

elementos mas que suficientes para mitigar su hambre y satisfacer sus primeras necesidades.

Dos compañías ferrocarrileras á la vez ofrecian á México plantear nuevas vias de comunicacion violenta.

El Sr. general W. S. Rosecrans, legítimo representante de la compañía "Union Contract" de Pensilvania, era uno de los empresarios que venia á ofrecer á México el verdadero camino de los adelantos para que pudiese esplotar sus cuantiosos é inagotables elementos de prosperidad.

El Sr. ingeniero Eduardo Lee Plumb, legítimo representante de la Compañía del Ferrocarril Internacional de Tejas, era el otro empresario que habia llegado al país invitando á México para que se pusiese en aptitud de resarcirse de sus desgracias pasadas, consecuencia de tantas guerras civiles.

Cualquiera de las dos empresas que se hubiera aceptado, habria hecho resentir en el país la benéfica influencia de esas altas empresas, no solo en su término, sino aun antes de ponerse en ejecucion, pues al principio de ella se habria facilitado á millares de brazos inertes el trabajo de que carecen.

Tanto el general Rosecrans, como el ingeniero Plumb, contaban con garantías mas que suficientes para halagar á los mas susceptibles y desconfiados.

El Sr. Rosecranz llegó á ofrecer á la Secretaría de Fomento como fianza, firmas respetables en el mundo del comercio, ó el depósito de los doscientos mil pesos que se le exijia por esa misma cantidad.

El Sr. Lee Plumb tambien ofrecia todo género de garantías pecuniarias; y en rigor de justicia dirémos, que el Gobierno jamás tuvo motivo para rechazar ninguna de las dos garantías.

La prensa oficial de aquella época sostuvo largamente que el general Rosecrans no presentó en tiempo hábil la fianza; pero segun los datos publicados por el referido Rosecranz, aprovechó el tiempo y la fianza se presentó en tiempo oportuno.

En cuanto al Sr. Lee Plumb no entró en esas dificultades, segun parece, porque era menos antipático al Sr. Lerdo apoyar la concesion que debiera oederse á la compañía del ferrocarril internacional de Tejas.

Si la memoria no nos es infiel, podemos asegurar que el representante de la compañía "Union Contract" dijo en la prensa y aun en algun folleto, que el Sr. general Palmer, agente ejecutivo apoderado de la compañía, habia autorizado con su acuerdo el gasto prematuro pero indispensable de proceder á fijar la línea, presentar los planos y perfiles de doscientos kilómetros de ella, emprender desde luego su construccion y terminarla al año de haber sido aprobados los planos y perfiles referidos, suponiendo que el Gobierno de México no habia de poner obstáculos tan pueriles; deseando hacer esto último, para dar una prueba palmaria á la República y á sus funcionarios, de que la Compañía de que tenia el honor de ser representante, poseia todos los medios necesarios para llevar á cabo el ferrocarril interoceánico.

En seguida, el agente de la Compañía "Union Contract" para quitar toda duda, se comprometió á someter á la aprobacion del Ministerio de Fomento, dentro del plazo de tres meses, nuevos perfiles y planos de los referidos doscientos kilómetros.

Los señores diputados Ramon Guzman y Cañedo fueron de los opositores al ferrocarril interoceánico, los que mas se distinguieron por sus ataques continuos.

En la prensa tambien se hacia coro á la opinion de los diputados antes referidos, haciéndose valer hasta la suposicion de que con dichas empresas podian sobrevenir complicaciones internacionales.

Esa misma prensa dirijia ataques embozados á los agentes del ferrocarril interoceánico; y en la Cámara los amigos de esa oposicion hacian lo mismo.

El Sr. Rosecranz pedia al principio como subvencion ó auxilio al Gobierno, nueve mil quinientos pesos, despues ocho mil y por último, siete mil.

El Gobierno de México con anterioridad, en vida del Sr. Juarez, tan creyó oportuna la realizacion de esa grande mejora para el país, que tuvo intencion de obligarse á subvencionar á la Compañía "Union Contract;" pero por la falta de terrenos baldíos surgieron algunas dificultades.

En la actualidad aparecia tambien la difícil cuestion de que la vía fuera ancha ó angosta, y sobre esto hubo polémicas acaloradas en la Cámara, tomando los amigos de la vía ancha las bases en que apoyaban sus objeciones los diputados enemigos, lo que traia como corolario un círculo vicioso.

Teorías de Mr. Fairlie vinieron en apoyo de la vía angosta, la economía no tanto en el costo de la construccion de los terraplenes, material rodante, locomotivas, etc., sino en el peso bruto que se reduce en los carros de mercancías y pasajeros un 33 por ciento en la vía angosta; pero en aquellos momentos, los cálculos matemáticos y la ciencia no eran el motivo que deberia influir mas en el negocio del ferrocarril.

Comparaciones entre diversas líneas ferrocarrileras del mundo se escucharon en el salon de sesiones del Congreso, y muy particularmente entre los caminos de Pensilvania y Deuver, probando los que apoyaban la vía angosta, con ecuaciones sencillas, que las locomotoras de la vía estrecha pueden tener teóricamente la misma velocidad que las de la ancha, indicando ademas que hay un exceso de velocidad en las locomotoras de las vías anchas, que en la práctica nada vale, y que solo puede servir de argumento en su teoría.

El Sr. diputado Ramon Guzman exponia entre otras objeciones, que en los ferrocarriles de vía angosta, no podria conducirse fácilmente soldados de caballería; pero el Sr. diputado Mancera probó á esa objecion, que no se necesitaban tantos vehículos en la vía que defendia para la conduccion de cabalgaduras, como suponía el Sr. Guzman; demostrando, ademas, que el peligro que se suponía en los caminos de

vía angosta, era del todo imaginario, para lo que se sirvió de algunas anécdotas históricas.

En aquellas sesiones, algun diputado afecto á la vía angosta, puso en juego no solo sus conocimientos particulares, sino que extractó magníficos artículos de ferrocarriles, escritos por notabilidades europeas y americanas, siendo el objeto de estos probar que se abultaban los referidos peligros, y segun datos del ingeniero Spooner, en el camino Festimoig, de menos de dos piés, no ha habido ejemplo de que ningun carruaje se haya volcado, no obstante que aquella línea se encuentra en un país sujeto á frecuentes tempestades, y que los trenes atraviesan curvas escesivamente estrechas,

Ademas, como la vía construida en México, de esta capital á Toluca es angosta, los amigos de ella tuvieron oportunidad de probar que esa concesion revelaba que el Congreso concesionario no participó de tantas aprensiones como el que actualmente legislaba.

Despues con tino y talento quiso probarse en la Cámara, que la vía angosta era económica para el Gobierno de México por la menor subvencion, comparando la que pedia el general Rosecranz con la apetecida por el ingeniero Lee Plumb y la otorgada al ferrocarril de Veracruz, llegando en sus cálculos á demostrar que la subvencion de la vía angosta era un 25 por ciento menor que la de la vía ancha, pues que permite tarifas mas reducidas, pudiéndose construir caminos que no serian productivos con la otra vía; y al efecto se establecieron comparaciones entre las tarifas del ferrocarril interoceánico, el internacional y las del camino de Veracruz.

Los enemigos de la empresa "Union Contract" decian que la vía angosta rompía la uniformidad de los caminos; pero los amigos de ella contestaban victoriosamente, que lo que interrumpe la uniformidad de los sistemas antiguos, siempre son los nuevos inventos; que toda mejora al principio estaba en minoría, y que á pesar de ser nueva la vía estrecha, ya estaba generalizada en el mundo, asegurando que los fabricantes que lucran en la vía ancha y los empresarios de ella que pierden en la competencia con la vía angosta, son los que se oponen al desarrollo de ésta.

Los solidarios enemigos del ferrocarril interoceánico, lo diremos de una vez, le hacian una guerra embozada á esta gran empresa, porque así convenia á los intereses particulares de los amigos del Gobierno, á éste mismo y á la empresa del ferrocarril de Veracruz, que anhelaba el monopolio.

No puede comprenderse de otra manera, cuando las razones mas sólidas que lograron poner en juego, eran rebatidas con triunfo por los amigos del general Rosecranz.

No nos fijemos en que este señor ofrecia vía angosta; el Sr. ingeniero Lee Plumb la ofreció ancha, y el resultado triste y lamentable es que carecemos de ferrocarril.

Continuemos: se decia que la comunidad de vías era una dificultad insuperable, y que una vez que el camino de Veracruz marcaba el tamaño modelo, que las que se construyesen en el país fueran de las

mismas dimensiones, sin preveer los graves inconvenientes que existen en que las locomotoras de una empresa lleguen á los rieles de otras, no solo por el egoísmo natural de los especuladores, sino por el buen servicio de la línea, que se veria á cada momento con precision de interrumpir sus viajes y quizá sus horas de salida de las estaciones.

Entre las objeciones de los partidarios del ferrocarril Rosecranz, se decia que esta línea interoceánica no tocaba en puntos poblados; que esquivaba los grandes centros de poblacion, lo que pudieron los afectos á la empresa contestar victoriosamente, diciendo: que Zacatecas, Durango, Chihuahua y Paso del Norte no eran desiertos.

La comision de industria que dictaminó sobre el ferrocarril Rosecranz, fué tambien rudamente atacada; pero tales ataques tenian su inmediata contestacion, pues el presidente de ella lo era el Sr. D. Gabriel Mancera, que deseaba, segun lo manifestó repetidas veces y aun en uno de sus discursos apoyar el proyecto del referido ferrocarril.

A todo lo que se ha dicho ya debemos agregar como nuevas objeciones, trámites que se oponia al pronto despacho de ese negocio.

No cansemos mas la imaginacion del lector; en las anteriores líneas hemos dado á la prensa la verdadera causa de que no se tuviera ferrocarril ya de vía angosta como lo proyectaba el Sr. general Rosecranz, ó ya de vía modelo como lo ofrecia el ingeniero Sr. D. Eduardo Lee Plumb.

No por faltas de seguridades ni garantías, no por temores de peligros internacionales; todo eso era vanó: la razon es porque no convenia á hombres funestos para el país, porque no convenia á sus intereses particulares.

Las garantías expuestas por el Sr. general Rosecranz, las hemos hecho conocer al lector, vamos muy rápidamente á recordarle las que ofreció el Sr. ingeniero D. Eduardo Lee Plumb.

Despues de ésto juzguen las generaciones cuál fué el motivo de que México careciera de empresas de ese género; si la falta de seguridades, como dijimos antes, ó la fatalidad de que sobre el porvenir de México hayan pesado hombres de tan nociva influencia.

V.

El ingeniero Eduardo Lee Plumb denuncia desde luego una gran práctica en empresas ferrocarrileras: vino al gobierno de México con justificantes de tal naturaleza y de tal origen, que ni los mas desconfiados podian dudar ni de su prosedencia, ni mucho menos de que la Compañía de que era representante dejase de cumplir los compromisos que éste pudiera contraer.

Empieza por mandar traducir y hacer repartir profusamente la ley de concecion hecha á la Compañía del ferrocarril Internacional, por la

Legislatura del Estado de Tejas, cuya ley contiene diez y siete fracciones que no dejan lugar á duda de ningun género.

La referida ley no es otra cosa que la resolucion de la indicada Legislatura en favor de la "Compañía del ferrocarril Internacional," cuyo nombre tendrá sucesion; la autorizacion á dicha Compañía para que pueda reunirse con la vía del "Ferrocarril de Cairo y Fulton" y la continuacion mas practicable y oportuna al través del Estado de Tejas por las ciudades de Austin y San Antonio, hasta el Rio Bravo, y llegando á Laredo ó al punto mas cercano á Laredo como el mas á propósito para que siga el camino de fierro hasta la ciudad de México, ó hasta el Océano Pacífico en ó cerca de San Blas á Mazatlan.

No queremos hacer un estudio detallado de la referida ley; así es que á gran prisa continuaremos desenvolviendo lo que de mas importante tenga.

La fraccion 4.ª no es otra cosa que la Compañía adquiera y conserve los terrenos necesarios para el fin de establecer y concluir dicho camino de fierro, depósitos, oficinas, vueltas, talleres y demás obras que se necesitan segun convenios propios para el caso.

La fraccion 5.ª establece los medios que deben seguirse dado caso que hubiera dificultades entre los propietarios de los terrenos por donde pasase el ferrocarril, y la empresa.

La fraccion 6.ª define claramente el valor de las acciones que será de cien pesos cada una, así como indica que el capital social de la Compañía no excederá de veinticinco millones de pesos, así como la autoridad de que disfrutan los dueños de esas acciones para enagenarlas ó venderlas.

La fraccion 7.ª es por decirlo así, el reglamento interior económico de la Compañía.

La fraccion 8.ª designa el lugar en que debe establecerse la principal oficina de la Compañía, el que deja á su entera libertad.

La fraccion 9.ª es la subvencion concedida por el Estado de Tejas á razon de diez mil pesos por milla y el modo con que debe enterarse tal cantidad.

La fraccion 10.ª es la obligacion que contrae el Estado para facilitar el pago de la referida subvencion.

La fraccion 11.ª es la autorizacion para que la Compañía pueda contraer empréstitos ó comprar bienes sobre su propio crédito.

La fraccion 12.ª no es otra cosa que la exencion de toda contribucion cualquiera que sea su carácter ó denominacion del capital social y bonos de la Compañía.

La fraccion 13.ª marca el tiempo en que deben comenzarse los trabajos; el número de millas que pueden explotarse anualmente, y que por lo tanto debe pasar bajo la inspeccion de su gobierno así como la enumeracion de bases de solidez que debe tener.

La fraccion 14.ª es una nueva autorizacion para que la Compañía pueda unirse con cualquier otra Compañía de ferrocarril dentro ó fuera del Estado, toda vez que su falta no sea motivada por trastornos interiores ó casos fortuitos.

La fraccion 16.ª no es otra cosa sino los derechos que se reserva el Estado para reglamentar las tarifas de fletes y pasages.

Y la 17.ª y última dice "Esta ley producirá sus efectos desde su exportacion."

La ya citada ley fué aprobada el 5 de Agosto de 1870.

El Sr. Plumb al acercarse á México hizo autorizar este documento con todos los sellos y todas las firmas que el lector va á leer.

P. E. Oldright.—Secretario interino de Estado.—Un sello que dice: Departamento del Estado.—Tejas, Mayo 17 de 1872.

Edmundo J. Davis.—Gobernador.—Por el gobernador.—J. E. Oldright.—Secretario interino de Estado.—Un sello que dice: El Estado de Tejas, Mayo 17 de 1872.

Hamilton Fish.—Un sello que dice: Departamento de Estado.—Mayo 31 de 1872.

Tomas H. Nelson.—Ministro de los Estados-Unidos.—Un sello que dice: Legacion de los Estados-Unidos en México.—Julio 5 de 1872.

Juan de D. Arias.—Núm. 226.—Derechos \$5.—Un sello que dice: Secretaría de Estado y del Despacho de Relaciones Exteriores.—México, Julio 5 de 1872.

Tal es el primer documento sólido con que el ingeniero E. Lee Plumb se acercó al Gobierno de México solicitando la concesion para establecer el ferrocarril interoceánico.

¿Prestaba garantías? Pasemos á examinar el documento núm. 2, que no es otra cosa que una coleccion de los informes presentados al gobernador del Estado de Tejas por los agentes del mismo Estado, comisionados para examinar las primeras cincuenta millas del ferrocarril, construidos por la "Compañía del ferrocarril Internacional."

Se compone este documento de dos cartas suscritas, la primera por el hábil ingeniero John W. Glenn en la que se manifiesta terminantemente que la "Compañía del ferrocarril Internacional" habia cumplido satisfactoriamente los compromisos contraidos con el gobierno y la legislatura del Estado en 5 de Agosto de 1870.

Tal carta viene autorizada en 11 de Diciembre de 1871 por el escribano público W. F. Clarts.

Como se ve, la "Compañía del ferrocarril," al tiempo fijado que fué poco mas de un año, habia extralimitádose en el cumplimiento de sus compromisos, pues ya estaban en explotacion no solo las cuarenta millas estipuladas, sino algo mas, segun se lee en la citada carta del ingeniero Glenn.

El otro documento epistolar es del Sr. D. C. D. Andersson, agente del mismo gobierno del Estado, y es verdaderamente una copia literal de la que suscribió el ingeniero Glenn.

El documento núm. 2 que acabamos de bosquejar viene autorizado y justificado con las mismas firmas y en las mismas fechas que el núm. 1.

Este segundo documento prestaba garantías al gobierno del Sr. Laredo?

Pasemos á examinar el documento núm 3.  
Esta tercera pieza es el certificado del secretario de la "Compañía del ferrocarril Internacional" sobre el pago de los primeros dos millones de capital suscrito.

Este certificado viene autorizado con las firmas y sellos que expresamos en seguida:

D. P. Barhidt.—Secretario.—Un sello que dice "Compañía del ferrocarril Internacional de Tejas."—Nueva-York, Marzo 22 de 1872.

Chas F. Wells.—Escribano Público.—Nueva-York.—Un sello que dice: Charles F. Wells.—Escribano Público.—Nueva-York.—Ciudad, Condado y Estado de Nueva-York, Marzo 22 de 1872.

Juan N. Navarro.—Un sello que dice: Consulado general de México en los Estados-Unidos.—Nueva-York, 22 de Marzo de 1872.

Juan de D. Arias.—Núm. 224.—Derechos \$5.—Un sello que dice: Secretaría de Estado y del Despacho de Relaciones Exteriores.—México.

Este tercer documento prestaba garantías á la administracion de D. Sebastian Lerdo de Tejada?...

La Compañía que en algo mas de un año paga la cantidad de dos millones de pesos y cumple con los compromisos contraidos de una manera satisfactoria, ¿puede otorgar confianzas?...

En seguida vemos la carta de instrucciones dada por el Presidente de la "Compañía del ferrocarril Internacional de Tejas" al Sr. D. Eduardo Lee Plumb, y cuyo documento formado en Nueva-York en Agosto 10 de 1871 no deja nada que apetecer, pues llena los requisitos mas superfluos, y ni á los descontentadizos por excelencia pudiera disgustarle.

Sin embargo, á la *recta* administracion del Lic. Lerdo de Tejada, tal vez por su exesiva susceptibilidad y temor al porvenir, no le agradaría.

El documento núm. 5 es el poder otorgado por la "Compañía del ferrocarril de Tejas" en favor del Sr. D. Eduardo Lee Plumb.

Como los cuatro anteriores documentos, llenan todos los requisitos legales, y para no ser cansados, no damos á la prensa las diferentes firmas que la autorizan.

Los amigos del Sr. Lerdo, y el mismo señor presidente, quizás encontraron con que el poder de que disfrutaba el ingeniero Lee Plumb no era competente.

Con funcionarios tan exigentes y cuidadosos del porvenir de un país, se hacia imposible todo arreglo.

Es el documento núm. 6 la carta del Presidente interino de la Compañía, dando un informe sobre la obra concluida en los dos primeros años de la existencia de la Compañía.

Esta carta autorizada solamente por su autor en Agosto 5 de 1872, demuestra clara y terminantemente que los adelantos notables que el ferrocarril Internacional disfrutó, eran de tal importancia, que la misma empresa habriase sorprendido de ellos, pues no obstante serias y graves dificultades al parecer de impropio práctica, todo lo habia

allanado, y que vencido lo de mas áspera ejecucion, solo quedaban por arrollar pequeñeces que en nada inquietaban á la empresa.

Quedan otros documentos de poca ó ninguna importancia que nosotros detendremos á examinar.

Para que las generaciones venideras sepan á quien debe culparse por la falta de vías de comunicacion, por la carencia de trabajo, por la escasez de poblacion, hemos escrito el presente capítulo, no queremos extendernos mas por no hacerlo interminable.

La nacion y la generacion juzguen.  
Nos hemos quedado sin el ferrocarril Rossecrans y sin el ferrocarril Lee Plumb, el primero porque iba á construirse sobre vía angosta; el segundo porque iba á construirse sobre vía modelo... las esperanzas han caído del corazon de los mexicanos bien pronto y en su lugar ha quedado el desaliento de las decepciones.

¡Pobre México! el monopolio y la mala fé de los funcionarios te arrastra precipitadamente á tu ruina.

## VI.

Pero no nos desviémos del curso de nuestra historia, y sigamos al Presidente de la República disfrutando los primeros dias de su período constitucional.

Un nuevo suceso viene á dar inesperados dias de recreo y vacaciones al Poder Ejecutivo de la Union.

Vacaciones innecesarias, pues poco ó nada habian trabajado el nuevo jefe de la Nacion y el antiguo gabinete de Juarez.

Sin embargo, el suceso indicado merece abandonar las tareas políticas administrativas, pues se trata nada menos que de la inauguracion del camino del ferrocarril de México á Veracruz.

El dia 1.º de Enero de 1873, fué el elegido para fiesta tan plausible; la empresa mandó colocar dos máquinas y sobre treinta carros de pasajeros que iban repletos no solo de empleados superiores; diputados y magistrados, sino tambien escribientes y meritorios de las oficinas.

Al amanecer de dia tan feliz, las bandas militares despertaban al vecindario de México, pues recorrian en todas direcciones como saludando al año que entraba, y á la vez recibiendo el grito de progreso y civilizacion que se escuchaba en *Buenavista*.

Todo era contento y alegría y los mexicanos viviamos de esperanzas é ilusiones.

A pesar de todo, algo parecido á terribles dudas ó á presentimientos espantosos asaltaban la buena expansion que se habia apoderado de la generalidad.

Pronto vamos á saber que eran esas dudas ó presentimientos.

El grito dado por la locomotiva hizo eco en los corazones de todos los que de veras aman á su patria, pues era la señal convenida de que

nuestro comercio iba á prestar gran cooperacion al restablecimiento de la paz, recibiendo él una gran ayuda para facilitar sus operaciones y transacciones.

El principal puerto mexicano va á estar en contacto con la capital de la República, con solo quince horas de un camino exento de penalidades.

México con esta sola mejora va á enriquecer notablemente su tesoro público, y el porvenir nos lo dirá cuando veamos lo que aumentó en sus ingresos la Aduana Marítima de Veracruz.

Las poblaciones que recorre esa línea de camino de fierro, van á sentir notables bienes, que redundarán en beneficio del país entero.

No son pequeños los lugares que toca la referida línea: á Orizaba, Córdoba y San Andrés, sobre todo, ofrece ventajas positivas que desde luego deben aprovecharlas.

Así es que al instantáneo restablecimiento de la paz en la República, se unian elementos para conservarla de que jamas gobierno alguno pudo disponer.

Todo era bonacible para el Sr. Lic. D. Sebastian Lerdo de Tejada, examinemos en el desarrollo de su política si correspondió á las esperanzas de sus comitentes y del país entero.

Pero no nos desviemos del curso de nuestra historia y sigamos al Presidente de la República durante los primeros días de su período constitucional.

El tren partió y una salva de artillería saludó á la locomotiva que arrastraba tanto carro de pasajeros, y que por los solitarios campos iba audáz y atrevida como satisfecha de su mision, en el mundo ilustrado del siglo diez y nueve.

D. Sebastian Lerdo con su gabinete ocupaba un elegante coche inglés; además de la compañía que acabamos de indicar, iban en él varios amigos de su predileccion.

El Presidente manifestaba un contento no comun, y el ministerio tuvo ocasion de manifestar su expansion y su decidido empeño de agradar al jefe del Ejecutivo acogiendo con estrepitosa algazara algunos chistes que brotaban de aquella reunion.

Hora y cuarto despues de que la locomotiva habia arrastrado los pesados carruajes, paró ésta en Tepexpam, en donde fué recibida la caravana que presidia el Presidente de la República con alimentos campestres y agradables, y músicas del pueblo.

El telégrafo se ocupó inmediatamente poniendo en conocimiento á los vecinos de la capital de lo ocurrido hasta Tepexpam, y haciendo biografías á la pluma del Presidente Lerdo llenas de adulacion que rayaba en bajeza.

Aquellos telegramas hacian una descripcion minuciosa y detallada de lo que el Presidente bebia y comia, el tiempo que tardaba en alimentarse; cómo habia sido la recepcion de las autoridades de los pue-

blos y los particulares; pero tales descripciones distaban mucho de ser la crónica ó los apuntes de un viajero, pues mas bien eran una letanía de lisonjas y halagos, que poco cuadran con el carácter independiente del que sabe respetarse.

En cada estacion se repetian los telegramas, y como en todos se decía que D. Sebastian Lerdo comia y bebia, en México se temia fuera atacado de una congestion y que surgiera una nueva crisis electoral, lo que no era muy difícil.

Al fin el Presidente de la República llegó á la estacion de Veracruz; pero algo muy grave llamó la atencion del país entero. El camino hasta el indicado puerto aun no estaba acabado, y tal inauguracion habia sido una superchería con que engañar á los mexicanos, era un fraude cometido á la nacion por los concesionarios y sobre el cual los altos funcionarios públicos permanecian mudos y atónitos, sin que ninguno de ellos reclamase en bien de los intereses nacionales.

Habia dignidad en tal manejo? Tal modo de proceder era guiado por la caballerosidad ó el patriotismo?

Con la burla mas sangrienta y abominable habian saludado á la caravana presidencial los concesionarios.

Y sin embargo que la conducta de estos afectaba de una manera muy directa al buen nombre del gobierno, y sobre todo, al respeto y consideracion que se debe á la patria, aquel incidente pasó sin que nadie reclamase la satisfaccion merecida por tal ultraje, y que exijiese el cumplimiento del contrato en que se basó aquella concesion.

No habia mas: D. Sebastian tenia una predileccion decidida y sin límites por la Compañía del ferrocarril de México á Veracruz; al menos esto implica su modo de obrar.

Los comentarios sobre hecho tan escandaloso, fueron poco, muy poco favorables para el sustituto de Juárez, y se temia por la suerte de los nuevos solicitantes á concesiones de tal temperamento y naturaleza.

Los hombres honrados acabaron por ser indiferentes á las esperanzas que habian despertado en sus corazones con la entrada de Lerdo al poder, se resfriaron totalmente y empezaron á eliminarse, pues temian el contagio.

El Presidente no comprendió que ya en tan poco tiempo eran muchas las pifias con que habia inaugurado su entrada al poder, y si lo comprendió no quiso dar pruebas de arrepentimiento y enmienda.

El coro de aduladores que lo rodeaba parecia que estaba encargado de hacerle pasar por alto el descontento que empezó á anunciarse con la desagradable noticia de la no conclusion del camino férreo, y D. Sebastian mejor se entregó á las fiestas y convivialidades, bailes y tardes de recreo, que en dar una prueba de energía castigando á los engañosos concesionarios, lo que le hubiera acarreado mucho prestigio.

Esta es la historia severa pero imparcial de aquellos hechos que no de estos animales llegó hasta la presidencia, á saber: que no oia ni comer ni beber sino de tanta adulacion y tanta bajez.

En Veracruz diariamente se depositaban telégramas, copias exactas de los que hablamos anteriormente, por esta vez las descripciones se habian hecho mas explicitas, pues se referia el número de convidados que asistian á las reuniones presidenciales, los vestidos que usaban, se avaluaban las joyas de las señoras y las telas de sus trajes; se referia el número de platillos, el nombre del cocinero que sirvió el *ambigú*, el número de luces, y se contaban minuciosamente las risas que D. Sebastia Lerdo prodigaba.

La prensa de México se congratulaba de llenar sus columnas periódicas con tales sandeces, y durante quince dias,—que estos fueron los que duró el viaje de recreo—no se leía otra cosa en los diversos diarios de la capital.

Por fin, el 15 de Enero del mismo año á las siete de la noche, el Comandante militar del Disirito mandó formar una columna de honor con tropas de infantería, desde la puerta de honor del Palacio Nacional, hasta la avenida de *Buenavista*, y cuya columna evitaba el paso de los carruajes y aun de los tráusentes á pié por los tránsitos de las mismas calles.

En la estacion de Buena Vista habia músicas militares esperando la vuelta de D. Sebastian Lerdo de Tejada.

Multitud de curiosos de ambos sexos ya en carruajes, ya á pié, invadían la referida estacion y las calles que hemos ennumerado.

Todos aquellos curiosos é impertinentes, se preguntaban entre sí: *Tardará mucho? A qué hora llegarán? No vendrá mas gordo?*

La última pregunta no carecia de significacion.

En algunas casas de las calles de Plateros y San Francisco habia faroles en los balcones, en algunas cantinas se aumentaron las luces y á los parroquianos constantes que no son pocos se aumentó un gran número de bebedores improvisados.

Los brándis comenzaron en las indicadas tabernas, y todos se reducian á felicitar á la patria por la vuelta del Lic. Lerdo.

Los que brindaban con mas frenesí y con voz mas exitada, podemos asegurar que eran los que odecian brándis menos buenos y sociales.

Pero el momento en que las bebidas de los ébrios se interrumpieron, así como las preguntas de los impertinentes, llegó.

Una salva de artillería anunció á los habitantes de esta hermosa ciudad, que el primer Magistrado de la República acababa de hacer su feliz arribo en la Estacion de Buena Vista.

Cesó la agitacion; las músicas preludiaron una marcha ensayada para este caso; el populacho que bendice hoy lo que ayer maldijo, gritaba desahogado vivas al Sr. Lerdo, vivas al Presidente de la República.

D. Sebastian en medio de las músicas y de los víctores, entre el festín del populacho imbécil y dirigido por la inspeccion de policía, montó en un elegante carruaje tirado por dos briosos frisonos, y al correr de estos animales llegó hasta la presidencia, fatigado, aburrido, pero no de comer ni beber, sino de tanta adulacion y tanta bajeza!

\*  
\*  
\*

La salva de artillería despues de las ocho de la noche, no obstante estar prohibido hacerlas despues de la retreta y el ser esto tan poco democrático y liberal, provocó la hilaridad de la gente imparcial y no fueron pocas las risas francas y de buen humor con que se pagó este acto chusco y tan poco á propósito.

Decididamente D. Sebastian estaba en las horas de desgracia; pues sus amigos lo hicieron pasar por tantos telégramas en que se hablaba de comidas como un individuo de apetito desordenado y goloso por excelencia, y la ocurrencia festiva de la salva de artillería acababa de ponerlo en ridículo.

Las murmuraciones no encontraron límite algunos dias; pero pasados estos cesaron las risas y se olvidaron tan intempestivos sucesos.

Aquí terminamos nuestro segundo capítulo; dejamos al redentor de la República ya bastante cargado de desprestigio y con el sinsabor que le proporcionó la íntima conviccion que tenia de no haber cumplido con su deber al haber sido tan tolerante con los concesionarios del ferrocarril de México á Veracruz.

Ya acabaron las fiestas y queda el cansancio y el desaliento.

El cielo quiera que el Lic. Lerdo vuelva sobre sus pasos.