

El encargado del Ministerio de Gobernacion se opuso al proyecto, alegando que tal rebaja produciria un *déficit*.

El Sr. diputado Castañeda combatió victoriosamente el dictámen aunque en vano, pues no hay reforma por mas benéfica que sea, que no fracase cuando no la apoya la voluntad del Ministerio. En la cámara, y en la prensa se alegó repetidas veces tanto en esta ocasion, como en otro periodo de sesiones en que se presentó una proposicion semejante, que la institucion de correos no tiene por objeto crear una renta, sino el hacer un servicio al público, servicio necesario, indispensable en todo país donde ha penetrado la civilizacion. Por lo mismo, mientras mas al alcance de la generalidad estuviera esto, mas llenaria su objeto, debiendo señalarse en caso necesario una cantidad en el presupuesto para cubrir el *déficit* que pndiera ocasionar la baja en las tarifas de la correspondencia.

Se alegaba como un hecho que á la generalidad no aprovecha el correo, porque el porte ordinario de una carta equivale al sueldo de un dia de nuestras masas de proletarios, siendo ademas gravoso á la mayor parte de la clase media. Deducíase de esto que como consecuencia forzosa, comun á todas las gavelas que pesan fuertemente sobre el pueblo, se seguiria el contrabando, el que tiene lugar por medio de todos los viajeros, de todos los conductores de correos y de diligencias, de todas las oficinas mismas de la Federacion, quienes bajo la firma del empleado y el sello de la oficina remiten al correo la correspondencia particular.

Y se alegaba, por último, que la suposicion de que la renta bajase con la rebaja del porte, ademas de ser gratuita, era contraria á la experiencia económica, que nos dice que á medida que son menores los derechos impuestos, por

ejemplo, á la exportacion, á la importacion, al flete, etc., etc., mayores son las entradas, porque la baja de las tarifas se compensa, con la gran multitud que hace uso de ellas.

Todas estas razones de sentido comun, que en compendio exponemos, fueron alegadas, sin quebrantar la resolucion preconcebida del ministerio, lo que nos hace repetir que ninguna buena mejora material podemos esperar de la presente administracion.

En 24 del mismo mes, la Comision primera de puntos constitucionales, compuesta de los Sres. Montiel y Duarte y Dondé, iniciaban una reforma al art. 78 de la Constitucion, proponiendo que en lo sucesivo "el Presidente entrará á ejercer sus funciones el 1^o de Diciembre y durará cuatro años en su encargo, pudiendo ser reelecto para el periodo siguiente, y para que pueda serlo en adelante, deberá transcurrir cuando menos, un periodo de cuatro años, contado desde el término de sus funciones."

Se apoyaba este proyecto de reforma en que la paz y la estabilidad de nuestras instituciones no se combinan fácilmente con la permanencia indefinida de un ciudadano en el Poder Ejecutivo, porque las democracias viven y prosperan merced á la movilidad periódica de sus funcionarios. Los autores del dictámen creian que de esta manera se evitarian conflictos y trastornos de la paz pública, y mas si en las constituciones particulares de los Estados se señalara el límite, hasta donde fuera prudente conceder el permiso de que fuesen reelectos los encargados del poder Ejecutivo, huyendo á la vez de la restriccion de este derecho, con agravio del ciudadano y con perjuicio á la posibilidad de desarrollar en un periodo conveniente un programa político.

Esta modificación constitucional que tan benéfica hubiera sido al país, y que hubiera contribuido á calmar la excitación política, tuvo su primera y segunda lectura, y aun se señaló día para la discusión, lo que no se verificó, quedando el asunto en ese estado.

El 13 de Noviembre comenzó á discutirse el importante proyecto de la ley orgánica de las reformas constitucionales, que publicamos en el capítulo 3.º del libro 1.º; discusión que se prolongó hasta el 8 de Diciembre próximo, y habiendo sido devuelto sin observaciones por el Ejecutivo, se aprobó definitivamente el día 10.

En 16 de noviembre se daba lectura en la Cámara á un contrato celebrado entre el Ministro de Fomento y los Sres. Camacho y Mendizábal, para la construcción de un ferrocarril de México á la ciudad de Leon. En la comunicación del Ministro que le precedía se dice que después de declarada la caducidad de la concesión, que se hizo á la compañía mexicana para la construcción de los ferrocarriles interoceánico é internacional, el gobierno se dedicó á promover arreglos para la formación de una nueva compañía.

Que no fué posible que la vía férrea, abrazara la longitud de un ferrocarril internacional ó interoceánico, por que para obras de tal extensión se requieren combinaciones que no dan resultado sino después de largo tiempo; pero que como hay en nuestro país una imperiosa necesidad que es preciso satisfacer sin demora; como la opinión pública anhela por la pronta construcción del ferrocarril que parta de esta capital al interior de la República, buscó los medios de atender á tan justa exigencia, aun cuando la obra no fuese de la magnitud dicha.

Que las bases de que se sirvió para el convenio fueron en

lo general las contenidas en la concesión decretada á favor de los 14. Que las modificaciones principales se contraen al trayecto del ferrocarril, á su longitud, á la subvención y al modo de asegurar la ejecución de la obra.

“El ferrocarril partirá dice la comunicación, de esta capital y terminará en Leon, pasando por Querétaro, Celaya, Salamanca, y Guanajuato, cuyas poblaciones quedarán unidas bien sea por la línea troncal ó por medio de ramales. La longitud aproximada de este camino se puede estimar en cuatrocientos cincuenta kilómetros.”

“En circunstancias en que se considera muy peligroso el empleo de capitales en empresas de ferrocarriles, aun en países en donde estos han dado buenos resultados, no había esperanza de que en México se conformara ninguna compañía con la subvención que antes estuvo decretada de ocho mil pesos por kilómetro; el gobierno tuvo necesidad de aumentar la subvención á *nueve mil quinientos pesos por kilómetro*, y de hacer alguna otra concesión, para presentar estos estímulos á los empresarios, que de otra manera no hubieran consentido, según lo expresaron, en aceptar la obligación de construir el ferrocarril ya mencionado.”

Que se estipuló con la compañía que la subvención se pagaría por kilómetros construidos con obligaciones, sin interés, amortizables al 8 por ciento de los derechos de importación de las aduanas de Veracruz, Tampico, Manzanillo, Mazatlan y Guaymas.

Que á los diez y ocho meses de expedida la ley de concesión, deberían estar construidos cincuenta kilómetros de ferrocarril, y todo el camino debería terminarse en cinco y medio.

Y que la compañía para garantizar la obra puso en depósito en el Monte de Piedad 150,000 pesos.

No intentaremos hacer el exámen minucioso de cada uno de los artículos de la concesion, porque sería una repetición muy fastidiosa de los que ya hemos hecho de las demas compañías y solo nos referiremos á los puntos principales:

Los trabajos del ferrocarril deberian comenzar á los diez meses de expedida la ley.

A los diez y ocho deberian concluirse cincuenta kilómetros cuando menos y en cada año cien, ó doscientos cada dos años.

El ferrocarril todo en el término de cinco años y medio.

El no cumplir con las dos últimas condiciones se estipuló que fuese causa de caducidad.

La compañía para considerarse organizada deberia tener en suscripción de acciones de á 100 pesos cuando menos, el capital de \$ 1.000,000. Este sin embargo no se señala en la concesion sino que se fijará de acuerdo con el Ejecutivo en vista de los planos y perfiles.

Ademas, segun el artículo 125 de la concesion se cria una renta nacional por medio del establecimiento de una lotería en el Distrito federal por término de quince años, que principiaron á contarse á los seis meses de publicada la ley, no pudiendo autorizarse el establecimiento de ninguna otra lotería en el Distrito federal. El producto libre del 18 p c de la lotería despues de deducidos los gastos de cada sorteo, se aplicó á la Compañía, la mitad como subvencion y la otra mitad á cambio de acciones que recibirá el gobierno á la par. Durante los quince años, los premios no podrian gravarse por ninguna contribucion en mas del 6 p c . La Compañía presentará al Ejecutivo anualmente para su aprobacion, un proyecto del número de los sorteos que han de tener lugar en el año. Ahora bien, los

que en el presente se verifican son: uno diario de á 1.000 pesos; uno semanario de á 4.000, uno mensual de 20.000 y por último, habrá uno extraordinario de 60,000.

La Compañía Camacho-Mendizábal, como es notorio, no es mas que la Compañía del Ferrocarril Mexicano, la que despues de haber caducado obtuvo con grandes ventajas una próroga del plazo con la nueva concesion, aunque bajo otra razon social. Si se hubieran admitido las proposiciones hechas por Sullivan, el país tuviera ya un gran tramo de ferrocarril, y no habria perdido el tiempo en dilaciones y en intrigas. A la Compañía Camacho-Mendizábal se le hacian concesiones que la de Sullivan jamás solicitó, y para hacer esto mas perceptible, haremos algunas comparaciones.

Sullivan se comprometia á levantar en un año el plano de México á un puerto del Pacífico, y de Leon á á la frontera del Norte; mientras que nueve meses se concedian á la de Camacho-Mendizábal por el solo reconocimiento de México á Leon.

Sullivan, terminado el plazo para el principio de los trabajos, deberia concluir 159 kilómetros en 12 meses, y á la Compañía Camacho-Mendizabal, se le dan 8 meses en la misma forma ¡para terminar 59!

En 8 años deberia terminar Sullivan las dos inmensas líneas al Pacífico y á la Frontera; mientras que á la Compañía Comacho-Mendizabal se le dan cinco años y medio para terminarlo de México á Leon.

Sullivan pedia 8,000 pesos de subvencion por kilómetro; á la Compañía Camacho-Mendizábal se le regalan 9,500.

Sullivan solicitaba la subvencion despues de construidos 150 kilómetros; á la mimada Compañía mexicana se le dará despues de terminados 25.

Sobre todo Sullivan, no tenia las ventajas de esa lotería única de que goza la Compañía Camacho-Mendizabal, ó por otro nombre, del Ferrocarril Mexicano.

Vease como el Ejecutivo atendia á esa *imperiosa necesidad* que hay en nuestro país de ferrocarriles; como halagaba á la *opinion pública* que *anhela empeñosamente* por la pronta conclusion de los mismos.

Pero de todas las diferencias que hemos apuntado, la principal es que la Compañía Camacho-Mendizabal va á construir un ferrocarril de poca estension que desnivela la poblacion y el comercio de los Estados de Occidente, haciéndolos de peor condicion á la de los que tocan las playas del Golfo de México; mientras de que el ferrocarril de la empresa representada por Sullivan, destruiria todos estos inconvenientes. Esto solo confirma lo que antes hemos dicho, y es que la administracion actual, mas que de los intereses de la Nacion, cuida de los de la Compañía inglesa, la Compañía llamada mexicana, que tan fatal nos ha sido.

En cuanto al monopolio de la lotería única, no puede ser justificada por mas que la argucia trate de hacerlo. El art. 4^o de la Constitucion dice que todo hombre es libre para abrazar la profesion, industria ó trabajo que le acomode, siendo útil y honesto, y para aprovecharse de sus productos, sin que se le pueda impedir sino por sentencia judicial cuando ataque los derechos de tercero, ó por resolucion gubernativa, cuando ataque los de la sociedad.

Pues bien, desde el momento en que el gobierno toma para sí una lotería, el trabajo que por ella se emprende es *honesto*, y desde el momento en que le consagra al ferrocarril es *útil*. ¿Por qué pues se impide á aquellos que tenían una lotería dedicada á algun objeto útil, el que continuen en ella? No hubo resolucion gubernativa, no hubo

sentencia judicial, hubo sí una ley que impidió á los empresarios el ejercicio de un derecho sancionado por la Constitucion, una ley por lo mismo anticonstitucional, por la cual los perjudicados pudieron solicitar con buen éxito el amparo de la justicia federal, cosa difícil ahora que el Ejecutivo ha elegido los magistrados que mas le convienen, y que ha reasumido de hecho entre sus facultades, las del único poder que hasta ahora habia permanecido independiente.

No son las consideraciones que hemos hecho las mas graves que ofrece la cuestion, sino las siguientes: ¿Por cuanto tiempo se ha otorgado la concesion á los Sres. Camacho-Mendizabal? ¿Cuándo pasará el ferrocarril en propiedad al gobierno? Es lo que la concesion no dice y no parece sino que se trata de dar una propiedad perpetua á la Compañía, á pesar de los 9,500 pesos por kilómetro, á pesar del 9 por ciento de subvencion de la lotería única, y del 9 por ciento en cambio de acciones tomadas por el gobierno. Este punto, que ignoramos por qué no ha llamado la atencion, debe ser aclarado por honra del país y por honra del gobierno.

Sobre todo, veremos mas adelante si la empresa caduca, y entonces tendremos ocasion de preguntar. ¿Qué fué de la multa? ¿En qué se invirtieron los productos de la lotería única?

Como lo saben hoy siendo testigos de vista y como lo sabrán mas tarde cuantos sean lectores de este trabajo, durante la administracion inmoral de D. Sebastian Lerdo de Tejada no se ha obedecido mas ley que el capricho, ni ha existido otro móvil para los actos públicos que el interés individual. Siempre que se ha tratado de una especulacion ó de una trama electoral, el gefe y su círculo se han

echado el pudor á las espaldas. Ni las murmuraciones de los nacionales y extranjeros que manejan los giros de importancia, ni la voz de la prensa que por sus mil bocas los ha desprestigiado, ni la grito de la sociedad entera, han sido bastantes á contenerlos. Ciegos y sordos por sistema, no han tenido ojos ni oídos mas que para sus utilidades.

En la línea de las especulaciones apenas hemos pasado en ligera revista: el ferrocarril de Veraacruz y los muchos millones que en su construcción y mantenimiento se han consumido, al grado de que cuesta cinco ó seis tantos mas de su valor intrínseco segun la opinion de los inteligentes, sin que la Nación haya reportado ventaja alguna y sí muchos perjuicios; el escandaloso negocio de las tarifas, que segun se demostró en teoría y se está demostrando en la práctica, produce la parálisis del movimiento mercantil y por consiguiente la ruina de la República; la negociacion de ferrocarriles urbanos que entre otras ventajas cuenta con la de no estar sujeta á regla alguna y con el privilegio de causar cuantas molestias y gravámenes quiera al público de México que es el mas sufrido de cuantos públicos hay en el mundo; la derrota producida con el ministro de fomento y las cámaras, dóciles instrumentos del negociantismo, á las empresas americanas que intentaron establecer ferrocarriles en el país, cuyos trabajos ante el poder rindieron necesariamente algun producto positivo; la concesion á la Compañía de los 14 que vino cuando menos á salvar de una crisis á la llamada inglesa; el convenio con la casa Camacho-Mendizábal (aquí es necesario advertir que todas las casas son una misma aun cuando aparezcan distintos nombres) para que haga un ferrocarril á Leon dándole fondos para la construcción y la propiedad del camino, con mas el monopolio de las loterías; el privilegio para ha-

cer el ferrocarril de Matamoros, la canalizacion de la laguna etc. etc. á la misma casa de Camacho; el negocio de las exposiciones nacionales, municipales y extranjeras, que no deja de ser lucrativo; el monopolio de los principales empleos y de la influencia en el gobierno para manejarlo todo y para remate de cuentas el ruidoso asunto que ya se susurra del reconocimiento de la deuda inglesa. Y no queremos ocuparnos de la contrata de la Orchilla en la Baja California que produce á la caja de la especulacion actual un pico de dos millones anuales.

Todo lo relativo á elecciones puede nivelarse si es que no supera al ramo de los negocios lucrativos, pues en uno y otro se ven sobra de cinismo y falta de la dignidad para realizar á la vista de todos lo que en épocas mas remotas perderá el vértigo de la codicia la fiebre del mundo. . . .

El escritor que quiera referir este período de la historia de México con la templanza y circunspeccion que aconseja la filosofía, correrá el riesgo de no ser comprendido de nadie. ¿Cómo sería posible que un novelista, por ejemplo, tratando de describir una cueva de bandoleros se pusiera á pintar las cuevas de un claustro de anacoretas, solo porque el lector no lo fuera á juzgar apasionado? El vicio debe tratarse como vicio, la virtud como virtud. Hé aquí la verdadera mision de un historiador concienzudo.

Con esta creencia y con la necesidad de llamar á las cosas por sus nombres, se nos escapan á veces frases que pudieran llamarse vehementes ú ofensivas y que no son sino el pálido reflejo del horror que infaude á todo corazón recto ese cuadro de liviandades, ese conjunto de picardías, esa mazmorra de crímenes que con tanta repugnancia estamos describiendo.

A esta categoría pertenecen las intrigas electorales de que hemos hecho referencia.

Pero la pluma se nos resiste entre los dedos, nuestra voluntad se nos revela para hacer en estos momentos aun que sea consideraciones generales, sobre los abusos sin cuento que han tenido lugar bajo la admistracion de Lerdo de Tejada para convertir el sufragio en una farsa, al punto de que se ha matado la fé pública, se ha deshecho esa base de nuestras instituciones, se ha herido en el corazon á la República. . . . Preferimos por honor del país no tocar este asunto en toda su odiosa monstruosidad, ó tratarlo en otro capítulo si llegamos á considerarnos con la calma suficiente para hablar sin indignacion de hechos que no han podido menos que lastimar la dignidad de todos los mexicanos, á quienes cupo la desgracia de vivir en esta época de vilipendios y degradaciones.

CAPITULO VI.

Nuevos proyectos de ferrocarril.—Expulsion de las hermanas de la caridad.—Pronunciamiento frustrado del general Rocha.—Confinamiento de algunos gefes del ejército á determinadas poblaciones.—La comision astronómica en el Japon.—Principio del asunto Mejía.—Beraza y culpabilidad de la casa de Barron, Forbes y compañía.—Conseccion de facultades extraordinarias al Presidente.

En 14 de Octubre de 1874, dos dias antes de que el 7.º Congreso cerrara el tercer período de sus sesiones ordinarias, el Ministro de Fomento le presentaba su nuevo contrato celebrado entre el Ejecutivo y el representante de la Compañía del Ferrocarril internacional de Texas, Mr. Lee Plumb. Al contrato se acompañaba una comunicacion expositiva del mismo, suscrita por el Ministro. Decíase en ella que el ferrocarril de México á Leon, será de grande utilidad para los Estados por donde pasa la vía, que presentará un medio de comunicacion fácil y breve al comercio y á la agricultura; pero que este ferrocarril producirá, ademas, otras ventajas de grandes resultados para mas adelante, por expeditar la formacion de nuevas empresas que tomen á su cargo la prolongacion de la vía hasta la frontera del Norte.

Que el gobierno no podia conformarse con llevar el ferrocarril al centro de Estados importantes y populosos, ni