

de la honra nacional están encargados, muy celosos deben ser para conservarla sin mancha.

Pero todo eso ha desaparecido ya: el terreno está limpio de malezas; todo lo que he rir pudiera una justa susceptibilidad, se ha borrado. Los poderes de la nación que en este negocio han intervenido, pueden girar libremente y sin chocarse.

Esto supuesto, ¿son aceptables las modificaciones propuestas? Muy graves, y demasiado importantes son las consideraciones que hay que tener en cuenta, para resolver esta complicada cuestión. Desde luego no puede ponerse en duda que modifican notablemente la concesión, borrando de ella cuanto de mas oneroso contiene.

Jamas he pretendido sostener que la haceda perfecta hasta donde puede ser, ni menos que satisfaga á todas las aspiraciones. ¿Pero esto es posible? ¿Lo puede hacer el congreso? No, señor, no se trata de hacer un cuadro nuevo; no está limpio el lienzo para que el pincel pinte lo que mas bello sea: se trata solo de retocar, y nada mas.

Aquí creo necesario hacer presente con toda la sinceridad de mi alma, que ni en política, ni en la honra nacional, admito se toque jamas; pero la cuestión de que aquí se trata, no pertenece ni á la una ni á la otra, es puramente práctica y de administracion.

Basta recordar muy por encima desde cuándo y cómo tuvo origen esa concesión, las diferentes trasformaciones que en su curso ha sufrido, á contar desde 1855, para medir la fuerza de los obstáculos que el congreso encuentra ahora á su paso, para persuadirse de que no es posible removerlos por completo, sin conculcar derechos mas ó menos importantes que de esas concesiones traen su origen. No debe despreciarse tampoco la serie de crueles desengaños que hemos recogido á nuestro paso, siempre que en nuestro anhelo constante por la grandeza y prosperidad de nuestra patria, que tanto amamos, la hemos creído cruzada por caminos de fierro, que llevaban la vida y la actividad á nuestros mereados. Tales fueron, sin duda, las consideraciones que en el ánimo del gobierno influyeron, para ser tan amplio al revalidar la concesión.

El pudo, y habria estado en su perfecto derecho para ceñir las gracias otorgadas á la empresa, dentro del círculo que los intereses nacionales le trazaban: el gobierno fué sin embargo mas allá; pero el congreso, al sostener sus fueros, no puede desentenderse

por completo de lo que entonces se hizo; no puede, como han dicho muy bien los CC. Zamacona y Mancera en su voto, subvertir radicalmente la empresa del camino de fierro, porque á ello no puede aspirar ningun hombre sensato. La diferencia de pareceres está, pues, en la mayor ó menor fuerza con que las circunstancias en que el congreso se encuentra, se aprecien; pero no está ni puede estar en el fondo de la cuestión.

No quiero cansar mas la atención del congreso con observaciones, cuyo lugar oportuno estará en la discusión particular de cada fracción; pero no concluiré sin rogarle se fije en que el proyecto contiene un artículo adicional, que envuelve puntos de grave importancia para la seguridad de los intereses, así públicos como privados.

Y bien, señor, cuando la humanidad vive hoy, como ha dicho un escritor moderno, y camina al vapor buscando afanosa los medios de vivir y caminar mañana á la electricidad, ¿qué puede, qué debe esperar México de sus representantes? ¿Qué, verán con indiferencia reinar en sus mercados el silencio de la nada, que la miseria cunda y se cebe en las clases menesterosas, y que el desaliento se pinte en todos los semblantes, cuando la mejora del camino de fierro puede cambiar ese cuadro triste y desconsolador en otro, todo de vida, todo de actividad?

¿Desde cuándo México ha puesto á regateo su sangre y sus recursos para llegar á la felicidad y á la grandeza? Jamas. Los representantes que me escuchan, saben colocarse á la altura de su misión, y sabrán responder á las nobles aspiraciones del pueblo, que á toda costa desea ser feliz. Yo, que busco, qué pretendo, á dónde voy?

No quiero mas que la honra de decir un día: «Yo estuve cerca de los que pusieron la primera piedra.»

El C. BARREDA, vice-presidente.—El C. Peña y Ramirez, en contra.

El C. PEÑA Y RAMIREZ.—Señor: muy poco molestaré la atención de la cámara; ya porque siendo esta una cuestión tan debatida, solo se incurrirá en infructuosas repeticiones; ya porque tengo la triste convicción, de que los que están filiados entre los defensores de la compañía no retrocederán, pues no habria razonamiento posible que los pudiera convencer, haciéndolos variar de opinión. Esto será acaso porque la capacidad de los que defendemos los intereses de la nación, sobre los intereses de la compañía, es demasiado limitada, y no obstante la jus-

ticia de nuestra causa, no encontramos en nuestra torpeza, razones de tanto peso como las en que se apoyan los defensores de la compañía.

Mas antes de entrar en cuestión, haré notar que se realizan mis previsiones, de que solo se hace uso de ingeniosos sofismas y de las metafísicas utopías del derecho, para defender el dictámen de la mayoría de la comisión, la que no se ha atrevido á afrontar la cuestión de lleno; y mas bien se ocupa en probar que no ha habido versatilidad ni inconsecuencia, con votar y defender hoy lo que impugnaron y rechazaron ayer: sobre este particular, los individuos de la comisión y el congreso todo, estará siempre en libertad de votar como juzguen conveniente, sin que tengamos ninguno, derecho de investigar las causas que lo hicieren variar de opinión.

He dicho que la comisión no afronta para nada la cuestión, porque solo vienen diciendo los individuos que forman la mayoría de ella, que son aceptables tales y cuales concesiones que presentó la compañía, y que con esto han cumplido con su cometido.

Creo, señor, que la cámara al someter á su dictámen las concesiones que la compañía propuso por conducto del ministro de fomento, nunca estuvo en su ánimo que se examinara si tales concesiones eran suficientes y aceptables, como un favor, como una gracia que recibia la nación de la compañía, porque en ese sentido todo seria aceptable sin exámen alguno. El congreso al encarregarles ese trabajo, quiso que examinaran si tales proposiciones satisfacían las exigencias del país, y garantizaban los intereses que la nación habia é iba á sacrificar; si estaban conformes con el principio de utilidad pública; y si habia, en fin, exacta compensación entre las obligaciones y derechos de la compañía, con las obligaciones y derechos de la nación.

Pero esta comparación no se ha hecho: se nos ha hablado puramente de que debemos respetar los derechos adquiridos por la compañía, sin decirnos si de este respeto se sigue algun beneficio para el país, ó si toda utilidad se ha de sacrificar ante esos pretendidos derechos, expuestos muchas veces, pero no probados hasta ahora. ¿Acaso la mayoría de la comisión no está en la obligación de examinar si la nación tiene algunos derechos? ¿ó supone y dá por probado que las cantidades que ha ministrado y las que va

á ministrar para esa empresa, no le dan derecho alguno?

Me voy extendiendo acaso mas de lo que debiera, antes de precisar la cuestión.

En mi concepto, el congreso no debe ceder ni transijir, hasta establecer estos principios: que se garantice la conclusión de la obra, no ministrando la subvención sino sobre las partes construidas del camino; que se forme un presupuesto de la parte que falta por construir; que se destruya enteramente el monopolio; y que la pena de caducidad entrañe una verdadera pena, y no sea una garantía mas, para favorecer y apoyar las especulaciones de la compañía, pues mientras subsista solamente la única que establece el art. 35 del decreto de 27 de Noviembre, la realización del camino será una ilusión.

El artículo que cito dice lo siguiente:

«La caducidad por las causas á que se refiere el artículo anterior, no solo producirá la pérdida de la concesión, sino que traerá consigo la pena de satisfacer una multa de 300,000 pesos y perder la parte á que se refieren los artículos 19 al 23 *proporcional á la parte de camino que no se hubiese construido.*»

Quiere decir que la compañía, construyendo solamente otras 30 leguas de camino, tendrá derecho á estar percibiendo anualmente la suma de \$312,000, sin compromiso de ninguna especie, y sin peligro de que álguien pretenda despues disputarle la construcción de las veinte leguas restantes, por las que volverá á pedir nueva subvención y concesiones; y la nación, que encontrará mayores obstáculos entónces para despojar á la compañía, se verá precisada á concederle cuanto pida ó á no ver realizada la obra jamas.

Esta ha sido la historia de ese camino desde el año 57 á la fecha, y seguirá siendo la misma, porque la compañía está en su derecho para sacarle á la empresa las mayores ventajas posibles.

Si los defensores y partidarios de la compañía supusieran buena fé en ella y justas sus pretensiones, no creo que tendrian obstáculo en admitir que la subvención se ministrara sobre lo construido; pues si la compañía tiene grandes recursos, como dicen, no tendria ningun obstáculo en construir de su peculio, una legua ó un kilómetro de camino, y recibir en seguida la subvención correspondiente; mas si la compañía no tiene ni puede proporcionarse la miserable suma que

costaría un tramo tan pequeño, ¿cómo es que se quiere que nos resolvamos á entregar los intereses de la nacion, á una compañía que no cuenta con un centavo, y que no presenta mas garantía que la de su palabra?

Bajo este principio, la nacion tendría acaso necesidad de hacer anualmente mayores sacrificios, y esperar tal vez dos ó tres años mas, para ver concluida la obra; pero en cambio tendría seguridad de verla realizada.

Respecto al presupuesto, el C. Saavedra nos ha presentado un cálculo de lo que por término medio han costado los ferrocarriles construidos en Europa; y de ahí deduce que no es exagerado el de \$27,000,000 que supone la compañía. Yo pudiera presentar al C. Saavedra otro cálculo fundado en los mismos autores que él ha leído, de que el costo de construccion de dichos caminos no llega ni á la mitad de las cantidades que indica; y si en algunos puntos llega á esa cantidad el costo, es por el valor de los terrenos, cuyo costo no se debe apreciar entre nosotros.

Pero sin recurrir á esas suposiciones, podemos desde luego hacer una comparacion con el ferrocarril que se construye actualmente entre el Atlántico y el Pacífico, para cuyo efecto la cámara se dignará permitirme que dé lectura á un escrito tan imparcial, como los autores en que se apoya el C. Saavedra.

El escrito á que me refiero dice así:

«Cuando hace muchos años concibió esta idea el infatigable Mr. Thomas H. Benton y la propuso á sus amigos, éstos le contestaron que sería muy buena «en donde pudiera ponerse en práctica,» pues á nadie se le ocurrió entonces que el camino fuera haeceder en el corazon de las montañas Rocallosas, ni por las casi impasables sierras, llegando á tal punto la incredulidad general, que no se encontró capitalista alguno que quisiera arriesgar dinero en un proyecto «imposible.»

Hace dos años que no se habian construido sino cuarenta millas del camino; hoy, Agosto 1º, hay en explotacion 780, y se avanza á razon de tres millas por dia; ya ha atravesado el punto mas alto en las montañas Rocallosas, y se dirige por los llanos de Laramie en busca del Lago Salado, dando pruebas de un valor, de un atrevimiento, y de una perseverancia dignos de esa empresa magna.

Tropezóse desde el principio con el obs-

táculo de que todo el material de construccion se habia de llevar del Este, cuando á doscientas millas del rio Missouri no habia ferrocarril, y cuando este mismo rio presentaba una barrera que no se podia salvar sino á precio de oro. La madera de pino valia tres pesos dos quintos el millar de piés; los travesaños de las primeras trescientas millas se pagaron á dos pesos cada uno. La máquina de vapor para la maestranza fué arrastrada por mulas ciento sesenta y cinco millas. No habia trabajadores; todos eran llevados del Este, y costaba la mano de obra un 50 por 100 mas que en las ciudades atlánticas. La tonelada de carbon se pagó á once pesos, y la carga de leña de trece á catorce.

Tan poca confianza inspiraba la empresa, que la compañía no pudo al principio encontrar contratistas para los trabajos. Hecho el camino hasta Council Bluffs, es decir, ahorrada la costosa tarea de acarrear el material, creció el rio, á punto de que fué preciso buscar otro vado á ocho millas mas arriba; y se necesitaba un carro de dos parejas de mulas para trasportar tres rieles.

De la presteza con que avanzaran los trabajos dependia la suerte de la empresa, para probar que de buena fé se trataba de llevarla á cabo, internándose lo suficiente en el desierto, como para hacer ver que no se habia de abandonar lo ya hecho. Hasta entonces el público no se interesaria, por mas que el gobierno hubiese autorizado la emision de bonos. En cien millas á la redonda no habia una piedra, ni mas madera que la del algodouero. Hiciéronse con ella las alcantarillas despues de someterlas al procedimiento de Brunet, que la hace durar para siempre. Avanzábase entonces en el territorio de los indios, que mataban á los exploradores é ingenieros, molestaban á las cuadrillas de trabajadores y se robaban las acémilas. La comida se llevaba en carros. Los ingenieros y niveladores iban siempre cincuenta ó cien millas por delante, y los puentes que mandaban echar se hacian en Chicago, y á fuerza de carreta se adelantaban á los rieles para que éstos no encontrasen obstáculos.

Esta constante prevision, el cuidado de proveer para meses y millas con anticipacion, es una de las cosas que mas caracterizan el genio de la direccion.

La compañía tiene hoy empleados en los trabajos á veinte mil hombres, doce mil de Omaha hácia el Oeste, y ocho mil á las

órdenes de Brigham Young al Este del Lago Salado. Todo ese ejército trabaja bajo la inspiracion de un solo hombre, y con un vigor que no cabe en las tierras de la parte oriental. La única razon para no construir cinco millas de camino al dia, en lugar de las tres que se construyen, consiste en que una sola via no da á basto para acarrear el material tan velozmente como se necesita.

Para probar la compañía su propósito de que el camino dure, ha contratado, ahora que tiene rieles para llevar piedra, la construccion de seis mil alcantarillas que reemplazarán las de madera, aun cuando éstas se hallan intactas. En lugares en que ha sido preciso abrir grandes socavones que habrian paralizado la línea, se han echado los rieles provisionalmente, dando largos rodeos; y en donde se ha necesitado un puente cuya construccion requeria tiempo, se han construido uno ó dos de madera provisionales para que no se pare la obra; bien entendido que todos estos trabajos provisionales van desapareciendo conforme se concluyen los que deben quedar permanentemente.

Los rieles son probados y van unidos entre sí por el método llamado de cola de pescado, de manera que forma una superficie sin solucion de continuidad. Así se evitan los saltos de los carros, aun cuando se gasten unos 2,000 pesos mas en cada milla. El camino se construye por contratas á razon de 68,058 ps. la milla, incluso los paraderos, fraguas, depósitos y demas edificios necesarios; las locomotoras, carros y otros materiales movibles, cuestan á razon de \$7,500 la milla. Los edificios todos son de ladrillo con cimientos de piedra. Cada milla tiene 2,500 travesaños y cien toneladas de rieles. El camino va revestido de cascajo de granito. Los travesaños son de cedro.

Los puentes todos llevan las ligaduras llamadas de Howe, y el mas grande, el de Dale Creek, mide seiscientos piés de largo, y salva un precipicio de 177 piés, encontrándose tan bien cimentado y trabado en todas sus partes, que su sola vista inspira la confianza de que ha de durar muchos años.

Los trabajadores son irlandeses y chinos, contratados en todas partes por los agentes de la compañía, ganando de 1 peso 75 cs. á 6 pesos diarios, y pagan 20 pesos al mes por casa y comida. Por término medio, los talleres pagan 2 pesos 75 cs. á cada operario. Estos lo hacen todo, menos las locomotoras, que se compran en las fábricas del Atlántico.

Hay en uso 90 y se han pedido ya á las fábricas 107 mas.»

Se ve, señores, que no hay ni siquiera puntos de comparacion entre las dificultades y gastos que han tenido que superarse en aquel camino, con los que se presentan en el camino de Veracruz, pues cualquiera que tenga siquiera idea de lo que son aquellas montañas y los desiertos, en donde se tiene que llevar hasta los víveres y el agua para los animales y los trabajadores, comprenderá que aquella es la obra mas gigantesca, difícil y costosa que hasta hoy ha presenciado el mundo; y sin embargo, allí se está construyendo el camino por contrata á razon de 190,000 pesos por legua, bajo el supuesto de que los contratistas no trabajarán de balde, y sí tendrán grandes utilidades; ¿por qué, pues, no se quiere considerar exagerado el presupuesto que supone la compañía, cuando sale á razon de 270,000 pesos por legua?

Pero nosotros no debemos examinar si los caminos en Europa, en los Estados-Unidos ó en cualquiera otro punto, cuestan mas ó menos; nosotros debemos atenernos á lo que debe sacar de costo el camino de Veracruz, para lo que nos seria suficiente un reconocimiento, como he propuesto en el proyecto que presenté, y á lo que debería acceder gustosa la compañía, si su cálculo no fuera el que la nacion le costee todo el importe del camino, y quedar de única accionista, sin exponer ni desembolsar un centavo.

El C. Barron, que acaba de antecederme en el uso de la palabra, ha dicho, pero no ha probado, que el monopolio está destruido absolutamente; y en la parte en que lo está por la concesion Zangronis, no necesitamos de su aquiescencia pues esto es un hecho consumado. ¿Pero subsistiendo el decreto de Noviembre, podrá continuarse ese camino hasta esta ciudad, podrán construirse ramales? Esto no es destruir el monopolio; además, esta no es una gran ventaja conquistada, porque esa está conquistada por la constitucion, que será la única norma de nuestros sucesores y tribunales, á pesar no solo de lo que en contrario digan las disposiciones del ejecutivo, sino á pesar de las leyes que nosotros dictáramos y de los contratos que auterizáramos; porque todo lo que se oponga á esa constitucion, es nulo y de ningun valor, de suerte que aun cuando la compañía llegara á conseguir que el privilegio se le decretara por este congreso, no tendría una garantía segura é invariable.

Se trata de halagarnos con la baja de tarifas; sobre este punto tampoco se ha conquistado nada nuevo, al contrario, se ha perdido; pues como ha probado ayer el C. Mendiola, en Marzo eran mas bajas las tarifas que las que se consultan; y yo he probado con números, al presentar mi proyecto, que actualmente son mas bajas las tarifas que las que propone la comision. Ninguna ventaja para el país, todas para la compañía; ninguna razon convincente, pues la única halagadora, es el deseo de ver concluido á todo trance el camino; pero creo que hemos probado los que nos oponemos á la concesion de Noviembre, que precisamente porque pretendemos que ese deseo sea un hecho práctico, no queremos que subsista la concesion tal como está, que lo convierte en ilusorio.

Pido, pues, á la cámara, se digne reprobar el dictámen que se discute.

El C. BARREDA, vice-presidente.—El C. Siliceo en pro.

El C. Barreda deja la presidencia al C. Fernandez.

El C. SILICEO.—Me habia propuesto, señor, no tomar parte en este debate; porque es tan alta la importancia del negocio que es su objeto, tanta su gravedad, que yo creia que para llenar mi mision como representante y contribuir á su acertada resolucion, me basta ilustrar mi opinion y votar en conciencia, escuchando atentamente las voces autorizadas de personas que han tenido motivo de estudiar con profundidad las cuestiones que él comprende; sin pretender el honor de ocupar un lugar en la lista de los oradores, cuando los hay en el seno de la asamblea mas dignos y competentes, y de aquellos cuyos nombres no solo ante la representacion nacional sino ante la nacion misma, son una garantía de acierto, y casi un prestigio en favor del extremo que defienden.

Pero como el concepto que he formado de este negocio, y que no ha cambiado por lo que he oido en la discusion, me obligará á votar en pro del dictámen de la mayoría de la comision, quiero explicar mi voto para escurarlo de la calificacion de versatilidad que se ha arrojado sobre los que, como yo, encontramos hoy satisfactorio lo que ayer tuvimos por vicioso, anticonstitucional, y por esto digno de revision y de reforma.

Ya en este punto se me ha anticipado mi honorable compañero el diputado Barron, quien con el talento que le caracteriza, ha explicado suficientemente lo natural que es

opinar una vez que tal negocio es revisable, otra que se revise, y otra que se apruebe con las modificaciones que le quitan los defectos de que antes adolecia. Esa parte de su discurso prueba hasta la evidencia aun para los mas preocupados, la consecuencia en nuestras opiniones, la firmeza en nuestros principios, y lo lógico en nuestro proceder.

Pero por lo que á mí toca, hay mas, hay una consideracion que revelaré con la sinceridad y franqueza que me es genial. Cuando por primera vez se trajo ante el congreso la concesion hecha á la compañía inglesa, por el decreto de 27 de Noviembre del año próximo pasado; cuando los autores de las primitivas proposiciones, y la mayoría de la comision especial, consultaron la competencia de la cámara para revisar aquella concesion; entonces, aunque los oradores de una y otra parte divagaron, y en mi opinion de una manera oportuna, entrando en el análisis crítico de todos sus artículos, unos para herirla en su fondo y otros para demostrar su conveniencia, yo consideré esto como muy secundario; y mi mira fué aprovecharlo, para conquistar el principio de que el cuerpo legislativo podia y debia revisar todos los actos del ejecutivo, ejercidos en virtud de las facultades omnímodas de que estuvo investido por un largo período, á fin de corregir los vicios que pudieran tener; porque entonces, lo mismo que ahora, creí que estos vicios abundaban en las disposiciones legislativas de aquella época; y porque entonces, lo mismo que hoy, juzgué que ni el gobierno podia gloriarse, ni el país estar satisfecho de que su constitucion se hubiera conservado ilesa en el reinado de la dictadura.

Yo veia la cuestion abstracta, el principio general; y lo que menos significó mi voto fué la reprobacion de un negocio que apenas conocia, aunque la simple lectura del decreto denunciaba la monstruosidad del privilegio. En todo esto, lo repito, no hay versatilidad, no hay inconsecuencia, no hay sinrazon: con recta conciencia puede declararse hoy bueno, lo que entonces se consideró digno de estudio y exámen. Protesto contra tales calificaciones, que si no fueran asentadas por personas cuya hidalguía me es notoria, las compararia á los caballos de Frisia, que con anticipacion se arrojan sobre el campo para impedir la carga del enemigo.

Esto seria bastante para mi objeto, y aquí deberia dar punto á mis explicaciones; pero ya que estoy en posesion de la tribuna,

despues de depurado mi voto, voy á fundarlo ocupándome de algunas cuestiones generales, que son las que corresponden á la índole de la discusion, que tambien es en lo general del proyecto, procurando hacerlo con brevedad para no fatigar la atencion benévola de la asamblea, y esforzándome por darles alguna novedad, respecto de la forma con que han sido tratadas por los oradores que antes que yo han usado de la palabra.

Hace meses, en el debate á que he hecho alusion, en que se ventiló el primer capítulo de este célebre y complicado negocio, lo que mas llamó la atencion de los representantes de la nacion, celosos por la observancia de la constitucion, y vigilantes por los intereses y mejora del pueblo, que les habia confiado sus destinos, fué el privilegio concedido en los primeros artículos del decreto, en abierta pugna con el 28 de la carta, y las tarifas señaladas en los artículos 13, 14 y 15, que por su tasa elevada hacian para el público ilusorias las ventajas del camino de hierro.

Estos eran, sin duda, graves defectos que debian retraer á los menos escrupulosos, de sancionar con su aprobacion el convenio de 27 de Noviembre; pero si bien se reflexiona, las modificaciones presentadas por la compañía inglesa los ha subsanado hasta hacerlos desaparecer por completo, sin que la constitucion ni el interes público tengan ya de qué resentirse, si la concesion se aprueba y se reduce á la práctica con la reforma que ha sufrido.

Antes de tratar estos puntos, que serán el tema de mis observaciones, protesto huir de ese laberinto de números y cálculos que se han prodigado en los discursos que hemos oido, y con los que se han llenado tantos folletos dados á la prensa, ya porque carezco del talento de los pormenores y de análisis minucioso que brilla en aquellos trabajos, cuyo talento especial yo envidio; ya porque para mí (tal es mi creencia) todo eso que se llama subvencion y bonos y tanto por ciento, todo ese maremagnum de guarismos, no es sino la cuestion de regateo de mas ó menos, que encuentro pequeña, ruin é indigna del legislador, que debe dar á las cuestiones la magnificencia y elevacion propias del poder que él representa, y proporcionadas á la gravedad que ellas entrañan.

Pues bien; si es cierto lo que dicen los mismos contradictores del dictámen, repitiendo lo que han dicho todos los que hace años hablan y escriben sobre la vía férrea que ha

de unir á la capital de la república, con el primero de nuestros puertos en el Seno mexicano; si esta mejora material, que yo llamaria tambien mejora política y moral, ha de contribuir al desarrollo de nuestra industria y de nuestro comercio; si ha de fomentar la inmigracion y el acrecentamiento de nuestra poblacion; si ha de simbolizar el progreso, el bienestar y la paz; si ha de ser la base de la riqueza y engrandecimiento de México, asegurando sus instituciones y afirmando para siempre su soberanía é independencia; si estas apreciaciones son justas, y no exajeradas por un espíritu de novedad, ó por el fanatismo á que conduce la admiracion por uno de los mayores adelantos del siglo, ellas nos deben elevar á una altura desde la que, á medida que nuestra vista descubra aquellos inmensos y profundos horizontes, vea mas pequeñas esas hojas de papel, por mas llenas que estén de números, y por mas que esos números sean de miles, de cientos de miles ó de millones. Estos números, vuelvo á decirlo, significan solo un regateo ruin, que no debe parar la consideracion de los que con una sola palabra pueden realizar para México aquellos resultados tan apetecidos, tan buscados, y que hasta hoy no han pasado de la esfera de un sueño. Y la nacion tiene su oido atento para escuchar esa palabra mágica de la boca de sus representantes.....

He dicho que con las modificaciones presentadas por la compañía concesionaria y aceptadas por la mayoría de la comision, ha desaparecido el privilegio. En efecto, despues de la ley expedida ya para que D. Ramon Zangronis pueda construir una vía férrea de Veracruz á Puebla pasando por Jalapa, la ley que hoy dé el congreso á favor de la compañía inglesa ya no será una ley privada (*privata lex*) que es el significado etimológico de la palabra; ya no gozaria la empresa de ese derecho exclusivo que caracteriza el privilegio, que lo hace injusto y odioso, y que ha motivado la prohibicion del artículo 28 de la constitucion, en respeto y garantía de la libertad que todo hombre goza por la naturaleza, de aplicar su capital, su industria y su actividad, á cualquiera trabajo que crea útil ó á cualquiera empresa que estime productiva.

¡Monopolio! Si por monopolio se debe entender el tráfico ó industria que ejerce una sola persona ó una compañía, ¿se podria sostener sia dar tormento á la palabra, que existia en la concesion hecha á la empresa