

Así consta en este artículo de los Estatutos:

«Y por cuanto á que en virtud de un contrato ya preparado y redactado, que se ha de celebrar para la construcción del camino entre la compañía del ferrocarril Imperial de México, por una parte, y por la otra «Smith Knight y Comp. Limited,» que en adelante se llamarán los contratistas, dichos contratistas han convenido en concluir dicho ferrocarril de Veracruz á México, con un ramal á Puebla, con todo lo que se requiere para la completa provision de una sola línea, con terrenos, obras de arte, estaciones, buenos abrigos, ademes y todos los accesorios necesarios, según los términos del dicho contrato; y á proveer y entregar todo el material de ruedas y demas necesario para el servicio de dicha compañía, de la clase y valor descritos en dicho contrato, y de establecer un telégrafo eléctrico con tres hilos y con los aparatos completos, según los términos del dicho contrato; y á reparar completamente las secciones del ferrocarril, que están ya ó que se pusieren en explotación, todo por la suma de 5.239,120 libras esterlinas.»

En otra cláusula de estos mismos Estatutos, que no leeré ya por no fatigar á la cámara, consta que D. Antonio Escandon, al transmitir sus derechos á la compañía inglesa, se reserva, como lucro personal, dos millones de pesos de la subvencion. En otro artículo se registra que el capital limitado de la compañía no excede de 8,000 pesos. En documentos llegados por el último paquete, y que leeré despues, consta que la empresa acaba de iniciar en Londres una operacion, cuyo éxito debia estorbar nuestro gobierno, porque se trata de emitir títulos hipotecarios sobre las obras, sobre los productos, sobre la subvencion, sobre cuantos valores presentes y futuros tiene la compañía, con facultad de fijar cualquier interes y de vender estos títulos á cualquier precio. De todos estos datos y de todos estos hechos, se deduce la posicion que la empresa busca, aprovechando el hallar se libre de la inspeccion tutelar y moralizadora que los gobiernos de otros países se reservan en esta especie de negocios: con el cebo de una obra, presupuestada en 14 millones, se proponen recibir 13½ millones por acciones, 13½ millones por obligaciones, 16 millones que importarian, al menos, la subvencion, y las otras exenciones y franquicias de que la compañía disfruta, reservándose ésta, además, la libertad de hipotecar todos los valores

de la empresa y realizar las hipotecas con cualquier quebrando.

¿Es extraño que para un negocio de esta especie falten accionistas, y que las acciones de esta empresa nunca hayan tenido curso ni hayan pasado, en sus mejores días, del 25 p 100? ¿Aceptaría el Sr. Crawford, presidente de la direccion, una sociedad que se lo propusiera en estos términos? Poseo una finca que vale 100,000 pesos, y está hipotecada por esta cantidad al 8 p 100 de réditos: deme vd. 100,000 pesos y será mi socio, en el concepto de que no percibirá sino las utilidades que sobren, cubiertos los intereses de la hipoteca, y que además, me reserve el derecho de aumentar las obligaciones hipotecarias, y de vender sus títulos con cualquier descuento sobre el valor nominal. Esto es lo que la empresa de Londres dice á los accionistas de buena fé; por esto le huyen; y nosotros, á quienes interesa tanto dar garantías al capital extranjero, debemos, una vez por todas, frustrar estas maquinaciones del agiotaje, por medio de la inspeccion de nuestro gobierno en la empresa del ferrocarril. No sabemos cómo pudieran defenderse racionalmente las combinaciones y operaciones inícuas que se están poniendo en planta en este negocio; pero sí se comprende el empeño con que tratan de salvarlas, por todos los arbitrios, la empresa del ferrocarril y sus agentes, porque representan un lucro enorme de que es difícil desprenderse sin defenderlo con encarnizamiento.

El punto que acabo de tocar se relaciona con un argumento que juega como capital en este negocio, y que consiste en llamar á la compañía de Londres la única entidad seria y poseedora de recursos bastantes para la construcción del ferrocarril. Los defensores de esta compañía, por la prensa, confiesan que la concesion es mala y perjudicial; pero que sin ella desaparecerá la única empresa que puede ejecutar la obra. Vamos á apreciar, por medio de hechos y de documentos, la importancia financiera de esta compañía. No es necesario repetir lo que se ha dicho tantas veces: que su capital limitado se reduce á 8,000 pesos; pero se habla del crédito inagotable de los banqueros que la forman. Véamos el resultado de sus recursos puestos en accion, y á qué elementos es debido lo que se ha adelantado en la obra del camino de hierro.

Hice ha poco alusion al último subsidio de \$200,000 que la intervencion dió á la empresa del ferrocarril. Esta la obtuvo direc-

tamente del mariscal Bazaine, despues de que habia suspendido ya los trabajos al cesar el pago regular de la subvencion. Y llamo de paso la atencion de la cámara sobre esta coincidencia, porque ella es el primer indicio de que el progreso de la obra, estaba ligado á los recursos procedentes de las arcas públicas. Pero voy, además, á comprobar este hecho notorio, por medio de confesiones de los mismos empresarios. D. Eustaquio Barron, que recibia los 200,000 ps. del mariscal Bazaine, en vez de emplearlos en impulsar los trabajos suspendidos, se los aplicó en reembolso de anticipaciones que dijo haber hecho á la empresa. Esto disgustó al jefe de la intervencion, hubo reclamaciones, y D. Eustaquio Barron dirigió con tal motivo una nota de vindicacion, de la cual voy á leer algunos pasajes:

«No habrá olvidado el señor mariscal, dice, que á mi vuelta de Europa y en camino para la capital, le escribí de Orizava, con fecha 7 del último Mayo, diciéndole que por los motivos que anunciaba y que ampliaria á nuestra vista, me veía obligado á dar orden para suspender desde el día 12 del mismo, una gran parte de los trabajos que se estaban ejecutando en la línea. Ya habia anunciado al señor mariscal, en mi carta de Orizava, que á mi llegada á esta capital impondría á S. E. de los motivos que habian creado la difícil situacion de la compañía, y la forzaban á tomar la resolucion de suspender los trabajos, manifestándole que el principal de ellos consistia en *no haber podido colocar las obligaciones*, pues siendo la compañía limitada (á un capital de 8,000 pesos) y habiendo todos los socios exhibido la cuota de sus acciones, *se encontraba sin fondos suficientes para continuar la obra con la actividad que la habia comenzado.*»

Refiriéndose despues á la concesion del camino de hierro de Jalapa, dice: «Este accidente convirtió los temores en desconfianza, y bien se comprende que con ellos fué absolutamente imposible la colocacion de las obligaciones.... Desde mi llegada á la capital comencé á trabajar con la mayor actividad... esperando fundadamente que conseguiria *restablecer el crédito de la compañía, inspirar confianza* y dar una positiva garantía á la emision de las obligaciones. Para llegar á este resultado era *absolutamente indispensable* que el gobierno imperial pagase su adeudo. El señor mariscal conoce todo lo que hice... hasta conducirme á implorar el auxilio de S. E. para salir de la difícil situacion á

que la compañía se veria reducida.... En estos arreglos se sufrieron las demoras consiguientes á los negocios oficiales, á la vez que el negocio no las permitia, porque la posicion inevitable era *la de suspender las obras inmediatamente por falta de fondos*, ó bien abrir crédito ilimitado á la compañía sin seguridad de reembolsos.... Creía haber logrado mi intento y dejar enteramente terminada esta diferencia, cuando vino á removerla, y con mayor gravedad, la comunicacion que me ocupa. Decíase en ella, que no se ministró aquella cantidad sino por complacer á la compañía que represento, sino para que fuera provechosa al país, tanto bajo el punto de vista de la seguridad pública, como el del mayor impulso que se diera á los trabajos. Si por estos conceptos se me quiere dar á entender que aquel suministro se me concedió con la calidad precisa, y bajo la inteligencia de que habia de invertirse en la continuacion de aquella, hubo ciertamente una equivocacion de concepto por parte de V. E.»

No se puede confesar mas claro que los trabajos se alimentaban solo con los recursos procedentes de las arcas públicas; que la empresa no los tenia por sí, ni contaba con crédito propio, y que los interesados en ella han estado buscando subsidios, no para impulsar las obras, sino para pagar sus deudas. Sobre esto último veremos todavía mayor comprobacion, en otros documentos con que voy á ocupar todavía la atencion de la cámara. La direccion del ferrocarril, radicada en Londres, convocó para una junta extraordinaria, que tuvo lugar el 25 de Agosto, y merecen leerse con atencion, tanto la exposicion publicada por via de citatoria con un informe del agente de la compañía en México por apéndice, como la acta de la misma junta. En el primero de estos documentos, hay confesiones muy importantes sobre los buenos rendimientos que están dando los tramos del camino en explotación, y me propongo hacer uso de esos datos para demostrar á su tiempo la posibilidad de hacer una reduccion considerable en las tarifas, sin perjudicar á la empresa.

En el informe de su representante en México, se afirma que terminado el ramal de Puebla, la explotación entre esta ciudad y México producirá una entrada de 4,000 pesos diarios; pero hay en el mismo documento algunos otros pasajes que merecen los honores de la traduccion. «En las últimas votaciones de la cámara, dice el representante de la empresa, una mayoría de dos terceras

partes votó en favor de que se confirmara la concesion, y lo que falta que hacer hasta la aprobacion final, segun el sentir de *nuestros amigos*, es cosa de mera fórmula.»

Esto se escribía despues de la votacion de Abril, en que la cámara se mostró resuelta, por una gran mayoría, á revisar la concesion de Noviembre. Y esos amigos de que habla el informe, lo son sin duda de la empresa, pero no del decoro nacional, pues que presentan como cosa de mera fórmula una de las mas graves funciones que puede ejercer este cuerpo. «El gobierno, continúa el agente, ha seguido obrando de la manera mas amistosa con la compañía: le ha prestado apoyo en todas ocasiones, y, segun informe del C. Dondé, abogado de la compañía, se decidió en junta de ministros, el 14 de Junio, dar la orden para el pago de los atrasos que hasta entonces se debían á la empresa.»

Esto no puede ser verdad. Suprimida deliberadamente por el congreso la partida de la subvencion en los presupuestos generales, no es de creerse que el gobierno haya acordado pasar por encima de ellos y de la constitucion, que los convierte en la regla de todos los pagos. Pero me limitaré á las confesiones que estos documentos contienen sobre el estado financiero de la compañía. Acerca de este punto dijo el presidente Mr. Crawford, al abrir la sesion:

Hemos recibido, hasta el 31 de Diciembre, de los accionistas.....	£ 810,071
Del gobierno de México, por acciones.....	152,246
Hemos colocado de obligaciones segun las cuentas, debemos á varios amigos.....	1,000,000
	2,122,317

Se ve, pues, que la direccion de la empresa es responsable por mas de diez millones y medio de pesos; y si á esto se agregan los dos millones, costo del tramo de la Tejería á Paso del Macho, construido con los fondos públicos, y las percepciones por cuenta del 20 p^o de mejoras materiales, se deducirá que las obras ejecutadas, garantía única y única responsiva que la direccion presenta, están afectas á responsabilidades por mas de trece millones de pesos. ¿Y qué valen esas obras? He leído el presupuesto general del camino. La parte en explotacion no llega á la mitad, ni en extension ni en valor, puesto que compren-

de la parte mas fácil de los trabajos; pero tomando en cuenta las obras de terrasería y mampostería, ejecutadas en el resto de la línea, podemos suponer, no concediéndolo, que esté hecha la mitad de la obra. Toda ella está presupuestada en 14 millones, la mitad representaría, por lo mismo, solo siete; pero aun cuando valiese diez, aumentando una tercera parte, resultaría que la direccion presenta un déficit de tres millones. Y en tales circunstancias, hé aquí la operacion que va á iniciar y que ha sido el objeto de la última junta:

«1^o Para asegurar el pago con intereses de cualesquiera cantidades que antes de ahora hayan tomado, ó en lo futuro tomen prestadas los directores, se les autoriza para hipotecar ó gravar toda ó parte de la línea, obras y propiedades de la compañía, incluyendo las sumas que debe pagar el gobierno de México, y para extender todos los documentos á este fin necesarios.»

«2^o Los directores fijarán el interes que haya de pagarse por la compañía, y podrán remitir bonos y otras seguridades por una suma nominal aunque exceda de la que realmente se les anticipe.....»

¿Quién no vé en esto medios desesperados, correspondientes á la situacion de falencia en que, como acabo de demostrar, se encuentra la empresa del ferrocarril? Hipotecarlo todo por mas que esté sujeto á responsabilidades superiores á los valores, y vender los títulos de la hipoteca á cualquier precio inferior al nominal!

Hay aquí otros muchos párrafos en que se confiesa que sin los suplementos de algunos amigos, la compañía nada hubiera podido hacer por la esterilidad de sus recursos naturales; que no ha sido posible á los directores levantar fondos, que no saben de qué modo superarán las dificultades que presenta el trayecto entre Córdoba y Boca del Monte, cuyo tramo exige un gran desembolso.

Esta perspectiva alarmó á algunos de los concurrentes á la junta, y en el acta se lee este diálogo:

Mr. Tyler.—¿Cuál será, pues, el monto de nuestra deuda, es solo de 500,000 libras?

El presidente.—No: debemos todavía un millon de libras á acreedores que consienten en esperar. Y tambien se deben intereses que no se han pagado.

Mr. Tyler.—Segun entendí, con esas cincuenta mil libras se podrá completar el ra-

mal de Puebla y reponer la seccion de Veracruz.

El presidente.—Hasta cierto punto, pero no completamente.

Mr. Tyler.—Vd. dijo que se completaría la línea de Paso del Macho á Córdoba.

El presidente.—No: dije que se adelantaría algo en esa seccion.

Mr. Tyler.—¿En qué consiste nuestra garantía del 8 p^o?

El presidente.—No hay garantía ninguna.

Mr. Tyler.—La creencia en el público es que la había.

El presidente.—Nada hay en nuestro propósito que lo justifique.

Mr. Tyler.—¿No nos pagarán vdes. las 84,000 libras de intereses?

El presidente.—Tenemos que pagar antes nuestras deudas.»

Viene tras esto una cuestion legal sobre si podían concederse á la direccion las autorizaciones que solicitaba, y este incidente es digno de fijar la atencion, porque no obstante lo que se dice en el decreto de Noviembre sobre que las relaciones entre los accionistas y la empresa se arreglarían conforme á la legislacion mexicana, el incidente á que aludo provocó una consulta á los consejeros de la compañía, y estos dirimieron la cuestion aplicando la ley inglesa del año de 862 sobre organizacion de compañías.

Lo que llevo dicho, habla muy alto sobre el crédito y los medios pecuniarios de que la compañía de Londres dispone; y á todos los hechos que acabo de referir, no se opone otra cosa que las noticias circuladas ayer en la cámara, sobre el estado de las obras del ferrocarril por los representantes de la compañía constructora. Y á propósito de esto, conviene que la cámara sepa la posicion que guarda en Londres el individuo que está á la cabeza de esta compañía. Esta persona, cuyo nombre se ostenta en una placa de bronce á la puerta de la oficina de la calle de Plateros como símbolo de crédito y de opulencia, ha sido recientemente preso por deudas en Londres, y ha tenido que dar una fianza para salir en libertad. El acreedor cuyas gestiones provocaron esta providencia, ha llegado á México en el último paquete, y trae una especie de exhorto ó mandamiento de la justicia de Inglaterra, para inspeccionar por medio de una comision la contabilidad de la compañía. Me refiero en esto á los informes que me ha dado el C. Mejía, representante por Veracruz, de quien ha sido compañero de viaje el acreedor á quien alu-

do, y en cuyas manos ha visto los documentos que justifican este relato. ¡Y esta especie de personas, son las que mofan y zahieren á los mexicanos que se organizan en empresas para procurar que el ferrocarril de Veracruz sea una obra verdaderamente nacional, fecunda en beneficios y sólida por la base de buena fé en que descansen!

¿Qué extraño es esto empero, cuando de plumas mexicanas salen frases como estas que publicó ayer el *Siglo XIX*, hablando del caso en que una empresa nacional tomase á su cargo la obra del camino de hierro! «Sin temor de equivocarse se puede asegurar que no solo no se daría á los trabajos todo el impulso que es necesario, sino que se paralizarían por falta de capital, y hablémos con franqueza, por falta de esa actividad que no tenemos aún los mexicanos, y mucho menos los poblanos; que la atmósfera quizá de aquella ciudad los hace indolentes hasta el extremo.»

Se dice que la compañía inglesa no aceptará las modificaciones que decreta la cámara, pero con esto se remide en establecer una irritante distincion entre la república y el poder usurpador que se llamó imperio. Cuando se entendió con éste la empresa de Londres, se hallaba sobre la posicion legal de la concesion de la república, cuyos actos eran respetados por la intervencion; y sin embargo, se exigieron á los concesionarios casi las mismas modificaciones que hoy defendemos; y las consintieron, y renunciaron al fondo especial, y limitaron la preferencia para los ramales, y lo hicieron no solo sin murmurar, ni ir á los tribunales, ni suscitar complicaciones, sino dándose por obligados con una merced en los términos del voto de gracias á que he dado lectura; ¿pues qué, la compañía de Londres tiene dos medidas, una para la república y otra para el imperio? Agotó con este la sumision y la deferencia, y para nosotros reserva la altivez y las repulsas? Si tal hay, ciudadanos, no dejemos que nadie se alce mas alto que nosotros. El imperio no halló resistencias, porque mostró su voluntad firme de no transigir en ciertos puntos de orden y de decoro nacional; mostremos nosotros la misma resolucion, y se nos pagará el mismo tributo de justicia y de respeto.

Pero se nos insta diciendo: si la compañía inglesa insiste en su negativa ¿á qué habrá conducido el decretar estas bases? En primer lugar, responden á la objecion estas resoluciones adicionales que hemos anuncia-

do y nos proponemos presentar oportunamente:

«Que se conceda un plazo amplio á la compañía inglesa para aceptar la concesion modificada.

«Que se autorice al gobierno para arreglar con la misma compañía, si lo cree conveniente, mientras que el indicado plazo trascurre, la inmediata continuacion de los trabajos, autorizándole tambien para hacer el gasto necesario.

«Y que si la compañía inglesa no aceptare las bases decretadas por el congreso, el gobierno se entienda autorizado para contratar, conforme á ellas, la conclusion del ferrocarril; en concepto de que la actual empresa sea indemnizada de lo que, previa liquidacion, resulte á su favor.»

Por lo demas, con las bases que el voto particular consulta, habremos hecho lo que está en el papel del poder legislador: fijar las condiciones sin las cuales no se abrirá el crédito destinado á la subvencion del ferrocarril. La forma de ese voto está en las tradiciones legislativas: hé aquí los términos del famoso decreto que arregló la deuda de Lóndres en Noviembre de 850:

Art. 1.º Si los acreedores á la deuda contraida en Lóndres y convertida en 1846, conviniesen en las condiciones que se expresarán en los artículos siguientes, el gobierno les entregará un libramiento de dos millones quinientos mil pesos de lo que adeudan los Estados-Unidos por indemnizacion.

«Art. 2.º Las condiciones á que se refiere el artículo anterior son las siguientes, etc.»

Estas bases del mes de Octubre fueron aceptadas en Lóndres en Diciembre, en una junta en que se adoptó esta resolucion:

«Que aunque los términos propuestos envuelven un gran sacrificio adicional para los tenedores de bonos, considerando maduramente el negocio, esta junta cree conveniente acceder á esas modificaciones.»

Con toda probabilidad tendríamos el mismo resultado si decretásemos las bases que consulta nuestro voto particular.

Hace algunos meses que en esta cuestion están luchando á brazo partido el interes público y el interes privado. Este último habia caido al suelo en las votaciones de 18 de Abril y de 1.º de Octubre; y seria una calamidad que un voto en otro sentido, viniese á hacer lo que Beltran Claquin con los dos hermanos rivales que riñeron en los campos de Montiel por la corona de Casti-

lla; cambiar las posiciones y poner la usurpacion sobre el derecho: poner el interes de los especuladores sobre el interes público.

Todos reconocemos que hay grandes errores en la concesion de Noviembre; nadie la defiende de frente; se alegan consideraciones secundarias; se promueven cuestiones abstractas de derecho público, y aun se nos arredra con un conflicto entre dos poderes; pero, ¿por qué habria de haberlo, cuando nadie duda aquí de la buena intencion con que el presidente y sus ministros, por abreviar la construccion del ferrocarril, suscribieron condiciones, cuya enmienda ellos fueron los primeros en reconocer necesaria?

Así se deduce de esta nota con que el ministro de fomento envió á la cámara las propuestas de la compañía inglesa:

«Deseoso el supremo gobierno de la república, de que la concesion hecha en 27 de Noviembre del año próximo pasado, á la empresa del ferrocarril de esta capital á Veracruz, se modificara bajo las condiciones mas favorables que pudieran obtenerse para la nacion, inició, hace algun tiempo, las reformas que creyó convenientes, teniendo al efecto frecuentes conferencias con el agente de la misma empresa, el que las admitió atendiendo á las razones que se le expusieron al efecto.

«En la ciudad de México, á 8 Abril de 1868, ante el ministerio de fomento de la república mexicana, expuso el Sr. Eduardo J. Kirpatrick, agente de la compañía del ferrocarril mexicano de Veracruz á México, que en virtud de las continuas indicaciones que le ha hecho el gobierno, acerca de la conveniencia de introducir diversas modificaciones en el decreto de 27 de Noviembre de 1867, sobre la manera de pago de los quinientos sesenta mil pesos anuales, y sobre las bases adoptadas en la tarifa de mercancías, etc.»

Se conoce el instinto de orden que sobra abunda en los dos lados de la cámara, y nuestro deseo unánime de que la política se desarrolle con regularidad, y hé aquí por qué se nos espanta con un conflicto. Se dice que es una arma vedada invocar la dignidad de la nacion, porque esa arma hiere á los ciudadanos que están en la cima del poder. El medio vedado está en hacerlos escudo de intereses particulares; está en arrastrarlos á esta cuestion; está en imitar al Hércules judío, derribando el templo ya que no es posible otra cosa; está en decir, abrazándose del ministerio: ya que no puede salvarse la compañía de Lóndres, que vengan á

tierra las columnas del orden público. Pero contra esto servirá de garantía la alta inteligencia cuyo ascendiente domina en los consejos del gobierno. ¿Por qué habian de luchar dos poderes que están acordes en promover y asegurar el interes público? ¿Por qué ha de lastimarse el gobierno de que el congreso complete y perfeccione su obra? Y este argumento, ademas, nunca podría disuadirnos de enmendar inadvertencias peligrosas. ¿Podríamos, por consideraciones de un día, retraernos de precaver males que duran siglos y siglos?

¿Como nos arrepentiremos de ello, cuando de aquí á algun tiempo, las consecuencias prácticas de este error, nos obliguen aquí mismo dentro de poco á buscar un remedio ya imposible, cuando otro ministro de fomento venga á urgirnos como el C. Balcárcel lo hacia en 1861, por que se remedien los perjuicios que la concesion del ferrocarril está acarreado á la industria y al comercio nacional! ¿Como se pintará entonces la confusion en el semblante de los que hoy nos exhortan á reprobar esas enmiendas salvadoras!

Se censura el calor de mis discursos; pero es el calor de una conviccion profunda, de una conviccion consiguiente al estudio que, correspondiendo á la confianza de la asamblea, he tenido que hacer de estos documentos, de una conviccion que seria la de toda la cámara, si cada uno de sus miembros hubiera podido venir á descubrir aquí, con una perspicacia muy superior á la mia, las huellas de la intriga, de la confusion estudianta, del caos que por medio de esa mal meditada concesion se ha ido produciendo en este negocio.

Por lo demas, estoy ageno á todo sentimiento de odio y de hostilidad. ¡Odio! ¿contra quién? ¿Contra los interesados en la concesion y contra sus agentes que me han colmado de atenciones, distinguiéndome en nuestras conferencias con la cortesanía mas exquisita? Pero cuando vé uno que se va á cometer un error trascendental para el porvenir de su patria, y cuando por circunstancias accidentales puede medirlo y palparlo mas de cerca que el resto del congreso, ¿qué extraño es que esfuerce el grito para llamar la atencion? Recuerdo, señores, que en los dias en que las escuadras de la triple alianza estaban ancladas en la bahía de Veracruz, navegaba yo en un bote ingles de Sacrificios al muelle, con el sol á la espalda y percibiendo el peligroso arrecife de la La-

vandera. Otro bote venia de Veracruz, y deslumbrados sus marineros con el sol próximo al horizonte, y distraidos examinando nuestra barca, se aproximaron á una alarmante distancia de aquel terrible escollo. Nosotros nos pusimos en pié para anunciarles el peligro con gritos y señales de advertencia, pero el viento no dejó que llegaran nuestras voces, y los imprudentes marineros pasaron escapando á maravilla, riéndose de nuestros ademanes y creyendo, segun dijeron despues, que habian encontrado una barca de energúmenos. Nos encontramos en la misma posición los autores del voto particular, ante varios de los diputados que están dispuestos á desecharlo; no han visto el escollo, no han considerado sino la parte somera del asunto, y llaman apasionados y alarmistas á los oradores que les advierten el peligro nacional.

No, no hay amor propio de mi parte en este negocio; hay solo la agitacion que produce el ver al país fluctuando entre un gran beneficio y una gran calamidad. Lo seria, señores, poner cinco mil leguas de nuestro territorio, entre la capital y el primero de nuestros puertos, en manos de una empresa extranjera de monopolistas con título legal. Lo seria dejar este negocio sobre bases que vengan haciendo progresivamente de él una maraña inextricable.

Porque Mr. Kirpatrick haya ido á decir á Lóndres que está seguro de la mayoría del congreso, yo no creo que pueda haberla en favor de la compañía de Lóndres, despues de haberse visto de bulto algunos de los mas graves perjuicios que la concesion, tal como sus poseedores la defienden, prepara á los intereses de la república. Yo no creo que haya aquí votos automáticos, ni espíritus dispuestos á cerrar los oídos á la razon y los ojos á la luz. Hoy que no hemos votado todavía, el país esta libre y tiene ante sí, despejado y sin estorbos, el camino del progreso material; mañana, despues de haber rechazado esas enmiendas, tendrán perpetuamente atados los brazos los mexicanos emprendedores. Y esos grillos los forjamos nosotros mismos con el oro de nuestras subvenciones: nosotros mismos tejeremos la soga con que serán atados nuestros hombres de iniciativa, al carro del monopolio inglés. Si hoy que este nace apenas, tiene ya tal ascendiente y le vemos desplegar tantos medios de accion; si ha logrado en estos dias conmover al país y á su primera asamblea, ¿que sucederá cuando haya acabado de or-

ganizarse, cuando tenga el estanco del comercio, cuando sujete á tributo á todas las empresas, cuando tengamos que recibir de su mano los rieles, los carros, los útiles para nuestros futuros ferrocarriles, cuando esté en posesion de dar pase para la exportacion, á los frutos de nuestros campos y á los metales de nuestras minas? Y entonces será ya tarde para remediar el mal. Este pueblo, este Sanson, adormecido hoy, estará ya agarrado y sin cabellos!

En nombre del cielo, ciudadanos diputados, poned un instante de recojimiento entre la resolucion que habeis traído á este debate, y el voto que vais á emitir. Este momento puede ser la salvacion de la república. Se pesa en estos instantes en nuestros ánimos el destino de muchas generaciones; que el equilibrio se decida del lado de la libertad, del lado de los vastos horizontes para el espíritu de empresa, y sobre todo, del lado de la magestad y del decoro de la nacion. Para representarla dignamente, poneos en la actitud noble del que hace una merced, no del que mendiga declarándose impotente é inepto. ¿Qué os diria, señores para moveros? Me faltan ya voces que expresen la impresion que se apodera de mí, cuando considero que quizá dentro de algunos momentos habremos cometido un gran error que el país llorará por siempre, y que desde hoy nos presentará ante el mundo con el estigma de la estupidez y de la inexperiencia.

El patriotismo tiene una fórmula para resolver esta cuestion, y esa debe ser la fórmula de nuestro voto. La república respetada por todos, y todos sus hijos libres para hacerla por sí mismos próspera y grande!

El C. LERDO DE TEJADA, ministro de relaciones, pidió la palabra, no para entrar en el fondo del negocio, sino para manifestar que el gobierno se cree realmente obligado por la concesion de 27 de Noviembre; que en ella se interesan el decoro y la fé nacional; que los ministros que se hallaban en el gabinete cuando se dió esa concesion, crearian, si la cámara aprobara el voto particular, recibir un voto de censura. Dijo que si no se aprobaba ese voto, tal vez antes de pronto habria oportunidad para reformar la concesion, y que si se aprobaba, se aplazaria por mucho tiempo el establecimiento de esa mejora, por la que tanto ansía el país. Insistió en que el ministerio se consideraria censurado si se aprobara el voto de la minoría, en que el gobierno se considera

estrechamente obligado por el decreto de 27 de Noviembre, y en que su cumplimiento interesa al decoro y á la fé pública de la nacion, la cual no se humilla con reconocer la justicia que asiste á los demas.

A mocion de un ciudadano diputado, se declaró el negocio suficientemente discutido, y puesto á votacion el dictámen de la minoría, se reprobó por 79 votos contra 62.

Hé aquí la votacion nominal segun la lista de la secretaría del congreso:

Por la afirmativa.—Acedo, Aguirre Fernandez, Alcalde, Alfaro, Aragon, Avila (E.), Balbontin, Barragan, Baz (J. Valente), Beas, Blanco, Caballero, Cacho, Cañedo, Casco, Castellanos, Diaz (Mariano), Espejel y Blancas, Esperon, Fernandez (Ramon), Galindo (Manuel), Garcia Brito, Garibay, Gomez Cárdenas, Gonzalez Cosío, Gudiño y Gomez, Guerrero Motezuma, Guzman (Juan) Guzman (Ramon), Lama, Leyva Genaro), Lerdo de Tejada, López, Mancera, Marin Esquivel, Mejía (Enrique), Mejía (Francisco), Mendez (Victor), Mendiola, Morales Puente, Moreno (Espiridion), Moreno (Silviano), Muñoz, Núñez, Ordozgoiti, Peña y Ramirez, Pizano, Prieto, Ramirez (Juan), Rios y Valles, Rodriguez Gallaga, Rodriguez Gil, Rojas, Rojo (Manuel), Romero Rubio, Sierra, Soto (Manuel F.), Torres, Tovar, Yañez, Zamacona, Zárate (Julio).

Por la negativa.—Aguado, Aguirre (Francisco), Alas, Alcaraz, Ancona, Andrade, Avendaño, Avila (Rafael), Baranda [Joaquin], Baranda (Pedro), Barrera, Barron, Barros, Barroso, Bengoa, Bernal, Berriozábal, Candiani, Carrillo (Rafael), Castañeda, Castelazo, Condés de la Torre, Contreras, Elizalde, Dávila, Diaz Covarrubias, Doria, Elízaga, Escobar (Cárlos), Escobar (Juan), Espinosa, Fernandez (Justino), Frias y Soto, Fuentes y Muñiz, Gaona, Garcia (Margarito), Garrido, Gaxiola, Gonzalez Paez, Leyva (F.), Loaeza, Macin, Mariscal (Alonso), Mata, Mejía de Leon, Mendez (Vicente), Menocal, Mercado, Medrano, Montes, Montiel, Morales (Antonio), Moron, Ortiz de Zárate, Oviedo, Peniche, Perez Morgado, Ramirez (J. José), Ramos (Santiago), Revilla, Rincon Gallardo (Pedro), Riva Palacio, Rivas, Robert, Rodriguez (Ramon), Saavedra, Samaniego, Sanchez Azcona, Santacilia, Siliceo, Tagüe (Antonino), Unda, Vaca, Valle, Vega, Villada, Zamora, Zarco, Zerega, Zomera y Piña.

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

Presidencia del C. Yañez.

SESION DEL DIA 21 DE OCTUBRE DE 1868.

A la una y treinta y cinco minutos de la tarde dió principio la sesion, hallándose presentes 108 representantes.

Leida y aprobada el acta del dia 20, la secretaría dió cuenta con los oficios siguientes:

De la legislatura de Guanajuato, manifestándose indignada por el asesinato del C. general Patoni, y pidiendo el castigo de los autores del crimen.

A la seccion del gran jurado.

Tuvo segunda lectura el proyecto de ley del C. Códex, fijando al gobierno bases para hacer contratos sobre vías férreas, mientras se expide la ley general relativa.

El C. CÓDEX.—Señor: Despues de los brillantes discursos que se acaban de oír, despues de las votaciones imponentes y solemnes que acaban de tener lugar en el seno de esta asamblea, todo cuanto se hable ya sobre el mismo asunto palidece; y parece, de pronto, que carece de aquel interes que le imprimian, la elocuencia y el patriotismo de los oradores que han defendido tanto el dictámen de la mayoría de la comision especial del ferrocarril, como el voto particular de la minoría.

Señor, cuando se presentó aquí el decreto de 27 de Noviembre, el congreso nombró una comision especial para que lo revisara.

La mayoría de la comision presentó su dictámen, que no fué aceptado por la cámara.

La minoría ha presentado su voto particular, del cual se ha ocupado ayer el congreso, y que tampoco ha sido aceptado.

El primero, es decir, el dictámen de la mayoría, estaba fundado en la posibilidad de llevar á cabo la obra, consultando las probabilidades de aceptacion á las modificaciones por parte de los concesionarios.

Por el contrario, el voto particular tomó por fundamento de su obra los intereses de la nacion, que creyó comprometidos, y sin tener en cuenta ninguna otra consideracion, vino á establecer un nuevo contrato esencialmente.

En mi concepto, tanto la mayoría de la comision especial como la minoría, han partido de un principio equivocado, pues han obrado de tal manera, que cada una de ellas ha presentado á la cámara un verdadero contrato, que pudo ó no ser aceptado por la compañía concesionaria, pero que de ningu-

na manera debia estar en las funciones del congreso, quien no debe tratar de igual á igual con nadie, sino solamente sancionar ó reprobos los contratos y convenios que se le cometan.

Llegado, pues, señor, al punto en que está en el congreso la cuestion del ferrocarril, ¿qué otra cosa mejor que resolverla, dando al ejecutivo los puntos esenciales á que se deba sujetar para terminar ese contrato, y tal vez otros de la misma naturaleza, mientras no se da por el congreso la ley general sobre ferrocarriles? El ejecutivo puede muy bien hacer contratos y entrar en arreglos con la compañía. El congreso no puede obrar en ese terreno, y solo puede promulgar leyes que precisamente deben cumplirse. ¿Y estaba segura la minoría de la comision especial, de que el decreto que resultase de la sancion del congreso se cumpliera? Yo creo que ella misma lo dudaba. Y si esto es así, señor, ¿no vale mas terminar este asunto de la manera que he tenido el honor de exponer á la cámara?

Por estas consideraciones, suplico al congreso se digne admitir á discusion, y á su tiempo aprobar, la proposicion que he tenido la honra de ofrecer á su deliberacion.

El C. BARANDA J., secretario.—¿Se admite á discusion?—Admitido.—A la comision de industria.

Tuvo segunda lectura el proyecto de ley que declara cuáles son los empleados de hacienda cuyos nombramientos debe aprobar el congreso.

El C. BARANDA J., secretario.—Se admite á discusion.—Sí se admite.

A las comisiones de puntos constitucionales y segunda de hacienda.

Tuvo segunda lectura y no se admitió á discusion, el proyecto de ley del C. Balbontin, reglamentario del art. 10 de la constitucion.

Se dió segunda lectura al siguiente dictámen de la comision de puntos constitucionales:

«El art. 65 de la constitucion federal, concede el derecho de iniciar leyes al presidente de la república, á los diputados al congreso de la Union y á las legislaturas de los Estados; el art. 66 ordena que pasen desde luego á comision las iniciativas presentadas por el presidente de la república, las legislaturas de los Estados ó las diputaciones de los mismos: estas disposiciones de nuestro código fundamental, han provocado en el seno de esta asamblea la cuestion siguiente: