremo gobierno.

Desde la promulgación del decreto de 27 de Noviembre expresado hasta hoy, no ha sido entregada á la empresa por las aduanas marítimas á cuenta del 15 p<sup>o</sup> mas que la suma de \$83,800 08, según aparece del estado respectivo que con fecha 23 de Julio último, tuve el honor de enviar al ministerio de fomento. En vez, pues, de ser deudora la compañía que represento, de algunos certificados de acciones, es acreedora por la cantidad de \$114,319 12. Creo oportuno llamar la respetable atención de vd. á lo que se halla dispuesto en el art. 4º del decreto de 1º de Diciembre de 1867, expedido por el ministerio de hacienda, sobre que mientras llegan de Londres á la empresa del ferrocarril las acciones que ha de poner en venta, deberá sustituirlas en certificados de su agente principal en la república mexi-

cana, imponiéndose la obligación á los administradores de las aduanas, de remitir esos certificados á la tesorería general, donde deberán ser cambiados por acciones. Con motivo del exámen á que ha sido sujeta en el congreso nacional la concesión de Noviembre de 1867, no ha podido la empresa recibir en México las acciones de que habla ese decreto, como las recibirá terminado que sea felizmente este negocio por el cuerpo legislativo.

En virtud de la demostración que dejo hecha, la empresa está en la persuasión de que no es deudora de las acciones que se le cobran, y que no deberá entregar nuevos certificados de acciones sino hasta que estén pagados los que el erario nacional tiene recibidos por la suma de \$114,319 12 cs.

Tengo el honor de dejar contestada con lo que he expuesto, la atenta comunicación de vd. á que me he referido al principio, y protesto á vd. etc.»

El C. MINISTRO DE HACIENDA cree que el C. Peña y Ramirez ha cambiado la naturaleza del acuerdo del congreso, pues este se refería solo á la partida de \$6,000. Hace notar que no viene prevenido para responder á la nueva interpelación, y sin embargo, dice que después del decreto de 27 de Noviembre hasta el 8 de Diciembre, el gobierno tenía facultades y pudo dar dinero á la compañía; que del 8 de Diciembre hasta el 28 de Marzo en que se decretó el presupuesto provisional, aunque no tenía el gobierno facultades omnímodas en todos los ramos, de hecho las tuvo en hacienda, y pudo aún haber dado dinero á la compañía; que por el presupuesto provisional de 28 de Marzo se señaló una subvención que no se pudo dar entonces, y á cuenta de la cual se dieron los seis mil pesos de que se ha tratado. Repite que no vino prevenido para la nueva interpelación; pero que si el congreso lo quiere, mañana con los datos necesarios, informará sobre ella.

El C. BARANDA J., secretario.—Continúa la discusión del dictámen de la minoría de la comisión especial del ferrocarril de México á Veracruz.

El C. ZAMACONA.—Los trámites que han precedido á la presente discusión, las lecturas del voto á que ella se refiere, los intervalos reglamentarios, están produciendo por lo menos la ventaja de que, serenos los espíritus y apaciguadas las tempestades que conmovieron hace pocos días á la asamblea, pro-

nunciaremos la última palabra en este incidente, en inspirarnos de otro móvil que en el interés sagrado de la república. Yo me propongo no turbar esta calma de buen agüero en las deliberaciones, ni siquiera con estimular en los miembros del congreso la pasión del bien de la verdad. Sería por demás ese estímulo sobre corazones que han dado tantos testimonios de susceptibilidad patriótica. No hablaré yo, sino los documentos. Me propongo limitarme en esta discusión á ser, por decirlo así, el relator de la cámara, y á condensar en forma de resumen, las páginas mas importantes del expediente relativo á este negocio. La comisión no necesita ilustrar ni dirigir el criterio perspicaz de la asamblea. Su principal misión es estudiar y traer al seno del cuerpo legislativo los datos capitales del negocio, que diseminados sin orden ni método en muy voluminosos expedientes, no podrían recogerse y consultarse por cada uno de los diputados.

Esta cuestión, por otra parte, es de tal naturaleza, que la deciden los hechos y los datos escritos, puestos sin adulteración ante el tribunal del sentido común. No es menester mas que hojear un poco estos documentos, para empaparse en la convicción mas profunda de que la concesión del ferrocarril de Veracruz, no puede quedar sobre el pié en que la dejaba la mayoría de la comisión, sin que la república vea comprometida una gran suma de sus intereses materiales y morales. Estos expedientes son como esas tierras que encubren fósiles antidiluvianos: basta rascar un poco para encontrar monstruosidades que espantan, para descubrir al privilegio y al monopolio, esos dos monstruos de la época anterior á la constitución, y que bajo ella no pueden tener vida, revelándose en toda la plenitud de sus esfuerzos á evitar la concurrencia y la acción desembarazada de la industria libre; basta voltear unas páginas de estos cuadernos, que comprenden la historia de la concesión desde 57, para ver ya de bulto en lo pasado los peligros y las complicaciones que prepara para el porvenir; basta una lijera ojeada sobre estos documentos, para ver en acción los pretextos, las evasivas, los subterfugios con que la concesión, tal como la pretende la compañía inglesa, la habilita para alargar indefinidamente la obra del ferrocarril, para eludir sus compromisos, y para aprovecharse mientras tanto de todas las prodigalidades, de todas las franquicias con que se le ha ido colmando progresivamente en el curso de este negocio.

Yo comprendí, desde que se promulgó la concesion de 5 de Abril de 1861, que habia en ella muchas inadvertencias, muchas irregularidades, y sobre todo, muchos peligros para la república; pero el estudio del expediente, ha venido á revelármelos en toda su magnitud. Estoy seguro de que nadie que se acerque con una intencion leal, á hacer el estudio de los documentos que se han pasado á la comision del ferrocarril, podrá opinar en el sentido de que subsista la concesion, con solo las irrisorias alteraciones que la empresa que la posee ha presentado. Aquí se vé, señores, la huella de la impotencia en que los artículos de esa concesion dejan al gobierno, no ya para hacer efectiva, sino aun para averiguar las responsabilidades de la compañía. Aquí se ven pulular las evasivas y las defensas de que pueden valerse los concesionarios, para relajar sus obligaciones sin salir de los términos del decreto; aquí se vé la dificultad de evitar el contrabando y otros abusos á que dan lugar las exenciones de la empresa; aquí se vé la imposibilidad de llevar una cuenta que presente jamas resultados completos, de lo que los empresarios perciban por la subvencion representada en papel; aquí se vé cómo el importe de ella corre, por decirlo así, en un cauce lleno de filtraciones, y cómo se va quedando en el bolsillo de los concesionarios, sin ir á fecundar la gran mejora que les sirve de pretexto; aquí se vé, por fin, cómo se hace ilusoria hasta esa garantía material de que se blasona tanto, y es el valor de las obras ya construidas, con la libre facultad que los empresarios tienen para crear obligaciones hipotecarias, en que se estrellarian las gestiones del gobierno, cuando quisiese hacer valer sus derechos por las sumas que se hayan dado para la construccion del ferrocarril. Estoy seguro de que los mismos adversarios del voto particular que se está discutiendo, y que han confesado con ingenuidad que no conocen el porvenir ni los antecedentes escritos de este negocio, retrocederian perplejos si se tomaran el trabajo de estudiar con detencion estos expedientes. Diré mas aún: estoy cierto de que la mayoría de la comision no hubiera formulado el dictámen que desechamos el 1º del corriente, si la premura con que despachó el negocio le hubiera permitido leer, por lo menos, el expediente de la materia. ¡Oh, señores! Si al fin se revalidara el decreto de Noviembre sin las modificaciones que hemos propuesto, seria necesario quemar estos papeles, porque

ellos constituyen el mejor proceso de aquella concesion.

En ellos se nota, entre otras cosas, que los antecedentes inmediatos en cuya virtud fué otorgada, no han dejado la menor huella; que no hubo siquiera un curso motivado por parte de la compañía, pidiendo que se le eximiese de la caducidad y que se mejorase, como ha sucedido, su peticion. Los motivos de la ley no se encuentran consignados aquí; no hay un solo memorandum de las conferencias celebradas entre el ministerio de fomento y los agentes de la compañía. Este enorme expediente se divide en cuatro épocas: de la concesion de 857, la de la reforma de 861, la de la concesion imperial y la del decreto de 27 de Noviembre. El último periodo está representado solo por unas cuantas páginas, que comprende el proyecto del decreto y la aceptacion por el agente de la empresa. En contraposicion, toda esta gran balumba de documentos, todos los incidentes acontecidos desde la concesion primitiva, todas las largas pláticas de los concesionarios con el gobierno usurpador, cuyos memorandums y comunicaciones entran por mucho en este volúmen, están siendo un testimonio elocuente de que la concesion no debe revalidarse en los términos en que se pretende arrancárnosla, de que la empresa no solo puede consentir, sino que ha consentido con aplauso y con protestas de gratitud, en condiciones mucho menos gravosas que las que hoy quiere imponer á la nacion.

Esta gran mejora marcará en lo venidero la era de la paz y de la prosperidad nacional, y el congreso que la ponga sobre cimientos sólidos, aun cuando no hiciese otra cosa, será bendecido por nuestros pósteros. Pero por la misma solemnidad del acto que nos ocupa, debemos proceder en él con especial miramiento. El arquitecto que levanta una casa ó una granja, no se esmera lo mismo que el que erije un monumento destinado á la contemplacion de los siglos. La concesion del ferrocarril á Veracruz será la gloria ó el proceso de los legisladores de 68, segun que dé testimonio de nuestra prevision y cultura, ó de nuestro desapercibimiento é inexperiencia. Pongamos, pues, en este asunto todos nuestros sentidos; sobrepongámonos á todas las consideraciones secundarias y de actualidad. El porvenir es lo que debe servir de punto de mira en los grandes negocios para no extraviarse. Ocupamos la cima del poder público, y desde los puntos elevados siempre se vé lejos. Véamos por encima de la compa-

ñía inglesa, del gobierno, de nosotros mismos, y fijémonos en la posteridad que va á ser nuestro juez.

A mí se me ha llamado pretensioso, calumniador, agente de intereses privados. Mi personalidad saldrá quizá de esta cuestion, llena de cicatrices que llevaré con orgullo, porque son de una campaña gloriosa; pero de este hombre zaherido y vituperado, saldrá siempre una voz, como la profesion de la fé cristiana salia de boca de los apóstoles lapidados y perseguidos, como la profecía de un peligro próximo, salia de boca de aquel augur azotado y proscrito de Jerusalem. Yo clamaré sin cesar que esa concesion sacrifica el porvenir de la república; que votar por ella es transijir sobre el honor y sobre el destino de México; y espero que, á fuerza de clamar así, me haré oír de los hombres de buena conciencia.

Nadie puede increpar á los autores de ese voto, de que han sido exigentes en demasia con la empresa del camino de hierro: bien al contrario, pasamos hasta sobre prodigalidades y absurdos que repugnan al buen sentido, sobre la propiedad perpétua, sobre una subvencion de veintitantos millones, para una obra que está presupuestada en catorce. No regateamos los sacrificios pecuniarios; nuestra resistencia se refiere á puntos de dignidad y de seguridad para lo futuro. Queremos que nuestra accion en este negocio, corresponda al carácter de nuestra historia contemporánea y á todos los sucesos recientes, cuya grandeza épica comenzará á comprenderse así que pase algun tiempo; que no se diga que apenas levantados al apogeo de la gloria, lo sacrificamos con las garantías del porvenir nacional á unos especuladores extranjeros.

Los que apoyan á la compañía de Londres en la prensa, amenguan por malicia ó por ignorancia la generosidad, la magnificencia con que la nacion subvenciona á la empresa del ferrocarril. Muchos minutos de estupefaccion he pasado leyendo un párrafo que publicó hace pocos dias el *Trait d'Union*, y que no sé cómo ha reproducido sin rectificarlo el *Diario* del gobierno. Ese párrafo revela la ignorancia mas crasa, ó la peor fé en la defensa de la compañía inglesa; y si es lo segundo, el periodista frances supone que los representantes de la nacion, á quienes se dirijen sus argumentos, no han leído siquiera la concesion sobre que van á votar.

Sabe bien el congreso que conforme á ella, la empresa del ferrocarril recibe dos especies

de subsidios: catorce millones sin retribucion alguna, y cinco millones de pesos que el gobierno invierte en acciones, recibéndolas á la par cuando corren al 18 por ciento, y renunciando á toda utilidad por ellas mientras dure la construccion del camino. Pues hé aquí lo que se dice sobre este punto en el artículo á que me refiero:

“El gobierno concede á la compañía una subvencion de catorce millones de pesos, pagaderos en 25 años, y en cambio de esta suma, la compañía da al Estado, en acciones, catorce millones. La operacion no es mala, porque debe presumirse que aquí, como en todas partes, las acciones aumentarán de valor, y que dia vendrá en que este adelanto de dinero que hace el gobierno, se considere como cantidad excedente en su favor. El gobierno debe entregar á la compañía..... \$560,000 al año, y ella con el interes de 1 por ciento y el 15 por ciento de derechos de ferrocarril, reembolsará al primero en cada año unos \$400,000, lo que no es mas que una simple suma que todo el mundo puede hacer. No queda, pues, de la subvencion real que se haga en cada año á la compañía, mas que la cantidad de \$80,000, por la cual la compañía se compromete á trasportar el correo grátis, y á efectuar todos los trasportes de tropas y de material que pertenecen al gobierno, con una rebaja de 50 p<sup>o</sup> sobre las tarifas nacionales.”

Ni los porteros de la cámara con solo haber oido desde la puerta nuestras discusiones, serian capaces de asentar falsedades tan enormes.

Así es como se impugna nuestro voto particular, inventando retribuciones para el gobierno y réditos imaginarios, y suponiendo que hay un impuesto de ferrocarriles cuyo producto debe rebajarse de la subvencion. Todos estos desatinos darian rienda, si no revelaran que los aliados del espíritu especulador en este negocio, son la ignorancia y la ligereza, y que en esta alianza se funda la seguridad del triunfo.

La cuestion que estamos discutiendo está ya juzgada y votada directamente por la cámara. Cuando se discutió el dictámen que declaraba suficientes para revalidar la concesion de 27 de Noviembre, las propuestas de reforma hechas por la compañía concesionaria, el congreso votó indirectamente la proposicion contradictoria que es la que ahora se halla á discusion. Ese voto tuvo por motivo el análisis que de las expresadas propuestas se hizo en el debate, y la de-

mostracion hecha por varios diputados de que las reformas propuestas son insignificantes y casi nominales, y de que en ciertos puntos mejoran la condicion de la empresa en vez de traer ventajas á la nacion. Se demostró á la cámara que la compañía inglesa renunciaba de palabra al privilegio, para hacerlo efectivo con la mas eficaz de las garantías; que se reservaba la inadmisibile preferencia en todos los ramales afluentes al ferrocarril; que la modificacion en las tarifas es irrisoria, porque no se refiere á los artículos en que consiste el movimiento principal del camino, y porque ofrece rebajas que el comercio disfruta ya en los trenes de retorno que llevan efectos nacionales á la costa; que la forma en el pago de la subvencion permanece la misma, con la diferencia solo de disminuirse la cuota de la asignacion en los derechos, y de limitarse la subvencion del fondo especial al plazo de la conclusion, plazo que sin embargo los concesionarios pueden ampliar á su gusto, con los mil recursos que para ello les dejan las otras cláusulas de la concesion. Para remover toda duda sobre la poca importancia de estas concesiones, ha venido por el paquete último la manifestacion hecha por el presidente de la direccion á los accionistas, en la junta que celebraron en Londres el 25 de Agosto. Hé aquí como aprecian los mismos concesionarios sus propuestas de reforma:

«Las modificaciones á la concesion que están discutiéndose entre el gobierno y la compañía, no afectan ni al monto de la suscripcion del gobierno por el 15 p<sup>o</sup> de los derechos de importacion, ni á la subvencion de \$560,000 anuales, ni al derecho perpetuo á la posesion y propiedad que la compañía ha adquirido ya en el país. Se refieren solo á las tarifas y á puntos de administracion local.»

La cámara quedó convencida tambien, en la discusion que terminó el dia 1<sup>o</sup>, de que era indispensable añadir á las modificaciones propuestas, las siguientes: que se borrarase de la concesion toda huella de privilegio, y la preferencia para construccion de ramales; que se suprimiese el papel especial, creado para calmar la desconfianza con que los concesionarios ven al gobierno de la república; que se hiciese una reduccion seria, aunque prudente, en las tarifas; que el gobierno conservase en la empresa una inspeccion tutelar para los intereses de los accionistas, y para los de la nacion comprometidos

en el negocio. En suma, la cámara se penetró de la necesidad de las modificaciones que nuestro voto particular consulta, y se reducen á los puntos que acabo de tocar. Parece, pues, que debería bastarnos recordar al congreso su sentir, manifestado ya por dos veces, en estas cuestiones, y preguntarle si ha oido en boca de los defensores de la concesion, algo que quite al privilegio su carácter odioso y anticonstitucional; que quite á la preferencia en los ramales su incompatibilidad con la libertad de empresa; que quite al papel especial su carácter humillante y trastornador, y que quite á las actuales tarifas, la trascendencia ruinosa que comienzan ya á tener para la agricultura y el comercio. Si nada se ha dicho sobre estos puntos; si los patronos de la compañía concesionaria, se encierran en los lugares comunes de que conviene que el camino de hierro se termine pronto; y en aseverar, lo que rebatiré despues, que la empresa inglesa es la única que puede hacerlo, ¿qué razon habrá para que la cámara votase hoy en distinto sentido que el 28 de Abril y el 1<sup>o</sup> del corriente? Para poner, sin embargo, término á las vacilaciones que los amigos de la compañía inglesa pueden haber producido en algunos espíritus impresionables, se me permitirá añadir algunas observaciones, á las que ya varias veces he hecho sobre estos mismos puntos. Me referiré á los culminantes, que son el privilegio y la preferencia para los ramales, el fondo especial representado en papel, y las garantías necesarias para los accionistas.

En materia de privilegio y de monopolio, los que hemos protestado, por nuestro honor, guardar y hacer guardar la constitucion de la república, no debemos pedir otro argumento que la prohibicion constitucional relativa á los monopolios y á los privilegios. Pero es fuerza descender hasta la raíz de ese principio, es fuerza fijarnos en las consecuencias que acarrea su violacion, para afirmarnos mas en el propósito de sostenerlo.

Rebajaria mucho la importancia benéfica de la mejora que tratamos de plantear, si viniese á ser una de esas plantas exóticas que se cultivan aisladas y que se conservan por medio de un cultivo costoso, y á expensas de grandes sacrificios y de frutos más útiles y abundantes. El camino de hierro á Veracruz, debe ser un tronco vigoroso del cual puedan brotar ramas en todas direcciones; y la compañía inglesa nos exige que para garantizarla del monopolio y defenderla

contra la concurrencia, despampanemos el árbol impidiendo que eche brotes, aunque la libertad y la prosperidad no hallen abrigo bajo su tronco árido y desnudo. El ferrocarril constituido bajo tal condicion, seria mas bien que una planta útil, una de esas plantas parásitas que ahogan y arruinan al árbol que las alimenta. Ha llegado para el país la estacion de las mejoras materiales; dejemos que se desarrollen en toda libertad, como se desarrolla en la estacion propicia la vegetacion de nuestros bosques.

La empresa del ferrocarril ha tenido en esta materia pretensiones exhorbitantes. Su objeto ha sido hacer imposible la competencia, con que en estos negocios está estrechamente ligado el interes público. Hé aquí en qué términos lo confiesa D. Eustaquio Barron, uno de los órganos de la compañía.

En una nota que escribió para sincerarse ante el mariscal Bazaine, por haberse aplicado en reembolso de anticipaciones, doscientos mil pesos que se le ministraron para impulsar las obras del ferrocarril, habla de la concesion hecha á D. Ramon Zangronis, y dice: «Vióse en ella naturalmente creada una competencia que podia ser peligrosa, y se calificó como una violacion del convenio con la compañía, que se creía en posesion de un privilegio libre de toda competencia.»

Esta pretension se habia sostenido, desde que tuvieron lugar las discusiones entre el agente de la compañía de Londres que vino á recabar la concesion del imperio, y los comisionados que el archiduque nombró para el arreglo del negocio. El delegado de la compañía imperial, proponia este texto en lo relativo á la preferencia para los ramales:

«Nuestra compañía tendrá, respecto á la construccion de ramales, el derecho del tanto, ó sea el de ser preferida, bajo condiciones iguales á las propuestas por cualquiera otra persona ó compañía.»

Los comisionados de Maximiliano resistieron, y el artículo quedó en estos términos en la concesion imperial:

«Si el gobierno juzgase necesario establecer ramales que vinieren á empalmarse en un punto cualquiera de la línea, la compañía tendrá su derecho preferente para la construccion, bajo condiciones iguales á las que sean propuestas.»

Se advertirá que la preferencia se redujo á los ramales que el gobierno hiciese construir, y que no se refiere mas que á la construccion, no á la explotacion y propiedad. En este punto, como en otros muchos, la concesion de

Noviembre mejoró la condicion de la compañía inglesa, ó por mejor decir, esta halló oportunidad de reconquistar ventajas de que habia ya desistido. Hé aquí el artículo de la última concesion sobre la materia:

«En los ramales que prévia la aprobacion del gobierno se establezcan en un radio de 25 leguas, por cada uno de los lados de la vía principal, la compañía tendrá un derecho preferente para la construccion, bajo condiciones iguales á las que sean propuestas por la empresa.»

Como se advertirá, esta fórmula es mas amplia, y pone bajo el cetro del monopolio todas las empresas particulares que puedan organizarse, en una superficie de algunos miles de leguas. No hay hipérbole en decir que con esto se cria en provecho de la compañía inglesa un pequeño imperio, una posesion colonial mas extensa que algunas monarquías de Europa. No sin razon decia Mr. Crawford en la junta de 25 de Agosto, que las modificaciones no tocaban á la posesion, á la propiedad perpetua que ya se habia adquirido en el país. ¿Cuánto no se rebela todavia el sentimiento nacional, con el recuerdo de las porciones de nuestro territorio que han pasado por venta á manos extrañas? Pues hé aquí, que en este negocio, cediendo á una compañía extranjera el monopolio de los ferrocarriles en la porcion mas interesante de la república, la haremos dueña de esa parte del país y de sus recursos, sin recibir siquiera el precio, porque al contrario, somos nosotros quien la paga. Si esto se deja en pié, el país diria con razon que del árbol de la prosperidad material solo le presentamos los malos frutos. ¿Quiere ver la cámara de bulto cuáles son ellos? ¿Quiere comprender cómo explotará la compañía inglesa este monopolio que hay empeño en consolidarle? Hé aquí un ejemplo; voy á leerle algunos párrafos de una solicitud que elevó hace poco al congreso, la junta directiva del ferrocarril de Medellin:

«Para poder plantear y llevar á cabo la mejora proyectada, la compañía del ferrocarril de Medellin tenia forzosamente que obtener la aquiescencia ó consentimiento de la empresa del ferrocarril de México, pues sin ella, el de Medellin no podia construirse. Por otra parte, la empresa del de México, fuerte con su concesion y con el monopolio que ella le aseguraba, se reservaba imponer sus condiciones—con todas las ventajas apetecibles para sí—á la compañía de Medellin. Como el fin que esta se proponia no era sim