

cuales en igual número de viajes al año, y con igual flete de un peso por arroba, producen un total anual de 192,000 pesos. Unidos estos al producto de los carros, hacen un total de 1.172,000 pesos, de los cuales debe aplicarse una tercera parte, ó sean 390,666 pesos, al tramo de México á Puebla, que es la tercera parte de la longitud del camino. El tráfico entre los Llanos y la capital se hace en mas de 1,500 bestias de carga, que entran diariamente á la ciudad, segun datos de la aduana; pero tomando ese número redondo, y dando á cada cabeza un flete de seis reales, tenemos al año un total de 410,625 pesos. Ambas partidas forman la suma de 801,291 pesos. Respecto de pasajeros, reuniendo las noticias que han podido recojerse aquí, desde el camino de fierro mas transitado, que es el llamado de Poniente en Francia, en el que se cuentan trescientos setenta mil viajeros por semana, hasta el nuestro de Guadalupe, el último, en la escala, y que ha tenido seis mil tambien por semana, creo que no será exagerado esperar del nuevo tramo un movimiento de cinco mil personas en igual periodo; y suponiendo que cada una de estas cause solo un pasaje de dos pesos, habrá un producto anual de 520,000 pesos. Los viajeros, pues, y la carga dan un rendimiento de 1.321,291 pesos. Los gastos, estimados al 40 p^o del rendimiento bruto, importan 528,516 pesos, que deducidos de la cifra anterior, dejan un producto líquido de 792,775 pesos. Como de los ocho millones de pesos que cuesta el camino, el contratista recibe en parte de precio tres millones en imposiciones al siete por ciento al año, este rédito importa 210,000 pesos, y sobran 582,775 pesos para aplicarse como utilidad á los cinco millones restantes representados en acciones, las cuales dejarán en esa hipótesis, una utilidad de uno por ciento mensual, discurrendo sobre la base (en verdad no admisible) de que el movimiento de efectos no tenga creces, despues de abierta la nueva vía.»

Y estos resultados los presentaba tomando por base un capital de 8.000,000 de pesos para construir el tramo entre México y Puebla, lo cual duplica la realidad del costo. Si conforme á este cálculo que se refiere á la tercera parte del camino, garantizaba D. Manuel Escandon una utilidad líquida de 792,775 pesos, la explotacion de toda la vía debe producir 2.400,000 pesos aproximadamente. Esto aseguraria un ré-

dito de 10 p^o aun sobre el capital de 27.000,000 de pesos que la empresa quiere hacer figurar en este negocio; pero reduciéndose á solo la mitad el presupuesto oficial de la misma empresa, sus utilidades pueden elevarse á un 20 p^o. Se vé, pues, que cabe una reduccion considerable en las tarifas, sin privar á los concesionarios del camino de fierro, de un lucro que rara vez alcanzan los capitales en Inglaterra.

Por no abusar de la benevolencia con que la cámara me escucha, no doy lectura á dos cálculos que traia preparados entre estos documentos. Debo uno á la infatigable laboriosidad de mi compañero de comision el C. Mancera. Está hecho sobre los mismos datos de que se sirvió D. Manuel Escandon en un folleto publicado en 861, y sobre los que proporciona el expediente del negocio en cuanto al capital invertido y por invertir, resultando comprobado el producto de 20 p^o á que antes hice referencia. Al mismo resultado conduce el otro cálculo que se basa sobre los datos de las oficinas públicas, en cuanto al movimiento en la vía de México á Veracruz.

La empresa replica que asegurado cierto interes, rebajará dentro de dos años las tarifas; pero no seria mas natural, siendo casi seguro el buen resultado de la explotacion con los fletes bajos, que se reduzcan desde hoy á reserva de aumentarlas de aquí á dos años, si el éxito no corresponde á las esperanzas? Y en un negocio que se ha arreglado sin organizar en su mecanismo interno la inspeccion que debe tener el público, ¿no es un absurdo ligar la baja de tarifas á un mínimun de réditos? ¿No se deja á la empresa en libertad de abultar enormemente su capital, como ya lo está haciendo, para que nunca se realice el requisito de la reduccion?

La de los fletes y pasajes, está en el interes mismo de la empresa, si procede de buena fé, porque de esa manera verá aumentar el movimiento y el producto, como lo estamos observando en el ferrocarril de Tlalpam. La empresa no lo niega, y en sus explicaciones con la comision, ha anunciado como necesaria y casi indefectible, la reforma de las tarifas en el sentido de la baratura. ¿Por qué, pues, no consentirla desde ahora? Al ver esa renuencia toman mucho cuerpo las sospechas de algunos patriotas previsores, que atribuyen á la compañía inglesa del camino de fierro, no la mira de especular derecha y lealmente en

la explotacion de la vía, sino la intencion pérdida de crear en México una especie de monopolio comercial. Indefectiblemente, con solo que la empresa del ferrocarril se convierta en importadora de mercancías; con que las traiga á los mercados del centro de la república por el costo de conduccion, mientras obligue al comercio á pagar fletes subidísimos; con solo que esta segunda especulacion tiente un poco la codicia de la junta directora radicada en Lóndres, y que se compone cabalmente de varios de los principales importadores en México, nadie podrá sostener la concurrencia con ellos, el comercio de buena fé habrá quedado arruinado para siempre, y habremos reconstruido en favor de los comerciantes de la calle de Bishop's Gate, el monopolio comercial que tenian los negociantes de Cádiz, cuando nuestra república era colonia.

¡Alerta, representantes de la nacion 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 piés de una nacion extraña su independencia comercial! ¡Sacrificadlo todo; tratad con un fantasma de compañía; dadle subvenciones locas y desproporcionadas; aceptad para pagarlas la condicion de deudores tramposos; pero salvad siquierá el interes importantísimo que en esta cuestion se compromete, y no pongais á la república en peligro de que se convierta en la India Occidental del comercio británico!

Quizás para llegar á este resultado los especuladores ingleses se armarán, como un orador que defendió en la última discusion el dictámen, con las doctrinas de la escuela fisiocrática; y cuando nos estén apretando el yugo del monopolio, nos dirán *laissez faire* en nombre de la ciencia económica. ¡La economía liberal invocada en favor de los monopolistas! Si resucitaran los fundadores de la escuela fisiocrática, no se reconocerian en esa especie de sectarios.

El orador á que me refiero nos ha proporcionado el modo de pagar á la república vecina, la deuda que con ella tenemos en cuanto á lecciones de libertad. Exhortémosles en nombre de ésta, á que borren de sus concesiones sobre caminos de fierro, esta cláusula que traduciré de cualquiera de los decretos que tengo en la mano:

«Siempre que aparezca que los productos netos de todo el camino exceden de 10 por ciento, el congreso puede reducir las ta-

rifas estableciendo las nuevas por medio de una ley.»

La minoría de la comision propone que en la tarifa para el servicio del gobierno, se haga una rebaja de 75 p^o, y la cámara va á ver por qué la propone. Llamo su respetable atencion y pido á la secretaría que dé lectura al art. 13 de la concesion del imperio y al 29 de la última concesion.

—La secretaría lee estos dos artículos: «concesion del imperio.....»

«Los trasportes de tropas y municiones de guerra tendrán una rebaja de 75 p^o sobre la tarifa.»

«Concesion de la república. «Disfrutará el gobierno la baja de 50 p^o de los precios que por la tarifa se fijan al público en la conduccion de los trenes, equipos, víveres, caballos, mulas y tropa que caminen de un punto á otro de la línea.» (Sigue el orador):

¡Para el imperio 75 p^o de rebaja; para la república solo 50 p^o!

¿Se explicará esta distincion porque las tropas imperiales estaban destinadas á asensinar mexicanos, y porque la compañía de Lóndres se asociaba con mas simpatía á esa obra de iniquidad, que hoy á la obra en que estamos trabajando, y es la rehabilitacion material y moral de nuestra república? No nos abajemos, señores, ante los que nos desprecian! Pongámonos siquiera al nivel del poder intruso que acabamos de pisotear. Hagamos al menos lo que él hizo en favor de la nacion. Obtengamos de la compañía inglesa lo que él obtuvo dándole mucho menos que nosotros. ¿Se dirá que con equipararnos al imperio suscitamos dificultades á la empresa del ferrocarril? ¿No aceptó ella satisfecha las condiciones de la concesion imperial? ¿Y no es verdad que bajo esas condiciones se ha ejecutado la parte mas considerable de la obra?

La sétima de las modificaciones es un insulto al criterio de la nacion y de sus representantes. ¿Qué es lo que la empresa del camino de fierro cede y renuncia, devolviendo los bonos en que consistia la subvencion pactada en 61? Pues que esa subvencion se ha de pagar ahora en dinero por exhibiciones anuales, conforme á la concesion de Noviembre, ¿qué cosa mas natural sino que se devuelva lo que se recibió en papel? ¿O pretendia la empresa del ferrocarril, recibir dos subvenciones de catorce millones de pesos en dos distintas formas?

La cláusula octava es otro lazo tendido al candor y á la inexperiencia de que por

desgracia hemos dado tantos testimonios en este asunto. Se dice que se renuncia al privilegio anticonstitucional, pero se exige la promesa de que el gobierno no subvencionará á otra compañía. Esto es algo más que el privilegio, es la garantía del privilegio. Si los concesionarios del camino de hierro, sin ningún género de competencia, sostienen á cada paso que es imposible llevar á cabo la obra sin las prodigias subvenciones que han alcanzado, ¿puede imaginarse que sin este concurso del gobierno, haya en lo de adelante otra empresa que afronte la rivalidad con la ya establecida? Bajo el aspecto, pues, de una renuncia, se pretende alcanzar una nueva ventaja. Está visto que el espíritu de D. Manuel Escandon vive en sus sucesores, los empresarios del camino de hierro. ¿Por qué no renunciar á este privilegio garantizado? ¿Qué tropiezos se crían á la compañía del ferrocarril con exhortarla á que abandone esta concesión, que sobre ser contraria al espíritu de nuestra ley fundamental, para nada le sirve? Hé aquí lo que D. Manuel Escandon escribía en 858, hablando del privilegio: «Me parece que no se ha reflexionado que en sí misma esa sola concesión es de bien poca valía, pues por la naturaleza de las cosas, la exclusión existe sin necesidad del privilegio, puesto que obras de esta clase no se hacen dos veces.»

El art. 2º por el cual se recomienda al gobierno la consignación de ciertos puntos en los estatutos de la compañía, se queda muy atrás de lo que la experiencia y la razón están pidiendo en esta materia. Los intereses de los accionistas de buena fé, no quedan bastante garantizados contra el espíritu de especulación y de agiotaje de la empresa. Las precauciones para llenar este objeto, están reducidas al minimum en el voto particular de la minoría; y se comprenderá esto, comparándolo con las cláusulas relativas de todos los decretos que se expiden en los Estados-Unidos, para este género de concesiones. Hé aquí lo único que la minoría exige:

I. Las facultades de la empresa no pasarán de abrir la suscripción, y convocar á los accionistas para la organización definitiva de la compañía.

II. A más de la representación que el gobierno debe tener por sus acciones en la junta general de accionistas, se hará representar también en la junta directiva de la empresa.

III. El capital social y el monto de las acciones y obligaciones que se emitan, no podrán exceder en más de una cuarta parte del valor real del camino, deduciendo el importe de la subvención.

IV. El presupuesto de la obra se presentará para su aprobación al ministerio de fomento.»

He aquí la escrupulosidad con que se redactan estas cláusulas precautorias, en las concesiones sobre caminos de hierro otorgadas por el congreso de los Estados-Unidos. Leeré tan solo el sumario:

«Nombres de todos los empresarios y de la empresa.—Sello común.—Facultades.—Capital.—Acciones.—Junta de empresarios, quorum de ella, primera junta y modo de convocarla.—Pormenores del libro de inscripción, primera junta de los suscritores, directores.—Votos, directores nombrados por el gobierno.—Un director de ésta estará en cada una de las comisiones.—Los reglamentos son de la competencia de la compañía de accionistas.—Lo son de la dirección nombrada por aquella, las contratadas para construir la obra.—Quorum de los directores; juntas anuales de los accionistas.—Con qué precauciones debe entregarse la subvención.—El gobierno entra en posesión del camino si los empresarios no cumplen sus obligaciones.—El capital debe limitarse al costo verdadero de la obra.»

En todos estos puntos que en la república vecina se fijan en el decreto mismo de concesión, verá la cámara que por no suscitar dificultades se ha quedado muy corto en esta materia el voto particular de la minoría.

Uno de los autores del dictamen dijo en la última discusión, que tratándose de negocio nuevo propondría todas esas precauciones que se estilaban en otros países. En esos países, señores, las precauciones que acabo de indicar se emplean en los negocios nuevos y en los viejos. Muchas de las cláusulas cuyo sumario he leído, se hallan, como la cámara puede verlo, en leyes que enmiendan concesiones anteriores.

(El orador las muestra.)

La cámara y el gobierno deben procurar de consuno en este negocio, desarraigar de él las corruptelas abusivas que los empresarios han puesto en práctica de tiempos atrás, con daño de los accionistas de buena fé. Que la empresa lucre; pero que no se suplanté en lugar de los verdaderos capitalistas é interesados, á quienes toca examinar los pre-

supuestos, hacer las contratas de construcción, redactar los estatutos, dirigir, en suma, la empresa; que no se repita lo que D. Manuel Escandon intentó hacer en 1861, tratándose del tramo del ferrocarril entre Puebla y México, y lo que la actual compañía concesionaria ha hecho, tratándose de todo el camino; esto es, usurpar la obra de los accionistas, contratar la construcción sin intervención de ellos, en doble cantidad del costo, asegurar una utilidad monstruosa, y reducir de hecho á un 50 p^s el valor de las acciones.

La mayoría de la comisión, deja en pie las dos cláusulas que consagran el privilegio y el monopolio en la concesión de Noviembre. Hablé ya del artículo 1º del decreto; ahora llamo la atención de la cámara sobre el 5º, que es la sentencia de muerte para el espíritu de empresa, aun antes de que haya nacido entre nosotros. Este espíritu se desarrollará naturalmente, en las comarcas cercanas á la gran arteria que va á establecerse entre México y Veracruz; y esa vasta zona se convierte en el imperio de una compañía monopolista. A nadie será dado concebir el pensamiento de un camino afuente, porque la compañía inglesa queda armada de un veto formidable para hacer suya esta concesión y llevarla á cabo. ¿Quién será el que se atreva á estudiar y emprender, con este peligro, en el ramo de mejoras materiales? No solo se quiere esterilizar la que discutimos, sino matar el espíritu de empresa libre, que puede producir otras más benéficas para el país. Con ese artículo 5º, la compañía inglesa tendrá una especie de dictadura en el ramo de ferrocarriles, y seguirá imponiendo en escala inmensa al comercio, á la agricultura y á la industria, la ley durísima que se consigna en esa concesión que defiende. Reflexiónese que las empresas de caminos de hierro van á multiplicarse progresivamente, y que no debemos cortar las alas del espíritu nacional aun antes de que tengan plumas. Hé aquí lo que dice sobre esto D. Manuel Escandon, á quien tantas veces he citado, en una de sus publicaciones:

«En empresas de esta clase, el primer ejemplo es el difícil. Construido un camino de hierro en la república, además de que extenderá por medio de ramales su buena influencia en una esfera ancha y dilatada, presenta una lección viva de una mejora incomparable; excita en otros puntos el deseo de tenerla; y como experimento, enseña la

manera práctica de lograrla. Entre el primer camino de hierro que se haga en México, y el segundo, sea cual fuere, ha de mediar menos tiempo que el que se necesita para llegar á hacer el primero, así como probablemente entre el segundo y tercero, habrá menos distancia que entre el primero y segundo. En todas partes ha habido una progresión de celeridad en esta materia.»

Los autores del voto particular han creído conveniente consultar también, que el trazo ulterior del camino se rectifique con intervención del ministerio de fomento, á fin de que resulten beneficiados, hasta donde sea posible, los centros de población más interesantes entre México y Veracruz. No disimulo que al defender esta enmienda, defendiendo los intereses del Estado á que debo el honor de hallarme en este puesto; pero los defendiendo con la frente alta, y con la conciencia convencida de que se armonizan con el interés general de la nación. Por no haber caído Puebla en el señuelo que le tendió el concesionario del ferrocarril, en su insidioso prospecto de compañía publicado en 1861, ha habido una hostilidad declarada de parte de la empresa del ferrocarril para con aquel Estado, dándose para el estudio del camino instrucciones reservadas, y poniéndose en juego intrigas que denunciaré si llega á discutirse en lo particular este punto. Un Estado que ha sufrido lo que el de Puebla por la causa de la independencia mexicana, merece bien una indemnización de prosperidad; y no se trata solo del Estado de Puebla, ni de la ciudad heroica en cuyos muros se estrelló la osadía de los franceses el 5 de Mayo de 1862; se trata del Estado de Oaxaca, del semillero de los héroes que en pocos meses arrancaron media república á las garras del imperio; se trata del Estado de Guerrero, la cuna y refugio de los patriotas que mantuvieron vivo hasta 1821 el fuego sagrado de la insurrección.

La minoría de la comisión, reproduciendo el espíritu de la cámara, ha procurado colocarse sobre todos los intereses, con excepción del interés público, y ha hecho esfuerzos por quitar á esta cuestión todo aspecto político. No hemos querido que nadie, ni la mayoría ni la minoría de la comisión especial, ni el gobierno, ni la oposición, ni la compañía inglesa puedan jactarse del triunfo, que no debe ser sino de la nación, y solo de la nación. Seríamos muy indignos de la confianza con que nos ha honrado la cámara, si nos dejásemos influir por móviles de vanidad.

La única que puede cabernos es, que á virtud de nuestros esfuerzos, el país saque las mayores ventajas, y que la resolución de la asamblea á que pertenecemos, interprete fielmente su rectitud y patriotismo.

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 límites que hagan posibles los beneficios del camino de hierro; por eso le 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 las distancias 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. La compañía concesionaria no quiso hacerlo, porque ha concebido cierta seguridad en el triunfo; pero si ve que el gobierno y la cámara permanecen en la posición que les marca la dignidad, la justicia y el patriotismo, tendrá que venir á términos de razón y de cordura, y encontrará á los representantes del país llenos del espíritu de conciliación y de generosidad. No limitaremos la prodigalidad de las anteriores concesiones; no pediremos que la subvención disminuya, ni que se le dé la base racional adoptada en otros países: exigiremos solo que la empresa del camino de hierro no quiera humillar á la nación; que no quiera absorberse todo el fruto de los sacrificios públicos; que no levante estorbos para que se multipliquen en el país las grandes mejoras. Este es el único espíritu del voto particular que hemos tenido el honor de someter al congreso, y que le pedimos admita de preferencia al proyecto que se discute.

La subsistencia del decreto en los términos que lo propone el dictámen, no es conforme ni á las opiniones que ha mostrado antes de ahora la mayoría de la comisión, ni á las que tiene expresadas la cámara, ni siquiera á las del gobierno. No hay que olvidar la iniciativa que el actual ministro de fomento hizo al congreso de 61, recomendando que no se llevase á efecto el pago del 15 p. 100 de amortización en acciones, como lo establece la concesión de noviembre y lo consulta la mayoría de la comisión. El C.

Balcárcel decía en esa iniciativa que todavía no ha retirado, que el comercio de Veracruz y de Tampico estaban sufriendo grandes perjuicios por esa especie de pago, y que era urgentísimo suspenderlo para cortar el mal, mientras el congreso resolvía sobre el negocio del camino de hierro, sujeto entonces, como ahora, á su revisión. Otra vez he leído en este lugar esa iniciativa que ahora tengo también en las manos, y cuya lectura no repito por no fatigar más la atención de la asamblea.

Recuérdese que están todavía por resolver las solicitudes del ayuntamiento de Veracruz y del comercio de Tampico, contra esa parte de la subvención concedida á la empresa del ferrocarril; que el vecindario de Puebla ha hecho también una petición contra la subsistencia del decreto de 27 de noviembre; que la legislatura del mismo Estado formuló una iniciativa en el mismo sentido; que además ha hecho suyo nuestro voto particular, y que nada se ha acordado aún sobre la petición de los agricultores de Apam.

La opinión pública sobre lo que perjudican al interés nacional algunas de las estipulaciones que ese dictámen deja en pie, no puede, pues, estar más declarada. El país vería de mal ojo que teniendo sus mandatarios en este momento la oportunidad de asegurarle todos los beneficios de que es susceptible el camino de hierro á Veracruz, abandonasen la causa del interés nacional, poniéndose del lado de una compañía extranjera.

El gobierno seguirá aplastando por todas partes la rebelión, y las maquinaciones de la Habana no pasarán de un suello insensato que provoque risa, mientras nuestro orden público se apoye sobre los intereses generales de la sociedad. Si los abandonásemos anteponiendo los de una empresa extranjera, se armarían de pretextos los facciosos, y comprometeríamos hasta la paz del porvenir.

Utilicemos nuestra experiencia y la de los otros pueblos. Todas las crisis de nuestra infancia política, todos los peligros por que ha pasado nuestra nacionalidad, vienen de que la república, cándida é inexperta, comenzó á hacer uso de su soberanía, se lanzó en las operaciones de crédito, contrajo empréstitos ruinosos, sin las garantías y sin las precauciones que se usan en otros países. Conviene multiplicar los caminos de hierro, y favorecer las empresas de mejoras materiales; pero con la sabia cautela que emplean

otros pueblos más experimentados que nosotros; de lo contrario, perseguiremos un fantasma de mejoras, y lejos de levantarnos al nivel de las naciones prósperas, seremos su ludibrio por nuestra torpeza. Es notorio que en este negocio se han cometido grandes errores; pero, ¿por qué no hemos de repararlos cuando podemos hacerlo sin herir ningún interés legítimo? ¿Por qué el congreso, cuyos trabajos han llenado de luz esta cuestión, se contentaría con ver los vicios y las omisiones, sin remediar al ménos los de mayor trascendencia?

Si México, cuyo porvenir depende en gran parte de las mejoras materiales, las viese con indiferencia, merecería que se le considerase en el mundo como un pueblo imbecil y predestinado á la perdición. Pero cabe otra especie de imbecilidad, y es la de aspirar al bien, y no saber crearle sus condiciones; la de anhelar una mejora, y no buscar las garantías con que se asegure su carácter benéfico. A esta especie de imbecilidad nos empuja el dictámen de la comisión. Lo que el voto particular consulta es, que sigamos á los otros pueblos por el camino de la civilización, pero que vayamos pisando sobre sus huellas; que nuestra nación se muestre tan ilustrada como las otras naciones; que nuestro gobierno se muestre tan previsor como los otros gobiernos.

Yo no creo que, como lo decía el primero de los oradores que han defendido el dictámen, los miembros del congreso vengán á esta discusión con resoluciones preconcebidas, ciegas é irrevocables; yo no creo que ninguno de los representantes del país traiga aquí el propósito de cerrar los ojos á la luz, y de eximirse al saludable magnetismo que resulta en las asambleas deliberantes, del contacto entre los corazones bien intencionados. Si hay aquí diputados de ese tipo no me dirijo á ellos; me dirijo á la gran mayoría de la cámara que alienta solo el noble deseo de que la interesante mejora que tratamos de promover, se asegure y no pierda su carácter benéfico y regenerador. Esta mejora no es preciosa, sino por la esperanza que á ella se liga de conquistar la prosperidad nacional, y de redimir al país de la miseria y de las revoluciones. Debe inspirarnos interés, y hasta ternura, la fé cándida é ingeniosa con que la nación busca en las mejoras materiales su porvenir; no se lo envenenemos en la fuente; no dejemos que la enturbie en su mismo manantial la mano del agiotage especulador: evitemos que donde la

nación cree que va á beber la regeneración y la vida, encuentre la servidumbre comercial y los grillos para el espíritu de empresa. Los que se interesan más por la mejora del camino de hierro, no son los que quieren votarla para provecho de la compañía de Londres, sino los que queremos votarla para provecho de la nación. La misma compañía empresaria puede alcanzar en este negocio la más hermosa de las victorias; puede atarnos literalmente al carro de su triunfo si nos arrastra con sus locomotivas, por precios baratos, y si se arrastra en pos suya á la nación por el camino de la empresa libre!

El C. FERNANDEZ, presidente.—Quedan con la palabra en pro, el C. Barrón, y en contra los CC. Mancera, Prieto, Alcalde, Moreno E. y Mendíolea por segunda vez.

Se levanta la sesión.

SESION DEL DIA 29 SETIEMBRE DE 1868.

Presidencia del C. Fernandez.

La sesión comenzó á la una y quince minutos de la tarde, hallándose presentes 110 representantes.

Leída y aprobada el acta del día 28, la secretaría dió cuenta con los oficios siguientes:

Del ministerio de hacienda, iniciando que la planta de la oficina de contribuciones se reforme decretando para ella \$1,000 para gastos menores, y \$600 para un mozo de oficios.

A la primera comisión de hacienda.

Del ministerio de la guerra, contestando de enterado al oficio en que se le pide informe sobre la observancia del artículo 26 de la constitucion, y anunciando que se presentará á informar.

Al archivo.

De la secretaría de la legislatura de Michoacan, avisando que el 16 del corriente abrió sus sesiones.

Enterado y al archivo.

Del congreso de Yucatan, participando que el día 15 del actual cerró el período de sus sesiones.

El mismo trámite.

Del gobierno de Michoacan, remitiendo dos decretos de la legislatura, uno sobre apertura de la sesiones, y otro nombrando tesorero del Estado al C. Luis Couto.

El trámite anterior.