yos nombres mencionó, y que habian servido en el ejército, habian ido en la mañana á su casa, donde se les habia reunido una colecta, para que pudieran regresar á sus Estados; que la familia del ilustre Chavez, el digno gobernador de Aguascalientes, sacrificado en el patíbulo por la intervencion, tenia una órden de pago por quinientos pesos y no habia logrado recibir ni un centavo; y que la madre de un héroe, cuyo nombre se echaba menos en el salon entre los mártires de la independencia, la madre del general Arteaga, habia muerto de hambre en Aguascalientes.

El C. Lerdo dijo: Se pueden citar hechos pero se debieran probar. Algunos de los que acaban de referirse son enteramente inexactos. La madre del general Arteaga fué auxiliada por el erario, desde que el gobierno estaba en San Luis Potosí.

Pueden reunirse colectas, pero entre los que las solicitan, puede haber personas que hayan recibido dinero del gobierno y lo hayan gastado ántes de ponerse en marcha.

La familia del Sr. Chavez ha sido siempre atendida, y cuantas veces se ha tratado de ella en el gobierno se ha resuelto en su favor.

El C. López (Jesus) dijo: que era cierto que se habia concedido una pension á la familia Chavez, pero que no la habia pagado la jefatura de hacienda de Aguascalientes, y que en aquella capital es un hecho público y notorio, que la madre del general Arteaga habia muerto de miseria.

Se levantó la sesion.

Documento Parlamentario.

Discurso pronunciado en el congreso por el ciudadano diputado Mendiolea, en la sesion del 16 de Enero, sobre la cuestion del ferro-carril de Veracruz.

Hoy hace cinco dias que pasó á las comisiones la proposicion á que se refiere la que se acaba de leer, y aunque bien comprende la cámara su importancia y la urgencia con que debe ser tratada, la comision no ha presentado aún el informe correspondiente. De dia en dia, señores, se hace mas urgente la medida de la suspension de la emision de los bonos: todos lo comprendemos así; y absteniéndome por ello de presentar otras razones de conveniencia, suplico á la cámara se sirva dispensar los trámites á la proposicion que se acaba de leer.

El C. Pardo: No queria tomar parte en esta discusion porque mi amistad con algunas de las personas interesadas en este negocio pudiera creerse que influye en mi manera de pensar.

Pero no puedo convenir en que se suspendan los trámites á esta proposicion, porque eso obligaria á la comision encargada del asunto á presentar un dictámen que careceria de todo el estudio y madurez requeridos en cuestiones complicadas y de suma importancia.

Luego desviándose del punto en cuestion y como cediendo á un impulso extraño, dijo:

El otro dia se hicieron cargos á la empresa del ferro-carril de Veracruz, que bien merecen una contestacion. Entonces no pude darla por que me fataban datos. Ahora probaré que esos cargos no tienen fundamento alguno; que carecen de motivo y de objeto. Se dice en primer lugar que la compañía es imaginaria, que nadie la conoce, que es un ser anónimo; y se añade que tampoco se sabe con qué fondos cuenta para llevar á cabo la empresa.

Aquí está el documento que comprueba la inexactitud de esos asertos. (Al pronunciar estas palabras el orador mostraba un papel que tenia en la mano. Luego leyó en él los nombres de siete casas inglesas que dijo ser las que forman la compañía, poseer grandes riquezas y contar con un capital de dos millones de libras esterlinas divididas en acciones). Luego continuó: Se ve pues que no se van á entregar los fondos de la nacion á un ser imaginario, como se ha dicho, á una compañía anónima, en el sentido que se ha querido dar á esa palabra. Sí, es anónima porque el capital está limitado y cada accionista responde solo del capital con que se suscribe, mas no porque deje de tener quien la represente. Suplico á la cámara estudie esta cuestion con toda madurez: aquí están los datos que los ciudadanos diputados pueden ver y consultar.

El C. Mendiolea: Ciertamente que hay en este cuerpo ciudadanos diputados, que no debieran tomar la palabra ni en pro ni en contra de esta cuestion. Por mi parte, tengo que hacer mi profesion de fé, y al efecto suplico al congreso se sirva consagrarme algunos momentos de atencion. Leyó en seguida este discurso:

Solo es dado, señor, á la ignorancia ó á las almas depravadas combatir el establecimiento de las vías ferreas. Pascal decia que los caballos andaban; y yo, conforme con su doctrina, creo que los ferrocarriles hacen andar, que son el ajente principal para despertar á los pueblos del sueño de la pereza y de la ignorancia. Esta conviccion demuestra que en mis miras no entra en manera alguna el combatir el establecimiento de la vía ferrea que debe de enlazar al puerto de Veracruz con la capital de la República. No se me oculta que esta mejora tiende á proveer á la defensa del territorio, á consolidar la paz, á evitar la inseguridad de nuestros medios de comunicacion, y que es el manantial de la riqueza del Estado. Por medio de ella se obtiene lo necesario, lo útil y aun lo supérfluo á la comodidad. El comercio duplica sus operaciones por la facilidad con que renueva sus capitales, saca partido no solo de la riqueza de nuestras producciones, sino hasta de las cosas que se miran con indiferencia por su poco costo ó por la dificultad en el trasporte. Se aumenta el consumo, se abren á nuestros frutos los mercados lejanos, allegándolos á competir con otros, y la agricultura, muerta por falta de rápidas y cómodas comunicaciones, brindará á nuestros campesinos fuentes de riqueza que les aparten del vicio y de la vagancia; orígen en la actualidad de la inseguridad de nuestros caminos, y amenaza constante de la tranquilidad del país.

Repito que estas manifestaciones acreditan que conozco su utilidad y necesidad, y servirán para que las observaciones que voy á consignar sobre la concesion que ha hecho el gobierno á la compañía del camino de hierro de Veracruz á México, aparezcan destituidas de todo género de pedantería escolástica, y ajenas de bastardas intenciones.

No entra en mis miras demorar siquiera el establecimiento de una mejora de tan benéficos resultados; me guia únicamente el interes de que una concesion tan ruinosa para la nacion, como la de que me ocupo, no demore el establecimiento de otras que brindarán las ventajas que ésta deja de llenar, y que son la base de la riqueza general. Tengo presente que ésta debe llevarse á cabo *cueste lo que costare*, porque estoy seguro que ademas de las ventajas enumeradas, atraerá á nuestro suelo capitales extraños para invertirse en negociaciones de la misma especie, una vez que por sus resultados se pruebe que en México esta mejora será causa y no efecto de la prosperidad. Pero creo que la Nacion es la que debe realizarla, toda vez que á la actual compañía, en vez de exponer capital alguno en la empresa y de proveer á su principal objeto, le regalan el camino ¡y una cuantiosa suma!...

Me propongo hacer esta demostracion. Para esto, señor, tengo que hacer valer el derecho indisputable de propiedad que esclusivamente tiene la República, por lo menos á cincuenta leguas de las construidas.

Pondré de manifiesto la poca legalidad con que se ha manejado la compañía con el gobierno republicano de México: impugnaré victoriosamente la precipitacion con que el gobierno acordó la nueva concesion, sin intentar otros medios legales recomendados por la buena administracion; lo poco que habla en favor de la dignidad nacional; la ninguna cordura en conceder á perpetuidad una vía de comunicacion de tal magnitud, y la no menos lamentable de confiar *sin garantía alguna* sumas cuestiosas y privilegios de trascendencia, á una compañía que, por mas soluble que sea (lo que niego y probaré), ha debido ser bastante y conforme á la importancia de los intereses que se versaban.

Para cumplir con este próposito me ocuparé de ir anotando los artículos de la concesion, bajo el mismo órden que se encuentran en el decreto:

"Art. 1.° Atendiendo al beneficio público que resulta de la conclusion del camino de fierro que debe enlazar al puerto de Veracruz con la capital de la república, se indulta bajo las condiciones espresadas en los artículos siguientes, á la compañía poseedora del privilegio concedido en los decretos de 31 de Agosto de 1857 y de 5 de Abril de 1861, de la pena de caducidad en que incurrió por haber celebrado el convenio de 25 de Enero de 1865 con el llamado gobierno que pretendió establecer la intervencion francesa."

El indulto que se concede á la compañía poseedora del privilegio por la pena de caducidad en que incurrió por haber celebrado el convenio de 27 de Enero de 1865, seria disimulable siempre que á las condiciones que nuevamente se estipularan sirviera de base la liquidacion estricta de las sumas que habia recibido, y una rebaja en la tarifa de pasajes y fletes que recompensara á la nacion de los perjuicios que la falta de cumplimiento de la empresa, le habia hecho sufrir. Pero esto no sucede así, y en consecuencia el indulto es injustísimo.

"Art. 2.° La compañía del ferro-carril mexicano conserva dicho privilegio, que durará sesenta y cinco años contados desde la fecha de este decreto, para la construccion y explotacion del espresado camino de fierro entre Veracruz y la ciudad de México, comprendiendo los puntos intermedios y el ramal de Puebla; con la sola limitacion de que el gobierno se reserva la facultad de conceder, ó no, el permiso á D. Ramon Zangronis, para continuar el camino de Veracruz á Jalapa, pudiendo pasar de este lugar sin tocar á Puebla ni á otro punto de la línea del ferro carril de Veracruz á México; quedando á salvo el derecho de la empresa para la construccion de los ramales de que habla el artículo 5.°"

Este artículo empieza asentando, que el privilegio durará 65 años: y bueno será advertir que solo se contrae á que durante ese período no se consentirá *la construccion de otro que pase por los mismos puntos*, y no en cuanto á la explotacion porque ésta se otorga ¡á perpetuidad! como se verá en el artículo siguiente. Mas antes de pasar á él, consignará que los mas célebres publicistas dicen que las empresas concesionarias no pueden impedir el establecimiento de otras cualesquiera de conduccion y trasporte, pagando los precios de tarifa. Es la razon que toda empresa de esta clase ejerce ya un monopolio verdadero en cuanto goza de un subsidio, y si fuese el derecho absoluto, alejaria toda concurrencia, dañando á las compañías interesadas en explotaciones equivalentes, perjudicando á los particulares, á quienes favorecen, frustrando el efecto de las leyes, que proclaman sagrada la libertad de la industria, y aun seria contrariar á la misma naturaleza del privilegio, que no debe ampliarse, sino restringirse, segun las reglas de toda buena jurisprudencia.

¡A esta empresa no es subsidio el que se le concede, no es auxilio tampoco el que se le da, es el regalo del camino, es la riqueza, es el porvenir del país el que se le sacrifica!

Aparte de las consideraciones que, segun he demostrado, reprueban la concesion que se hace en este artículo, tenemos el 28 de nuestra constitucion que, de una manera terminante, lo condena.

"Art. 28. No habrá monopolios, ni estancos de ninguna clase, ni prohibiciones á título de proteccion á la industria. Esceptúanse únicamente los relativos á la acuñacion de moneda, á los correos, á los privilegios que, por tiempo limitado, conceda la ley á los inventores ó perfeccionadores de alguna mejora."

Señor, no solo se han de llevar nuestros fondos públicos, sino se han de arrancar de nuestra ley fundamental los artículos mas preciosos que sirven de guarda á nuestros mas caros intereses?

"Art. 3.° El ferro-carril que se construya, lo mismo que la parte ya construida aunque destinada al uso público, será propiedad inmueble exclusiva de la compañía, representada por sus socios accionistas, aun despues de trascurridos los sesenta y cinco años del privilegio, con el derecho de disponer de dicho camino, como de cualquiera propiedad inmueble segun se previene en el artículo 17, sin que por esto se considere exento de las leyes vigentes ó de las que en lo sucesivo se dieren sobre la materia."

Declara en su primer párrafo propiedad inmueble exclusiva de la compañía, la parte ya construida del ferro-carril y destinada al uso público. Vamos á ver hasta qué punto es verdad lo asentado.

El tramo de Veracruz hasta San Juan, costó al gobierno dos millones de pesos y fué vendido á D. Manuel Escandon en setecientos cincuenta mil pesos; de manera que, si bien el tramo es de Escandon, no por eso ha dejado de perder el gobierno un millon doscientos cincuenta mil pesos en él.

El tramo que, partiendo de San Juan, llega hasta Paso del Macho, lo construyó para su comodidad y resguardo el ejército invasor. Segun la Memoria del Sr. Robles, es de ochenta kilómetros (veinte leguas), así es que ese tramo es propiedad exclusiva del gobierno, y ha debido hacer suyos los productos desde que se puso en explotacion.

El tramo que, partiendo de la capital, concluye en Apizaco, está construido en su mayor parte con fondos del gobierno, segun confesion del ingeniero Lloyd, pues que el gobierno ha suministrado en acciones y subsidios, quizá mas de cuatro millones de pesos, mientras valuadas las obras con amplitud no llegaria su importe total á tres millones.

¿Tenia, pues, facultades el gobierno para hacer donacion de esos tramos por mas amplias que hayan sido las facultades que se le concedieron?...

¿Han podido estos tramos ser propiedad de la empresa? ¡Evidentemente que no, como queda demostrado!

¿Y qué decir de la propiedad perpetua del camino que se concede por ese mismo artículo á la compañía? No hay ejemplar de semejante aberracion en el mundo; á México estaba reservado presentarlo con escándalo de los pueblos, con menosprecio de las leyes que sirven de norma á las naciones civilizadas, y con escarnio de nuestros indisputables derechos de soberanía.

Dígolo así, señor, porque las cosas del dominio público, en las cuales se comprenden los caminos de hierro, como toda vía pública, corresponden en propiedad á la nacion, y en cuanto al uso, á todo el mundo. Son cosas comunes, inalienables, indisputablemente de propiedad nacional.

Los bienes públicos, señor, como dicen los publicistas, forman parte del territorio nacional que la sociedad conserva en el dominio comun; pertenecen al dominio del Estado, se derivan del derecho de soberanía, y comprenden todas las cosas que no son propiedad de los individuos ni de las corporaciones.

Los traidores y extranjeros que componian el llamado gobierno imperial, miraron con mas respeto los derechos de México, no consintiendo en la propiedad perpetua, que á la compañía le confirio el privilegio de 1861, y la limitaron á 65 años tan solo. El gobierno liberal ha insistido en su *liberalidad* por este artículo, y deseara saber ¿qué iman posee la compañía concesionaria ó explotadora de los bienes nacionales, que así se trituran en su obsequio las leyes mas generales, y los fundamentos mas preciosos de buena administracion.—¿El ejecutivo podia disponer la donacion perpetua de esa vía de comunicacion que he probado pertenece al dominio público?—La cámara entera responde que no.

Art. 6.° Los terrenos de propiedad nacional que ha ocupado la línea construida, con la estension fijada en las concesiones que se le hayan hecho, y los terrenos necesarios para la construccion del camino, de las oficinas, almacenes, talleres y habitaciones, siendo propiedad de la nacion, se entregarán á la compañía libres de toda retribucion y en propiedad perpetua. Respecto de los terrenos pertenecientes á las municipalidades ó á los Estados, se adjudicarán con arreglo á la ley de expropiacion por causa de utilidad pública: el valor de dichos terrenos tasado por dos peritos, uno por parte de la compañía y otro por parte del propietario, y un tercero en caso de discordia, será pagado en acciones del ferro-carril. Por lo que toca á los terrenos de particulares, la compañía podrá ocuparlos conforme á la misma ley de expropiacion por causa de utilidad pública, pagando en dinero efectivo el valor de ellos, y servirá de base para los avalúos, lo que la finca paga por contribucion predial.

Las doctrinas anteriores, señor, reprueban la primera parte de este artículo; allí se confiesa que son propiedad de la nacion, y que la nacion los cede: ¿desde cuándo el gobierno tiene facultad de ceder lo que es de la nacion?

Art. 8.° La compañía, por espacio de veinticinco años, podrá exportar libre de todo derecho hasta la suma de quinientos sesenta mil pesos anuales, para pago de la subvencion á que se refiere el artículo 19.

Consignaré por ahora que esta concesion importa á la nacion, por término medio..... $ 1.190,000, que es el producto de los derechos de exportacion de los 14.000,000, manifestacion que hago para tenerla presente, al practicarse la liquidacion.

Art. 13. Luego que se pongan al uso público los tramos del camino, la compañía fijará la tarifa de precios que han de cobrarse por la conduccion de pasajeros, efectos, ganados y demas, no pudiendo en ningun tiempo exceder en el tránsito entre Veracruz y México, de los precios siguientes:

TARIFA DE MERCANCIAS.

1.ª clase.....	$ 14	carga de 16	arrobas.
2.ª "	12	" " 16	"
3.ª "	10	" " 16	"

TARIFA DE PASAJEROS.

Carruajes de 1.ª clase. ...	$ 30	por persona.
" " 2.ª "	21	" "
" " 3.ª "	12	" "

No es la menor de las aberraciones de esta concesion, el máximun de los fletes y pasajes que fija la tarifa.

Una de las ventajas principales que procuran todas las naciones en las concesiones, privilegios y subvenciones que acuerdan á las empresas de ferrocarriles, es la baratura de los pasajes que redunda en beneficio de los pueblos, y en los fletes que acercan sus producciones á los mercados extremos, á fin de competir con los de otras procedencias. A ese objeto conceden tales gracias, aseguran á las empresas un tipo por el mínimun de las utilidades de sus capitales, y á ese propósito es que se gravan los gobiernos en apariencia. Digo en apariencia, porque los beneficios que recibe la industria, redundan en provecho comun, y como consecuencia precisa en beneficio del poder administrativo, ¿por qué?—Por el aumento de los tributos fiscales.

¿Qué aliciente pudiera tener el comercio para exportar nuestros trigos y granos para los Estados del Sur de la república, y para otros puntos cercanos que hoy se proveen de los Estados-Unidos del Norte, si el flete les cuesta hasta Veracruz casi tanto como el costo principal en aquel país?—¿La agricultura podrá adelantar con esto, si la deja reducida al mismo círculo de consumo que hoy tiene?—¡Ese artículo es la burla, es la irrision, es el escarnio!

¿Cómo podemos esperar que abra este ferro-carril nuevas fuentes de riqueza, si falta uno de los principales elementos, que es la baratura en sus tarifas?

A pesar de que algunos opinan que no hay por qué tener en cuenta lo que pasa en otras naciones respecto á este particular, yo opino de distinta manera. Creo que nosotros no somos inventores, sino imitadores, y por esto es que debemos de guiarnos por lo que la experiencia ha aconsejado á otros pueblos. En Europa, donde los ferrocarriles cuestan mas, porque la prospiedad es infinitamente mas valiosa que en América, se escandalizan porque la línea de Paris á Burdeos, que recorre 150 leguas, cobre por el artículo mas caro de su tarifa, *ocho pesos* por tonelada, miéntras que la nuestra que recorre 100 leguas, cobrará *¡setenta pesos!* y *¡cuarenta y dos!* por los frutos que vayan de México á Veracruz....

Pero si quiere la cámara ejemplos de nuestro país, tambien se los citaré. En los tiempos del virey Revillagigedo el flete, á lomo de mula, era de once, doce y trece pesos, por carga de diez y seis arrobas de México á Veracruz. Ciertamente que es una gran curiosidad y un gran adelanto el que, despues de un siglo, con un ferrocarril que el gobierno hace con su dinero, se cobren por flete catorce pesos por la carga y dos por peaje, que forman en junto diez y seis pesos; y por añadidura forzosamente tipo que ha de seguir por diez años. Esto sí es verdaderamente progreso.

Deben estar muy satisfechos los que intervinieron en esta concesion, porque con ella han hecho la felicidad del país, procurando el adelanto de su agricultura y del comercio. Muy satisfechos, porque lo lograrán con la modicidad de sus tarifas!....Si no lo creeis así, preguntádselo á los representantes de la compañía que exclaman, como exclamaban los émulos de Maximiliano: ¡Ingratos! Vienen á hacernos felices y ponemos trabas á que lleven á cabo su buena obra: que se vayan, y veremos quién se atreve! ¡Cierto que la nacion puede ser víctima de ellos!—Pero no de ellos que se oponen, sino de ellos que pretenden nuestra felicidad.

Se ha dicho tambien que los que impugnan esta concesion pretenden que los recompense la empresa. Esta *ofensa gratuita* la rechazan enérgicamente, no tanto por sí, sino por los que la defienden en esta asamblea: pudiera inferirse que si á unos les pagan por su ataque, otros defienden, porque les compraron su dignidad. Tanto mas de nuestro deber es protestar contra esas calumnias, que mas ofenden á nuestros contrarios que á nosotros mismos, cuanto lo mas natural y lo mas lógico es, pagar al que defiende y no al que ataca; pero esto no se debe hablar en el seno de una asamblea, donde todos y cada uno de sus miembros profesan los mejores sentimientos de honradez y patriotismo.

"Art. 17. La compañía tiene facultad de seguir y hacer por su cuenta las obras del camino, hipotecando los tramos que construyese, con tal que no sea á algun gobierno extranjero; mas en ningun caso puede hipotecar ni ceder el privilegio mismo, sin prévio consentimiento del gobierno supremo de la república. Igualmente tiene facultad de formar en cualquier punto de Europa ó América, una ó mas compañías para llevar á cabo la obra de dividir el capital social en acciones de la cantidad que le convenga, y de hipotecar, ceder ó enajenar libremente las mismas acciones, que podrán ser al portador. Perteneciendo estas acciones á una empresa nacional, los derechos que de ellas nazcan nunca se ventilarán ni decidirán sino conforme á las leyes mexicanas y ante los tribunales de la república, con exclusion de toda intervencion extraña. Dichas acciones se estimarán un título de propiedad como cualquiera otro, que se puede ceder, vender, legar, donar, prestar ó hipotecar, segun las leyes vigentes, y con las gracias y exenciones que expresa este decreto."

No contenta la compañía con que el gobierno mexicano por sí haga el camino, consiguió que á la empresa se le permitiera hipotecar los tramos que construyese con el dinero de la nacion; con lo que resultará que despues de hecho el camino no será de la República, ni será de la compañía, sino de los hipotecarios que vendrán con documentos á acreditar que con su dinero se construyó, ó habrá qué pagarles lo de la hipoteca, ó si no se quedarán con el camino. ¡Magnífica idea para aprovecharse dos veces de lo ajeno!

Cuando la soberanía nacional se está colocando en un terreno de independencia y dignidad para con todas las naciones, cuando estamos gritando muy alto para impedir que los extranjeros en la Repúblican vuelvan á abrogarse las exenciones que antes disfrutaban, cuando pomposamente se dice en el manifiesto, que celebrarémos tratados con las naciones europeas bajo términos puramente de reciprocidad, y cuando pretendemos cortar para lo de adelante todo motivo de reclamacion por parte de los extranjeros, ¿podrémos admitir la salvedad que se desprende de la ambiguedad maliciosa de la redaccion de este párrafo, que puede interpretarse á que solo perteneciendo las acciones de la compañía á una empresa nacional, los derechos que de ellas nazcan se ventilarán y decidirán segun las leyes y ante las autoridades mexicanas?

Señor, ya es demasiado; ya se trata de ponernos de nuevo á pupilaje de las naciones extranjeras, ya se vuelve á dar pretesto para otra cuestion Jecker, ya México vuelve á ser víctima de los ambiciosos extranjeros y manantial inagotable de explotacion punible!.... ¿Hasta cuándo, señor, se abusará de nuestra paciencia? ¿hasta cuándo dejará de cansarnos su desenfrenado arrojo?....

Y no se diga que el artículo 24 pone á cubierto por esta parte de todo peligro á la república. Por esperiencia sabémos que las naciones interpretan el espíritu de los contratos á su conveniencia, y los que propusieron la admision del artículo 17 sin duda alguna llevaban esa mira, porque hipotecando por tramos, ó las acciones del camino de hierro cierta ó ficticiamente en Inglaterra, ya habria pretesto para que nos diera á conocer su inteligencia en materia de números. ¿Si esa parte del artículo no es maliciosa, para qué se ha estampado en la concesion?

Señor, es al mismo tiempo en que el gobierno radica el asiento de una compañía en Inglaterra, cuando Inglaterra retira su legacion, su consulado y sus archivos. Y aun cuando se nos diga que todas las cuestiones se ventilarán como si fueran mexicanas, no se ventilan negocios de una compañía, sino en el lugar de su radicacion, de manera que el gobierno y los mexicanos, en su caso, tendriamos que ir, conforme á nuestras mismas leyes, á ventilar las cuestiones que se ofrecieron á los tribunales de Lóndres. Esta es una monstruosa contradiccion del artículo á que me refiero.

"Art. 18. Todos los terrenos que legalmente adquiera la compañía por cesion ó compra, los edificios, almacenes, estaciones, máquinas, herramientas, materiales y demas objetos que constituyen el camino, así como sus ramales y pertenencias, serán propiedad perpetua de los accionistas, pudiendo usar de ella en los términos y bajo las mismas condiciones que se acostumbran respecto de cualquiera otra propiedad, quedando sin embargo sujetos á las disposiciones que actualmente rigen, y á las que en lo sucesivo se dieren respecto de las vías férreas. Aun cuando por las causas que mas adelante se especificarán caduque la concesion, la compañía conservará la propiedad y uso de todos sus valores y el tramo de ferro-carril que hubiese ya construido."

El mérito de este artículo no deja de ser chistoso: dice que, aun cuando caduque la concesion, conservará la compañía la propiedad y uso de todos los terrenos que se le hayan cedido y el tramo del ferro-carril que hubiese construido. Es decir, que cuando la compañía conozca que no le conviene seguir explotando nuestro tesoro, por interes propio incurrirá en la pena de caducidad, y enterará ó no la multa de trescientos mil pesos, toda vez que no está afianzado. De todos modos se quedará con el camino que nos ha costado nuestro dinero, y con los terrenos que se le regalan, todo á perpetuidad, y con burla de nuestras leyes. Señor, esto es lo que se llama hacer capital á costa de los incautos.

"Art. 19. Para auxiliar el supremo gobierno las obras á que se refiere este decreto, se compromete á dar á la compañía la cantidad de quinientos sesenta mil pesos anuales, por espacio de veinticinco años, sin causa de réditos. El período de los veinticinco años se cuenta desde esta fecha."

La impugnacion de este artículo, como numérica, será parte de la corona fúnebre que la cámara dedicará á la compañía para cuando se trate de la discusion en lo general del dictámen de la comision.

"Art. 22. El ministerio de fomento entregará á la compañía el papel que ahora emite, en la cantidad que se estime conveniente, y la compañía tendrá obligacion de mantener siempre en los puertos y en la ciudad de México, competente surtido de él, para que el comercio pueda adquirirlo con la oportunidad debida. En ningun caso podrá la compañía venderlo á mayor precio, que el de su valor representativo, bajo la pena de devolver el comprador el exceso y de pagar el triple como multa en favor del erario."

Desearia impugnar este artículo con el mismo tono que he usado para con los anteriores; pero se trata en él, señor, de la dignidad nacional, del buen nombre de México, y no porque con tan poco respeto haya sido considerado en la concesion, me permitiré defenderla en otros términos que no sean aquellos que competan á un representante de la soberanía nacional.

Hasta ahora hemos visto, señor, que al que pide una cosa y se le otorga, se le exijan fianzas que garanticen lo que ofrece en cambio; pero era preciso que apareciera este memorable decreto de concesion, para que un principio tan general lo viéramos trasformado completamente.

La compañía que recibe muchos millones de pesos por favor, no da un solo peso en garantía, puesto que no puede llamarse tal la multa de trescientos mil pesos que se le impone á la compañía por el art. 35, en caso de caducidad. El gobierno mexicano que hace la gracia, presta á la compañía una garantía de cuatro á seis millones de pesos que se renuevan anualmente, por la miserable suma de quinientos sesenta mil pesos que se obliga á darla cada año; y se sujeta vergonzosamente á recibir veinte mil pesos mensuales de ella á cuenta de la inmensa diferencia que ha de resultar en la liquidacion que se practique. ¡Se condena á la nacion á soportar por veinticinco años el peso ominoso de este baldon!

Prescindo, señor, de la estupenda aberracion que se nota en no exigirle á la compañía garantía alguna de las cuantiosas sumas que se le entreguen, prescindo igualmente de no hacerse estensivas estas fianzas hasta cubrir el valor de las otras especies que se le otorgan; pero no puedo prescindir, señor, que el gobierno mexicano confiese que no es bastante legal para cumplir sus pactos y deponga su dignidad al caso de entregar prendas pretorias. ¿Y á quién se le da, señor? A una compañía que le ha estado faltando constantemente, á una compañía que tiene todas las trazas de mendigante, á una compañía, en fin, que todo podrá ser, pero carece por sus actos de toda legalidad y fortuna.

¿Es ésta la dignidad que proclamamos en nuestro manifiesto?—Por fortuna, señor, la representacion nacional se ha reunido á tiempo, para impedir que este borron sirva de norma á las naciones extranjeras, y que al venir á celebrar nuevos tratados con nosotros, nos exijan tambien, como garantía de ellos, la hipoteca de nuestras aduanas. Tan vergonzoso es el artículo en cuestion, que solo el tratar de él redunda en desdoro de la honra nacional.

"Art. 35. La caducidad por las causas á que se refiere el artículo anterior, no solo producirá la pérdida de la concesion, sino que traerá consigo la pena de satisfacer una multa de trescientos mil pesos ($300,000), y perder la parte á que se refieren los artículos 19 al 23, proporcional á la porcion del camino que no se hubiese construido."

Al fundar el proyecto de ley que últimamente tuvimos varios diputados la honra de presentar á la cámara, me referí á los trescientos mil pesos de que habla este artículo, como garantía que se exigia á la compañía. Ahora tengo que lamentar mi error, porque ni siquiera se nos halaga con esa ilusion: se refiere á ellos como pena que la compañía pagará en caso de caducidad.

"Art. 42. Es de la responsabilidad de la compañía cubrir los jornales de los trabajadores, los materiales y todos los gastos hechos ó por hacer en la construccion del camino, aun cuando los trabajos se ejecuten por contratistas ó sub-contratistas, pues éstos lo hacen en representacion de la misma compañía."

Nunca se ha sabido la organizacion de esa compañía que se llamó imperial; pero si ella existe, lo que está en duda, ella es la responsable de las deudas que están en la plaza. Ni el gobierno ni los mexicanos han podido confiar en extranjeros que nunca han visto ni tienen bienes en México, y esos ingenieros, cuyas cuentas de construccion son enteramente privadas con las compañías que los contrató, vienen con una monstruosidad inconcebible á pedir espera de dos años ante los tribunales mexicanos, pretendiendo dejar con esto á salvo á ese ente desconocido que se ha querido llamar: primero compañía imperial, y hoy compañía.... ¿qué? ¿Si será republicana ahora?

Sea ella lo que fuere, el hecho es que, debiéndose en la plaza cerca de medio millon de pesos y uno y medio al Sr. Barron, la compañía imperial ó republicana, y la constructora y cuantas mas se quieran figurar, están realmente fallidas puesto que no pagan lo que deben y que ha sido menester los nuevos bonos del gobierno mexicano, para que empeñados ó vendidos sirvan para pagar á sus acreedores.

Pero hay mas: dice este artículo que es de la responsabilidad de la compañía cubrir los jornales de los trabajadores, los materiales y todos los gastos *hechos* ó por hacer en la construccion del camino, aun cuando los trabajos se ejecuten por contratistas ó subcontratistas: ¿y por qué se cita en 28 de Diciembre último á los acreedores de la que se dice compañía constructora para oir sentencia en el juicio de espera que pidió?

El orador leyó el siguiente aviso:

"En los autos que el C. Lic. Emilio Pardo ha promovido en representacion de la compañía constructora del ferro carril de México á Veracruz, pidiendo espera á sus acreedores, se ha mandado citar por los periódicos para senten-