

milla á la nacion exigiéndole fondos especiales, y que no obstante haber estado percibiendo durante mas de un año, los productos de los dos tramos del ferrocarril, no ha compuesto ni avanzado lo mas mínimo, abandonando el tramo de Paso del Macho, que es del gobierno, empleando sus productos solo, señor, tan solo en sostener sus derechos?

Se nos dice que aprobemos este dictámen en lo general, y que luego en la discusion de los artículos en particular se harán las adiciones que crea convenientes la cámara. Esta proposicion, si se aprobara, no podria ser mas conveniente á la compañía, ella lo desea, y en eso funda sus esperanzas. Está íntimamente persuadida que seria un triunfo completo para ella, porque salvaria todos los escollos, todas las barreras que pudiéramos oponer á su codicia. El congreso entero ha presenciado esa lucha, ese deseo tan ardiente por que no se pase á discutir el dictámen de la minoría, y esto solo prueba que en los intereses de México está el que no consigan sus deseos.

La conciencia de los diputados, el buen sentido de la cámara, la opinion de los hombres honrados, tienen que decidir necesariamente en contra. La dignidad nacional se encuentra empeñada; yo en ella confío para que declare sin lugar á votar el dictámen de la mayoría de la comision.

El C. YAÑEZ, presidente.—No hay quien tenga la palabra en pro. La tiene en contra el C. Zamacóna.

El C. ZAMACÓN.—Quien ha recogido, como el que habla, abundante cosecha de ataques personales, de invectivas, y quizá de malquerencia, por su anhelo leal y empeñoso de salvar en esta cuestion los intereses vitales de su patria, no puede menos que volver, con alguna repugnancia, al debate; pero me empuja á ello la conciencia de un deber: el de tentar un nuevo esfuerzo para alejar de la república, los peligros que sobre ella se están cirniendo durante esta deliberacion. Si prevalecen las infatigables gestiones que de dos dias acá, hacen los amigos de la compañía inglesa por adormecer el patriotismo de la cámara; si los que hemos tomado en el negocio la bandera del interes público sufrimos una derrota, tendremos la indemnizacion de una conciencia tranquila, y podremos aguardar con serenidad la dolorosa comprobacion que el porvenir dará muy pronto á nuestros vaticinios.

La cámara, con su habitual perspicacia, habrá notado ya cuán flaca ha sido la ré-

plica que se ha procurado dar á las objeciones formuladas contra el dictámen; y cómo en vez de discutir las se ha puesto á discusion la personalidad del diputado que, sin pretensiones de ninguna especie, sin odio ni mala voluntad para nadie, no ha hecho otra cosa que dar rienda suelta á su buena intencion, teniendo la fortuna de ser admirablemente comprendido por el congreso. Los patronos de la compañía de Londres no perdonan al que habla la sesion del último lunes, sin considerar que toda la gloria de esa sesion es del congreso, porque mi humilde palabra no fué sino una chispa, y el arrebatado de todos los corazones fué la explosion del buen sentido y del patriotismo universal. La gloria es de este congreso, el primero en que he hecho la observacion de que nunca deja de responder casi por unanimidad y sin distincion de colores, cuando se le toca la fibra del sentimiento patriótico. Se me han hecho mil felicitaciones por mi discurso del lunes. Señores, yo las declino y las dejo donde deben quedar, poniéndolas á los pies del congreso de 68.

Cuesta trabajo encontrar alguna cosa nueva, sólida y que presente asidero, en el cúmulo de repeticiones, de sofismas y de personalidades con que los defensores de la compañía inglesa han inundado la discusion en estos dos dias últimos; procuraré, sin embargo, entresacar en ese mar de argucias é invectivas los argumentos menos fútiles.

Algunos defensores del dictámen se han dado por satisfechos ya con que el privilegio anticonstitucional, otorgado á la compañía, se salve de palabra, aunque subsista de hecho. La declaracion nominal, dicen, de que no hay privilegio, es tributo bastante al artículo de la constitucion. ¿Pues qué, señores, al protestar en esas gradas guardarla escrupulosamente, hemos hecho reservas mentales y cumplimos la protesta por medio de falsiloquios jesuíticos? ¿Con el artículo 28 de la constitucion se ha querido salvar un vocablo, ó las garantías reales y positivas de la industria libre? ¿Obsequiamos el espíritu de la ley fundamental, condenando hipócritamente de palabra el privilegio y el monopolio, y dándole garantías de hecho? ¿Qué se diria de los legisladores de México, si al declarar la abolicion del estanco, hubieran declarado que los cosecheros de Orizava solo podrian vender sus tabacos á determinada empresa? La constitucion quiere que todas las industrias, que todos los mexicanos emprendedores, no solo disfruten

la misma libertad, sino que puedan aspirar á los mismos beneficios. Si la madre de dos hijos gemelos les dijese: os he dado el ser y os dejo vivir á ambos sin distincion ni preferencia, solo que reservo la leche de mi seno para uno de vosotros, ¿no calificariamos de irrisoria esa declaracion de amor imparcial? Pues es lo que el dictámen que se discute dice en nombre de la nacion á las empresas nacionales. La ubre del erario se reserva para la compañía inglesa.

Ha habido, sin embargo, quien agregue que el privilegio y el monopolio están abolidos de hecho, pues que existe la empresa subvencionada de Zangronis. Esa empresa, señores, existe, no conforme á la concesion de Noviembre ni á sus modificaciones, sino á pesar de ellas. El congreso es quien ha dado el ser á esa empresa, pasando por encima de las restricciones decretadas por el ejecutivo. En el primer artículo del decreto de Noviembre se prohibia al empresario de la línea por Jalapa tocar á Puebla, es decir, se cortaba la cabeza de la línea; y el gobierno no solo hacia lo que la madre de que acabo de hablar, sino que decia á uno de los dos mellizos: vivirás sin cabeza. ¿Es esta la manera de provocar y proteger la concurrencia libre á que la constitucion ha querido dar garantías? Yo pregunto, señores: si votamos ese dictámen, ¿el congreso podrá acordar á otro petionario la subvencion que ha concedido á Zangronis?

Los artículos perjudiciales para el decoro nacional y para el orden administrativo, se defienden declarando que no han sido una exigencia de la compañía de Londres, sino una concesion espontánea del gobierno. Fuera de que sobre este punto, los ministros de gobernacion y de fomento están cogidos en flagrante contradiccion, este argumento llevaria al absurdo de hacer menos culpable la debilidad ante un seductor, que la prostitucion voluntaria. «El gobierno, se nos ha dicho, ha querido crear en el papel de la subvencion, una precaucion contra sí mismo.» Me pasma, señores, que tales palabras hayan sonado en este lugar. Hasta ahora, deplorábamos que un especulador extranjero se atreviese á expresar dudas sobre la probidad del gobierno nacional; pero conforme al argumento que combato, esa duda estaria en el seno mismo del gobierno.

Por desgracia, la comision la ha oido ya en boca del ministerio de fomento, desde que comenzó sus trabajos; y le habiamos replicado: ¿cómo puede dudar el gobierno de que

llevará á cabo sus compromisos con la empresa del ferrocarril, cuando este gasto figurará en el presupuesto, y la cámara ha de votar recursos que cubran todas las atenciones federales? ¿O duda tambien el gobierno de nuestro régimen, de nuestras prácticas, de nuestro porvenir, con todo y declararse á cada momento que la paz interior está ya asentada? De dos cosas, una: ó hay en México paz y la subvencion del ferrocarril se pagará exactamente sin necesidad de prendas; ó la paz se trastorna, y entonces esas prendas serán tan ineficaces como las pactadas en la concesion de 861, y servirán solo para que se nos hagan mas duras reclamaciones. No declaremos, señores, que México ha llegado á ese último grado de descrédito que en los individuos se marca por la desconfianza de sí mismos; no prodiguemos las garantías que pueden servir solo para reagrar inútilmente nuestras responsabilidades.

¿Cómo, se ha dicho, si esta forma de subvencion está pactada desde hace algunos años, hasta ahora fija la atencion su carácter humillante? ¿Cómo el congreso no ha revisado las concesiones en cuya virtud se creó el papel del ferrocarril? Con esto se desconoce la solicitud que el poder legislativo ha desplegado siempre en este negocio por salvar la honra de la nacion. En el primer congreso constitucional hubo conatos de revisar la concesion de 57, y esto influyó en que el concesionario del camino de hierro auxiliara con sus fondos y con todos sus arbitrios el motin de Tacubaya. Restaurado el orden legítimo y reunido el segundo congreso constitucional, inmediatamente llamó á sí el negocio y emprendió la revision del decreto de 5 de Abril de 861. Tengo el expediente en las manos, y en él consta, por cierto, la iniciativa del C. Balcárcel, á que otra vez he dado lectura en este lugar, y en que urjia á la cámara para revisar la concesion y suspender sus efectos, por los perjuicios gravísimos que estaban causando al comercio nacional. Bueno es recordar al congreso los términos de esa iniciativa.

«En esta diferencia de solicitudes, decia el C. Balcárcel, refiriéndose á las de Tampico y Veraacruz, el señor presidente no ha podido ver divergencia real de opiniones en la manera de considerar el citado artículo en su esencia, sino solo la diversidad de resultados prácticos, que daria para ambos puertos la conclusion del ferrocarril en cuestion, pues aunque *los perjuicios causados*

por la diferente manera de enterar el derecho adicional, serian unos mismos para todo el comercio, el de Veracruz debería esperar una compensacion mas ó menos próxima, de estos perjuicios, con las ventajas que le proporciona la terminacion, en este puerto, de la vía proyectada.

«Por las razones expuestas, para obviar males al comercio, el Excmo. señor presidente, que tanto desea la prosperidad de aquel, por el convencimiento que tiene de la eficacia con que ella contribuye á la riqueza y bienestar del país, ha dispuesto que mientras el soberano congreso se ocupa de todo el decreto, sujeto hoy á su revision, y cuya resolucion recomienda muy particularmente á su sabiduría, por tratarse de un objeto de tan vital importancia, se eleve á su soberanía la siguiente iniciativa:—«Se suspende, etc.....»

La guerra extranjera vino á paralizar los trabajos de la revision que está todavía pendiente. Al reunirse este congreso, uno de los primeros negocios que le han preocupado, es el del camino de hierro. ¿Cómo, pues, hay quien ose decir en el seno de esta asamblea, que el desaperebimiento del poder legislativo, ha dado una sancion tácita á los medios poco decorosos que se han pactado para la subvencion del ferrocarril? «Los empresarios de esta obra, se añade, no tienen fuerza alguna, y careciendo de ella, ¿cómo han de haber reducido á abajamiento al gobierno?» Esto es lo peor, señores, que sin contar la compañía de Lóndres con fuerza propia, superior á la autoridad de nuestros poderes públicos, tiene la fuerza que nosotros le damos, repitiendo incesantemente que el gobierno no puede garantizar mejor los intereses y el decoro nacional, porque la empresa de Lóndres niega su consentimiento; y que es preciso ceder á sus exigencias, porque no hay en el país quien pueda llevar á cabo el camino de hierro. Esta es la posicion subalterna en que el gobierno se coloca sin percibirlo, posicion tanto mas deplorable, cuanto que se basa en el error de declarar que un puñado de especuladores extranjeros, son los árbitros y los dispensadores únicos de nuestra prosperidad futura.

La consideracion moral y no matemática, que he presentado al congreso sobre la diferente rebaja que para el servicio militar del imperio ó de la república se hizo en los decretos de 65 y 67, se contesta con cálculos que producen una diferencia insignificante, tomando en cuenta el alto carácter de esta

question; con la añadidura de que algunos de sus cálculos toman por base, la rebaja que se propone para los efectos del país que bajen á la costa. Es decir, se ha considerado á nuestros soldados mercancías nacionales destinadas á la importacion.

No me detengo sobre este punto, porque con ocasion de él me han invitado los defensores del dictámen, á comparar en su conjunto la concesion del imperio y la de 27 de Noviembre, y prefiero este punto de vista para el juicio comparativo. Dos órdenes de intereses afectan esas concesiones: los intereses morales y los intereses materiales de la república; por lo que hace á los primeros, hay que tomar en cuenta el decoro nacional, y la simplicidad y el orden en la recaudacion de nuestras rentas. En cuanto á lo segundo, se deben considerar los gravámenes pecuniarios que la república se impone, y las indemnizaciones del mismo género que espera. Bajo el primer aspecto, la concesion de Noviembre da en prenda á la compañía del ferrocarril, dos clases de papel especial, que deben servir para pagar dos especies de impuestos en nuestras oficinas recaudadoras, y que serán un principio de complicacion y un obstáculo para que el gobierno pueda, á cualquiera hora, darse cuenta sobre el estado de los fondos públicos. Me refiero á las acciones con que debe pagarse el 15 p^o de amortizacion, y al 12 p^o pagadero en bonos del ferrocarril en las aduanas marítimas; porque es de notar que la empresa del camino de hierro lleva á tal extremo la desconfianza para con el gobierno mexicano, que no solo ha procurado impedirle que recaudé y distribuya, conforme á nuestras leyes, la parte de los impuestos destinada á la subvencion, sino que aun lo que se destina á comprar acciones, se entrega anticipadamente á la empresa del ferrocarril, sin que llegue á manos del gobierno.

Hé aquí una operacion de compra y venta, en que el precio no está ni un solo momento en manos del comprador, y que no consiste, como todas las operaciones de esta clase, en el cambio del valor y de la mercancía. El procedimiento natural, el mas conforme á lo que se practica usualmente, y á lo que la razon y nuestras leyes últimas prescriben para simplificar las funciones de nuestras oficinas de hacienda, era que la subvencion se pagase en dinero por la tesorería general y que tambien se comprasen con dinero, por la misma oficina, las acciones correspondientes al producto del 15 p^o de amor-

tizacion. Hé aquí lo que se consignó en la concesion de Enero de 65, empleándose no solo el medio natural entre entidades que al contratar se respetan recíprocamente, sino salvándose el importantísimo principio de la unidad de fondos y de la distribucion metódica de las rentas por una sola oficina.

Este gran principio de la unidad de fondos, de la consolidacion de los recursos federales en las arcas de la tesorería, lo recomendamos, no porque sea un principio del imperio, sino porque es un principio de orden, porque es nuestro principio, el que acabamos de consignar en el presupuesto de ingresos, y el que debe regenerar nuestra desconcertada administracion.

Bajo el aspecto de los intereses materiales, la concesion de la república presenta tres ventajas: en la exencion de derechos para las exportaciones, que se limita á la cantidad de 650,000 pesos, sin extenderse al valor de los artículos que la empresa tenga que importar. En la designacion de una cantidad fija para la subvencion, y en las tarifas; pero estas ventajas están sobreabundantemente compensadas con la supresion que se ha hecho, en la concesion de Noviembre, de un artículo que figuraba en la de 65, y conforme al cual, el 20 p^o de las utilidades de la empresa debía aplicarse á amortizar en parte los bonos de la subvencion. Hé aquí la historia de este punto. En la concesion de 57 se reservó la nacion un 20 p^o á perpetuidad sobre las utilidades del camino de hierro. En el decreto de 61, esta reserva se redujo á la cantidad necesaria para el reembolso de la subvencion; en la concesion del imperio subsistió la misma reserva, en los términos que acabo de explicar. En la última concesion se renunció á todo, estipulándose una subvencion á fondo perdido. Esto convencerá á la cámara de que el paralelo entre los decretos de Enero de 65 y de Noviembre de 67, no es favorable á este último. Lo hago notar, no como un cargo al gobierno, á cuya buena intencion en este negocio soy el primero en rendir tributo, sino como una prueba de que no se suscitan dificultades á la empresa del ferrocarril, con rebajar las concesiones que se le han hecho, siquiera al nivel de las que pactó con el poder usurpador, puesto que pudo funcionar sin embarazo bajo aquellas concesiones, y aún coincidió con ellas el mayor progreso de la obra.

La réplica de los defensores del dictámen, ha dejado en pié todos los argumentos sobre

el carácter humillante de la subvencion y sobre los inconvenientes del fondo especial; todos los cálculos sobre las tarifas; todas las comparaciones entre los arreglos consentidos por la compañía con el imperio y los que pretende arrancar á la república; todas las justas repugnancias, y todas las previsiones relativas al privilegio y al monopolio. Nada se ha opuesto en contra sino sofismas, contorsiones dialécticas, personalidades é invectivas. Se ha exhortado á la cámara á que desconfie de mi voz, porque me apasiono á menudo. Sí, señores; confieso que al discutir sobre este negocio, me domina una pasion, que es la del bien público; pero esta pasion me es comun con la mayoría del congreso, y léjos de proscribirla, debemos tomarla como nuestra inspiracion para votar en este negocio.

Se ha desenterrado tambien, con ánimo de hacerlo valer en mi contra, el tratado de 21 de Noviembre de 1861, que reposaba bajo la reprobacion legislativa. Si los que lo han traído hoy á la cámara creen ver errores en esa negociacion, recuérdenos para que el congreso de 68 se aleje de ellos, y no los citen como ejemplo para que se repitan. Pero ese tratado, señores, no es el error de un hombre, sino la prueba de cómo suele llegar á ser dura la condicion de los pueblos, cuando practican por inexperiencia ese sistema á que cabalmente quiere empujarnos de nuevo la mayoría de la comision. ¿Queréis saber cuál era la arma terrible de la legacion inglesa al negociar ese tratado? Héla aquí, en el artículo 3^o del decreto de 14 de Octubre de 1850:

«Para el pago, decía hablando de la deuda inglesa, de los réditos del nuevo fondo, se consignan especialmente el 25 p^o de los derechos de importacion de las aduanas marítimas y fronterizas, el 15 p^o de exportacion por los puertos del Pacífico, y el 5 p^o de los mismos derechos en los del puerto del Golfo; completándose con las demas rentas nacionales el importe de los dividendos, cuando las precitadas consignaciones no alcanzaren á cubrirlas íntegramente.»

Como se advertirá, este artículo tiene la misma fisonomía que el que hoy nos propone los autores del dictámen. Ambos son de raza británica.

2^o En lugar de la manera de pago de los quinientos sesenta mil pesos anuales, establecida en los artículos que se suprimen, el gobierno emitirá un papel especial que se titulará «Bonos del ferrocarril de Vera-

cruz á México;» el que representará el valor de quinientos sesenta mil pesos por cada año, durante el tiempo de la construcción del camino. Este papel se admitirá en pago del 12 p^o, de los derechos de importación que se causen en las aduanas de Veracruz, Tampico, Matamoros, Manzanillo, Mazatlan, ó el equivalente de lo que importe el 12 p^o, en caso de que por alguna reforma que se haga en los impuestos aduanales, baste una cuota menor para cubrir los quinientos sesenta mil pesos anuales. Los bonos serán emitidos por el ministerio de fomento, y los importadores deberán hacer con ellos el pago de 12 p^o, conforme á las reglas del artículo 21 del citado decreto, que se entienden reproducidas con referencia á dichos bonos.»

Agobiado el país y sus mandatarios, en 1861, con estipulaciones de este género, se han visto obligados á hacer algo más que el tratado de 21 de Noviembre. Cinco meses después, el presidente Juárez, la personificación de la entereza y del patriotismo, ha suscrito de nuevo el mismo tratado, pero con un artículo adicional en que se autorizaba á la marina inglesa para desembarcar en nuestros puertos, á hacer cumplir la ley siempre que fuera quebrantada en las aduanas marítimas. Esta negociacion dejó intacto el prestigio y el nombre del jefe de la república, porque fué una transacción con la dureza de los tiempos, y un sacrificio expiatorio de errores que no eran suyos, y en cuya virtud se habían acumulado los compromisos diplomáticos, y las consignaciones sobre nuestras rentas en favor de los acreedores extranjeros, hasta acarrearlos la guerra exterior. Yo soy quien ha debido traer á la discusión esos tratados, para decir al congreso: ved á donde se va por el camino á que los defensores del dictámen nos empujan; hé aquí el tributo que el humilde ciudadano que os dirige la palabra, y el esclarecido patriota que está á la cabeza de la nación, han tenido que pagar á ese precedente de las consignaciones especiales. No volvais á crearlo, ya que lo destruyó el heroísmo de nuestro pueblo, luchando seis años con la intervencion monárquica. Ese precedente aciago ha obligado al jefe de la república, al tipo de la constancia y de la entereza, á consentir en el desembarque de la marina británica en nuestros puertos para poner orden en nuestras oficinas. Ese precedente prepara de nuevo ahogos, vergüenzas, humillaciones para la nación, y nadie puede atestiguarlos

como yo, que he sido ministro de su infortunio. No, señores, en nombre de la patria, en nombre de la experiencia, rehusad toda asignación especial á los acreedores extranjeros.

He sido objeto de otra alusión, cuando el órgano del gobierno hablaba ayer de las conferencias que los adversarios del dictámen han tenido con los agentes de la empresa del camino de hierro. Esa referencia alude al diputado que en estos momentos tiene el honor de dirigir la voz á la cámara; pero la mano indiscreta que ha traído á la discusión pública los incidentes de las pláticas amistosas, ha levantado solo una punta del velo que deja los objetos en una sombra confusa. Yo lo descorreré por completo, para que se vean á toda luz; y á fé que solo la discreción y la caballerosidad me habían retraído de hacerlo, porque en ello hubiera visto el congreso la mejor prueba, de que no es verdad que sea imposible lograr que la compañía inglesa consienta en condiciones más ventajosas que las que se nos proponen.

Al volver recientemente de mi Estado para asistir á la apertura de las sesiones, uno de los miembros del congreso, que ha trabajado con lealtad y eficacia en este negocio, por traerlo á un desenlace práctico que combine todos los intereses, me invitó á asistir á una conferencia con los agentes de la compañía de Londres. Concurrí á ella llevado del espíritu que hace dos días expresaba yo en este lugar, por medio de estas palabras:

«Si hay quien desee facilitar la ejecución del camino de hierro y evitarle tropiezos, son de seguro los que forman la minoría de la comisión; por eso hemos llamado al representante de la empresa; por eso la hemos exhortado á que no dé indicios de poner en duda la probidad nacional; por eso la hemos invitado á encerrar sus deseos de lucro, dentro de los límites que hagan posibles los beneficios del camino de hierro; por eso la hemos recomendado que no ponga estorbo al desarrollo en el país del espíritu de empresa; por eso la hemos conjurado, en fin, á que salve la distancia que mediaba entre ella y la comisión. Esa distancia era el decoro nacional, las garantías para la prosperidad del comercio, el porvenir de las mejoras materiales, y no podía salvarla ni la comisión ni el congreso.»

Asistí á dos conferencias con los agentes de la compañía concesionaria, y mis palabras en ella correspondieron á esta exhortación, que también hacía yo á la cámara en

mi anterior discurso, hablando de la cuestión de tarifas:

«¡Alerta, representantes de la nación, que sois sus centinelas y los guardianes de su porvenir! ¡No permitais que en los momentos en que acabamos de conquistar la independencia política de México, pongamos á los pies de una nación extraña su independencia comercial! Sacrificadlo todo; tratad con un fantasma de compañía; dadle subvenciones locas y desproporcionadas; aceptad para pagarlas la condición de deudores tramposos; pero salvad siquiera el interés importantísimo que en esta cuestión se compromete, y no pongais á la república en peligro de que se coavierta en la India Occidental del comercio británico!»

Sin que mis pláticas con los representantes de la compañía inglesa hubieran dado resultado alguno, se anunció la discusión del negocio; y estando un día, después de esto, en la sesión, fuí llamado á uno de los salones interiores, en unión de otro miembro de la cámara, por la misma persona que me había invitado á conferenciar con los concesionarios del ferrocarril. Era el objeto mostrarme las ofertas que hacían en cuanto á reducción de tarifas, y comunicarme otras propuestas ventajosas para mi Estado en materia de ramales afluentes. Yo declaré que no quedaba satisfecho; que en la cuestión de ramales defendía no un interés local, sino el general de la república, y más que eso, el principio de la industria libre; que las rebajas de la tarifa eran mezquinas é incompletas, y que estaba resuelto á sostener mi voto particular. De esto puede dar testimonio, como testigo presencial, nuestro digno presidente.

De este hecho se desprenden tres consecuencias muy importantes: Primera, que no es cierto que los adversarios del dictámen queramos subvertir y trastornar la empresa del camino de hierro; sino que, por el contrario, hemos hecho esfuerzos leales, oscuros y ajenos de toda vanidad y espíritu hostil, por traer el negocio á un desenlace que combine los intereses de la empresa con los de la nación. Segunda, que los empresarios están dispuestos á otorgar mejores condiciones que las que el dictámen nos presenta como el *non plus ultra* de las conquistas. ¿Es creíble que la empresa del ferrocarril niegue al gobierno lo que ha ofrecido á dos personas privadas y ajenas á toda autoridad y á todo poder? Tercera, que es un espantajo cuanto se nos ha dicho sobre la pers-

pectiva de una cuestión judicial que embarasque el negocio, porque ni la empresa del ferrocarril tiene esta mira, ni podrá realizarla desde que vino, con sus modificaciones al congreso, reconociendo nuestra facultad revisora.

Esas ventajas ofrecidas en lo privado, y otras que aun pueden alcanzarse dentro de los límites de la razón y de la equidad, serán consentidas, si no damos á la compañía inglesa, como algunos oradores lo han hecho, el privilegio de capacidad exclusiva para las mejoras materiales, y si no hacemos ludibrio del espíritu de empresa nacional. Esto me trae á cumplir un deber imprescindible para los representantes de Puebla.

Se ha escarnecido á nuestro Estado con ocasión del generoso esfuerzo que han hecho sus legisladores, por salvar los intereses de que son custodios y que están comprometidos por la concesión del camino de hierro. Hecha la declaración de que nada hay de serio en esos esfuerzos, y de que son un sueño digno de risa, cumple al deber de los diputados de Puebla ilustrar sobre estos hechos la opinión de la cámara. Para un Estado, señores, que tiene en la situación normal á que por fortuna está volviendo, cerca de un millón de renta, y que en la época en que el poder teocrático-militar se enseñoreó de toda la república, fué el baluarte de las instituciones federales, y mantuvo veinte batallones en cuyas armas se estrellaron por mucho tiempo los embates del despotismo, no es un rasgo de infatuación votar, como un subsidio para una empresa de utilidad pública, dos millones de pesos que han de pagarse en algunos años. Ese subsidio se concede á una compañía á quien no puede negarse, sin grande injusticia, la calificación de seria. Las firmas de los que la forman constan en los ocursos que han dirigido al congreso, y tienen una alta significación pecuniaria; son los principales negociantes y propietarios de Puebla, dueños de establecimientos fabriles, algunos de los cuales pueden valer un millón de pesos. Y para quitar toda duda sobre si esa compañía entraña un pensamiento serio ó es una farsa de especuladores, figura entre sus miembros uno que lo es de esta cámara, y cuya circunspección y gravedad son proverbiales entre nosotros: el C. Joaquín Ruiz, representante en unión del que habla, de la capital del Estado. Esa compañía ha formado una escritura solemne; en su primera junta se ha suscrito por un capital de.....