

presidente trata de abusar, pone, es cierto, los medios necesarios para ello, y usa de sus favoritos ó de sus asociados para llevarlo á cabo; pero se encuentra con el obstáculo de los diputados, representantes del pueblo, y de los senadores representantes de los Estados que son un valladar á sus pretensiones insensatas; pero entre nosotros, donde el Ejecutivo hace la eleccion á su sabor, tanto de diputados como de senadores, sus pretensiones sean las que fueren, encuentran apoyo, primero en una prensa que vive del poder, segundo en una mayoría parlamentaria que no se toma el trabajo siquiera de examinar las cuestiones cuya resolucion se le encomienda.

Infiérese de aquí que todavía nuestra revolucion no está concluida, porque no basta querer ser republicanos, es preciso serlo; es preciso ver creados en el país intereses poderosos que unidos destruyan los del Ejecutivo, cuando sean contra las prescripciones de la ley, ó cuando sean contrarios á los del país. Ese tiempo parecia estar cerca al tratarse del ferrocarril de la compañía "Union Contract," como ahora se aleja al establecerse el mas injustificable monopolio de las vías férreas.

En cuanto á las personas influentes que han existido en la actual administracion, que han ayudado al Ejecutivo en sus proyectos, que se han asociado á sus intereses, y que ejercen sobre él así como sobre el país una influencia decisiva, son varias; pero principalmente dos cuyos nombres México todo conoce, de tal suerte que no los pudiéramos ocultar sin que se nos sospechara de obrar maliciosamente. Ellos son D. Ramon Guzman y D. Manuel Romero Rubio.

CAPITULO XI.

Se reprueban las proposiciones sobre los sucesos de Zinacantepec.—Se declaran leyes orgánicas de las adiciones á la constitucion, las leyes de reforma.—Nuevo dictámen sobre el convenio de las tarifas.—Se exceptuan de contribucion en el Distrito y Territorio de la Baja California, las industrias no explotadas.—Informe del Secretario de la guerra sobre los sucesos de Coahuila.

En 10 de Noviembre de 1873, el congreso desechó las proposiciones del diputado Ortiz de la Peña, relativas á que se encausaran las autoridades que habian hecho los fusilamientos de Zinacantepec.

El 12 se aprobó el proyecto de ley de que fuesen leyes orgánicas las adiciones constitucionales, promulgadas en 25 de Setiembre de 1872, las conocidas con el nombre de reforma, expedidas el 25 de Julio de 1856 y su reglamento de 30 de Julio del año siguiente, 12 y 13 de Julio de 1859, 23, 28 y 30 del propio mes y año, 4 de Diciembre de 1860, 5 de Febrero de 1861, 30 de Agosto de 1862-26 de Febrero de 1863 y 10 de Diciembre de 1863.

El 15 se dió lectura á un proyecto de ley firmado por los Sres. Romero Rubio y A. Lerdo de Tejada, para que

se aprobasen los convenios de 10 de Mayo de 1872, llamados de las tarifas. De los suscritos ya hemos dado á conocer uno; no será por demas decir que el segundo es pariente inmediato del Presidente de la República. A este dictámen iban acompañados los dos anteriores sobre el mismo asunto, suscrito el primero por los Sres. Prieto y Rosas, y el segundo por el Sr. Rojo, de que dimos cuenta en la página 204 de nuestra historia. En el nuevo dictámen se hacian valer las razones de que el Ejecutivo autorizado por el sexto congreso para que negociase con la Compañía Limitada del ferrocarril Mexicano, la reduccion de fletes de los frutos nacionales que pudiesen exportarse al extranjero, celebró un convenio en 15 de Marzo de 1873, con la expresada Compañía.

Que desde entonces se consideró este negocio como uno de los mas vitales para el desarrollo de los intereses agrícolas y mercantiles del país, consagrándose la Cámara á su estudio en su conjunto y pormenores, con todo el empeño que reclamaba su reconocida importancia, mas que el período en que se sometió á su exámen, estaba destinado con especialidad, á la discusion de la cuenta y de los presupuestos por cuya causa no se discutió, ni menos se resolvió.

La comision se manifestaba perpleja y embarazada, ya por la novedad de todas las cuestiones que entraña, ya tambien por su insuficiencia para dar una solucion que satisfaga los grandes intereses que con él se relacionan. Pero que habiendo estado el asunto mucho tiempo bajo e dominio público, y habiendo contribuido la prensa á ilustrar la cuestion, y colocarlo en su verdadero punto de vista, podian presentar un dictámen.

Despues de estas consideraciones y de otras varias de

poca importancia, la comision decia que habia tenido que examinar desde luego:

"1.º Cuáles son los derechos que la Compañía tiene para fijar el precio de sus tarifas, en virtud de la concesion de 27 de Noviembre de 1867, y las modificaciones que se hicieron en 11 de Noviembre de 1868.

"2.º Cuáles son los medios que el gobierno podia emplear para bajar el precio de las tarifas segun la autorizacion que por decreto de 10 de Mayo de 1872, le otorgó la Representacion nacional.

"3.º Cuáles son las ventajas que con relacion á estos derechos y obligacion recíprocas, ha alcanzado el público por el convenio referido.

"4.º Cuáles son los gravámenes que en compensacion de estas ventajas se han impuesto á la República.

"5.º Cuáles son los puntos que abraza el convenio de la competencia exclusiva del Ejecutivo, y cuáles corresponden á la competencia de la Cámara."

Mas á pesar del exámen de estos puntos, decia que no entraba en su ánimo hacer un análisis extenso de todas las consideraciones que pudiesen tenerse presentes para resolver cada una de las cuestiones iniciadas, y se limitaba á las pocas consideraciones que siguen:

No cabia duda en su concepto que la "Compañía del ferrocarril de Veracruz," tenia el mas perfecto derecho de fijar el precio de sus tarifas, dentro de los límites que las leyes relativas le prescribieron. No cabia duda tampoco, que una vez aprobadas estas tarifas por el gobierno, y fijada la categoría de las mercancías y el flete que les corresponde, no se podian bajar las tarifas sin el consentimiento de los concesionarios, porque de otra manera se lastimarian derechos adquiridos, se violaria la fé de los

contratos, y quedarían rotas por completo las obligaciones recíprocas que establecieron las leyes de 17 de Noviembre de 1867 y 11 de Noviembre de 1868, entre la Nación y la "Compañía del ferrocarril de Veracruz." Por esta causa el Ejecutivo, *para llenar las aspiraciones públicas, de que la baja de precios de fletes hiciera posible la exportación de ciertos efectos nacionales*, tuvo necesidad de entrar en arreglos con la compañía concesionaria, llevando por principal objeto el que este arreglo se combinara con los intereses de la agricultura y del comercio del país.

Que bajo este aspecto, no cabía duda de que la baja de precios de tarifa, importaba un beneficio á los intereses del país. "Así lo reconocieron, dice la comisión, y lo han sostenido los representantes de los Estados de Puebla y Veracruz, cuyas opiniones son muy respetables y atendibles, tanto por el celo que han manifestado siempre en bien de dichos Estados, como por su notoria ilustración y patriotismo."

Las cargas que en compensación de estas ventajas según el dictámen, se imponían á la Nación, no eran por lo mismo tan graves como á primera vista parecían, pues se limitaban á que el Gobierno autorizara á la Compañía á aumentar su capital social para convertir y consolidar su deuda flotante; á alterar la división por mitad de acciones y obligaciones; y á subrogar á la misma Compañía en lugar del concesionario del ferrocarril de Veracruz á Puebla, pasando por Jalapa, no siendo la autorización, para emitir nuevas obligaciones y acciones privilegiadas, sino una simple operación de crédito, muy común y natural de empresas de caminos de fierro que no pueden establecerse, desarrollarse, ni tener vida sin esta clase de combinaciones.

Decía la comisión que el aspecto con que se ha presentado

este negocio es como el de un contrato que se debía aprobar ó reprobado en su conjunto y no en sus pormenores; manifestaba que no era su intento poner restricciones á la soberanía nacional, porque debería tenerse presente que estos límites no eran obra ni de la voluntad del Ejecutivo, ni mucho menos de la Compañía concesionaria, sino de la naturaleza de las cosas, que no permitían que se resolviese por la voluntad de uno solo, lo que dependía de dos intereses que deseaban armonizarse, y ponía como ejemplo la práctica parlamentaria, de que no se modificaban los tratados internacionales en sus detalles, sin que se aprobasen ó reprobasen en conjunto, y que si el congreso modificara el convenio, obra de dos intereses, lo destruiría, y sus resultados serían frustráneos para la Nación y para los contratantes.

Además, agregaba: debemos tener presente que no todos los puntos que contiene el convenio en cuestión, pertenecen á la competencia de la Cámara, y que precisamente á los que se consideran mas capitales, corresponde su examen y resolución al Poder Ejecutivo, pues tanto lo que se relaciona con la alteración del capital y del monto de acciones y obligaciones, como lo que se refiere á la baja de tarifas, y clasificación y nomenclatura de mercancías, es del resorte exclusivo del Ejecutivo, que bien pudo tratar sobre todas estas cosas sin la intervención del Congreso." La conducta del presidente, era por lo mismo un desprendimiento, una gracia, un deseo de armonía con el cuerpo legislativo y de buscar el acierto en todos sus actos.

Este era el nuevo dictámen sobre las tarifas, en que como se ve, la comisión mas de alguna vez se contradecía, pues aseguraba que el Ejecutivo quería marchar en armonía con el legislativo, cuando exigía al mismo tiempo, de

la representacion nacional, el que no modificase el convenio. Ambas cosas, por mas que se diga, son incompatibles.

En 18 de Noviembre, se expidió el siguiente decreto:

“Se exceptúan por tres años del pago de contribuciones directas en el Distrito federal y Territorio de la Baja California, todos los establecimientos de cualquiera industria no explotada hasta la fecha en la República.”

En la misma sesion, el diputado Garza García presentó una proposicion para que el ministro de la Guerra informara en la próxima sesion, sobre los atentados cometidos por el gobernador Zepeda y las fuerzas federales, contra los CC. Andrés Calzada, Dámaso Rodriguez, Antonio Garza Ramos, Serapio Zepeda, Jesus de los Santos Coy, Fermín Villareal y Rafael Melo. Para apoyar su proposicion decia:

“Todos saben que en Coahuila el gobernador ha mandado una fuerza federal, que no ha tenido mas objeto que hacer que las garantías que otorga la Constitucion, sean una burla. ¿Cómo puede explicarse que el gobernador Zepeda imponga empréstitos, y cómo puede explicarse que la fuerza federal le haya ayudado á extorsionar á los particulares?”

La proposicion aunque rebatida, fué aprobada.

Al siguiente dia el secretario de la guerra presentaba su informe. En él, despues de hacer una reseña de los sucesos pasados en Coahuila, y de manifestar que no era cierto que la fuerza federal hubiese cometido algun exceso, sino que estaba en aquel Estado para lo que en lo sucesivo pudiera suceder, concluia:

“Es de sentirse, y el Presidente me encarga lo manifieste así á la cámara, que en estos casos el gobierno no tenga

absolutamente medios para terminar el conflicto, porque no puede coartar la soberanía de un Estado, intervenir en la cuestion de la localidad y constituirse en árbitro de su derecho. Esto es absolutamente inconveniente, y para cortar males semejantes, ha pretendido el Ejecutivo la reforma constitucional. Mientras el gobierno no tenga autorizacion especial como se le ha dado en otros casos, en último extremo ha ocurrido *al Estado de sitio*, porque es la única manera que ha encontrado de poder intervenir, cuando un Estado llega ya á la disolucion, y por el conflicto se nulifica la accion de sus autoridades, trastornándose el órden público, siendo víctimas los pueblos de las extorsiones de todos, sin poder esperar un remedio eficaz en lo ordinario. Entonces la Union tiene que apoderarse de ese Estado, para hacerlo entrar en su régimen interior.”

Efectivamente, á falta de una regla constitucional, el gobierno ha usado y abusado del estado de sitio.

Encontrará el lector en este capítulo los hechos ligeramente apuntados, en que descansa la historia de la administracion de D. Sebastian Lerdo de Tejada, y que han formado la base de su política. Por una parte alhagar al pueblo, ó mejor dicho, al partido liberal que es el activo y el fuerte en la República; por el otro, oprimir hasta donde es posible á los Estados; por el otro, y es el principal, llenar á sus favoritos de consideraciones, formando una camarilla sin otro norte que la especulacion.

¡A cuántas consideraciones se puede prestar esa política! ¡De cuántos reproches es merecedora una administracion que ha desconocido en todos sus actos todas las reglas de la moralidad! ¡Cuántas maldiciones no tendrá derecho á lanzarle un pueblo á quien pudo hacer feliz, y que no está haciendo sino el mas pobre y el mas desgraciado!

Sobre todo, el asunto de las tarifas, que es la mancha mas negra en el gobierno de estos tres años, debiera llenar de sonrojo, si no á los fautores del crimen que fueron los que obtuvieron las ventajas, á lo menos á aquellos de sus cómplices que no obtuvieron ningunas.

Como quiera que sea, aunque con una infinita repugnancia, con una de esas repugnancias que apenas nos dan fuerzas para sostener la pluma entre las manos, vamos á ocuparnos de ese súcio, de ese indecentísimo negocio.

CAPITULO XII.

DISCUSION Y APROBACION DEL CONVENIO DE LAS TARIFAS.

En 10 de Mayo de 1872, recibia el Gobierno para su aprobacion el decreto siguiente:

"Art. 1º. Se autoriza al Ejecutivo para que negocie con la compañía empresaria del ferrocarril de Veracruz, una reforma en la parte de la tarifa que se refiere á los gastos nacionales en su movimiento de descenso á la costa, en términos que el flete por tonelada no exceda de diez pesos en toda la extension de la línea.

"Art. 2º. A los diez dias de la fecha de esta ley, el secretario de fomento dará cuenta al Congreso para su aprobacion, con el arreglo que se celebre con los concesionarios."

Un diputado, gobiernista por cierto, explicaba en una sesion del último período de 1873, la razon que se habia tenido para autorizar al Ejecutivo á hacer semejante contrato. La compañía inglesa, debido á la falta de competencia, habia subido los fletes y pronto se vió que un fer-