

mos abandonar los que se dan á esta compañía.

La minoría de la comision pretende, en el párrafo 3º del art. 1º, que el capital social y el monto de las acciones y obligaciones que se emitan, no podrán exceder en mas de una cuarta parte del valor real del camino.

Nada mas justo, señor; la moralidad del gobierno y su interes como accionista así lo exigen: de otro modo se autorizaria á la compañía á robar; y esto ni ha estado en el ánimo del gobierno, ni puede estar en la mente de los ciudadanos diputados.

Los directores de la compañía como no tienen límite, pueden emitir acciones y obligaciones por dos ó tres tantos mas de lo que valga el camino; y una vez que consideren llenada la medida del sufrimiento de los incautos, parar las obras, ó no pararas, sino que concluido el camino no dé en mucho tiempo dividiendo, en razon á la enorme suma que representa. Los tenedores de obligaciones y acciones, entonces acudirán naturalmente al gobierno, y con razon pueden decirle: tú has sido cómplice en el robo que se nos ha hecho, porque has facultado no poniendo límite á esa compañía, á emitir acciones y obligaciones para la construccion de un camino que debias vigilar, y cuyo costo podrias haber averiguado; y la reclamacion y la vergüenza puede ser tanto mas fuerte, cuanto que la obra apenas cubra, ó no cubra el valor de las obligaciones, y de ningun modo dé sobrante para aplicar á las acciones. La estafa, señor, podia imputarse con tanta mas razon, cuanto de antemano la denunciámos, y no se pone remedio al mal.

Otra razon hay mas, señor, y es la de que el gobierno representará en ese camino, como accionista, unos 6 millones de pesos; y como su deber es vigilarlos, no puede consentir en que á sabiendas se le quiten de una manera tan punible como injusta.

Consulta tambien la minoría de la comision que se presente al ministerio de fomento el presupuesto de la obra.

Esta exigencia tiene por objeto el evitar los males á que antes me he referido, y á fijar de una vez el costo que ha de tener el camino.

Hasta ahora no se ha dignado la compañía presentárselo al gobierno, ni éste se lo ha pedido. En 1857 lo fijaba Talcott en trece y medio millones de pesos. En 1865, sin estar principiadas las obras del tramo de México á Apizaco, lo hacia ascender la actual compañía, con inclusion de lo construi-

do de Veracruz á Paso del Macho, á cerca de ventisiete millones; y hoy de nuevo vuelve á insistir en esa suma, á pesar de esas treinta leguas últimamente construidas. Ha bastado que ella lo dijera para que el ministro de fomento le concediera millones de pesos, como si estos estuvieran tan á la mano del ejecutivo.

No solo por práctica, sino por ley, debiera haberse principiado por exigir ese requisito. El ayuntamiento de la capital y todos los de la república, al emprender alguna mejora, al hacer una reparacion, lo primero que tienen á la vista es un presupuesto. Al ministro de fomento no le presentaron mas que el decreto.

Al hacer la secretaría de la guerra una contrata de vestuario, no la hace pactando solamente \$50,000 para vestuario; sino que exige el número de piezas, la tela de que se han de componer, el precio de cada una y la medida. Nuestro actual secretario de fomento no se ocupó de esas pequeñeces, sino que impulsado por el gran deseo de la mejora, echó millones y gravámenes como un carretero maldiciones. Pero como es preciso saber por qué se gasta, y si lo que se va á dar vale lo que cuesta, y hay que dar al pueblo cuenta de la inversion de las contribuciones que se le imponen, y que garantizar á los accionistas la legalidad de las operaciones para infundirles confianza y dar á la negociacion toda garantía de moralidad, se hace necesario ese presupuesto, esa base de donde necesariamente debió partir el ejecutivo, para acordar las gracias que contiene el decreto de 27 de Noviembre.

El art. 2º de este dictámen, mencionando al de igual numeracion de la concesion y que se refiere al privilegio por 65 años, y al 5º, concerniente al *perpetuo* derecho de monopolizar los ramales que puedan establecerse en un radio de 25 leguas por cada lado del camino, consulta la minoría de la comision que desaparezean totalmente de la concesion. La opinion de los diputados es unánime en que así debe acordarse, pues ademas de contrariar abiertamente el precepto constitucional, encadenan eternamente el progreso y el futuro bienestar de esa parte de la república. Todas las poblaciones, todas las haciendas y todas aquellas propiedades que estuvieran comprendidas en esa distancia fatal, para siempre quedarán excluidas de poder por sí solas, y á pesar de la compañía, gozar del beneficio que á ningun pueblo del mundo se le ha negado: hacer con sus propios

recursos una vía férrea. Cuando así lo quisieran hacer los del Estado de Oaxaca y el de Puebla, se encontrarían con el alto que les diera la compañía, les haria reconocer el derecho que se le concede, y de esta manera encadenarian para siempre los propios recursos de aquellos Estados, que pudieran utilizar con el fin de unirse á la capital ó al puerto de Veracruz.

Los celosos diputados del Estado de Oaxaca no han examinado con detencion este negocio; de otro modo, algunos de ellos no contrariarian con sus votos nuestros esfuerzos, encaminados no solo á proteger los intereses de la república, sino muy particularmente los de aquel Estado. Confío en la ilustracion y patriotismo de todos ellos, espero que considerarán de nuevo esta cuestion, y que con la imparcialidad que les caracteriza, aumentarán con sus votos el mas brillante triunfo que ha de conseguir el congreso de 1868.

El art. 3º del proyecto de ley que presenta la minoría de la comision, consulta que se deduzca de la subvencion el valor del tramo de San Juan á Paso del Macho, de propiedad nacional.

Firmemente persuadido estoy que los diputados no pretenden que se les regale, ni aun cuando quisieran, pudiera hacerse de otra manera que decretándolo por una ley expresa. Para evitar, pues, que otro congreso viniera haciendo cargos justos al actual por el abandono con que hubiera mirado esta propiedad, y de que el pueblo nos pida cuenta de sus intereses, es de nuestro deber acordar de conformidad esta peticion.

El gobierno dice que mandó cargarlo en cuenta; pero como el decreto nada dice, y si los millones que han de recibir por vía de subvencion, lo mas claro, lo mas lógico y lo mas moral es consignarlo en la ley. Cuando se hace un contrato se estipulan condiciones; las que en él aparecen, son las únicas que están obligadas á cumplir las partes contratantes; y la omision en la ley de 27 de Noviembre, de que se cargara á la compañía el valor del tramo á que me refiero, sin calificarla de maliciosa, diré que es altamente significativa. Si fué una omision involuntaria, salvémosla nosotros, tenemos la oportunidad; si ha sido inmoral y maliciosa de parte de la compañía, no la autorizamos, ni demos lugar á que propios y extraños, en caso de reclamacion, echen una mancha sobre la administracion actual y sobre el congreso.

El art. 4º del dictámen de la minoría de

la comision, exige que la subvencion y el 15 p^o reembolsable en acciones, se paguen por la tesorería general.

La ley votada en Mayo último contra la creacion de fondos especiales; los infinitos males que han traído estos á México; el mal precedente que sentamos y que pueden alegar las naciones europeas cuando con ellas tratemos de nuevo; la ofensa que hacen á la república, exigiéndole garantías de prévio pago, cuando al imperio no las pidieron; el estado completo de quiebra en que se encuentra la compañía, y la reprobacion general del pueblo mexicano á las condiciones que este artículo anula, son á mi juicio bastantes para no insistir en recomendarlo á la cámara, tanto mas, cuanto que otras ocasiones ha declarado su voluntad de que desaparezcan.

El art. 5º del dictámen de la minoría de la comision se refiere al rebajo de fletes y pasajes que cree debe hacerse.

En el seno de esta asamblea se han levantado varias voces, con el objeto de hacer aparecer este artículo, de tan vital interes para el porvenir de la república, como enteramente secundario.

El principal argumento que han hecho valer los defensores, es el de que está en los intereses de la empresa el rebajarlos, para acrecentar el tráfico y evitar la competencia.

Aun cuando esas voces sean caracterizadas, en esta ocasion no tienen eco, porque se oponen á la razon y á los hechos que están pasando en la actualidad con esa misma empresa.

Vamos por partes. La empresa será dueña absoluta del tráfico entre Veracruz, Córdoba, Orizava y México, sin temer competencia de ninguna clase del ferrocarril de Zangronis, de las partidas de carros, ni de ninguna otra línea de ferrocarril que pudiera construirse. La línea de Zangronis llega hasta Puebla por una vía distinta; las mercancías de Puebla á México tendrán que venir por la vía de Apizaco; de manera, que aun las de Veracruz, que pudiera decirse que tienen ese otro medio, se encontrarán, á la mitad del camino, en necesidad de reconocer el dominio de los ingleses, y para traspasarlas de una estacion á otra, que soportar los gastos de comision, recibidura y acarreo, y resultarán imposibilitadas de remitirse por la línea de Zangronis, porque lo que se pudiera adelantar en el flete no será bastante para cubrir los otros gastos.

Establecida esta vía, solo las almas muy inocentes pueden creer que existirán entre Veracruz y México partidas de carros. La razón es muy sencilla: aun cuando ellos trajeran las mercancías uno ó dos pesos por carga mas barato, el comercio siempre preferiría la vía férrea por la prontitud y por los menos riesgos que corren las mercancías; pero suponiendo que no pensara de este modo la totalidad del comercio, la verdad es, que ni así pudiera entrar en competencia esa clase de transportes, porque no tendrían con qué alimentarse. Dos vías férreas que van á comunicar á Veracruz con Puebla por distintos caminos, llegando una de ellas hasta la capital, harán desaparecer hasta la esperanza de encontrar una sola partida de carros.

Hoy, éstos, á la bajada, llevan, á flete bajo, artículos de poco valor, porque en el retorno esperan recompensarse. Establecida la vía férrea, no habrá ese retorno, no habrá esos carros y no bajarán esas mercancías; y estaremos condenados á ver al lado de la locomotiva, al asno cargando paja, cebada y maíz, porque los fletes por el ferrocarril no permitirán su transporte de otra forma. Y esos artículos que pudieran llevarse á 100 leguas de distancia, estarán limitados á no poderse llevar á mas de diez.

Se dice que estará en interés de la compañía el rebajar los fletes para aumentar el tráfico. Es preciso, señor, no conocer enteramente el espíritu de empresa para asentar semejante temeridad. Los concesionarios y los accionistas de una compañía, no llevan otra mira que la de especular en la construcción y en las acciones. Para nada les importa el porvenir del país, el desarrollo de la agricultura, ni ningun otro beneficio que pudiera atraer con el tiempo la baratura de los fletes. Lo que les importa, es verdad, son sus acciones con uno ó dos por ciento de beneficio, y los que las compran, lo hacen tambien en espera de ocasion igual. Esta, señor, no se presentaría tan fácilmente bajando los fletes y pasajes, porque bajarían los productos y no habría dividendos; aquel sería un beneficio que se reportaría despues de algunos años de estar perdiendo, porque no es posible que el trabajo se aumente con la rapidez que deseamos. Todo ello es obra del tiempo y no de la voluntad. Los accionistas no guardan sus acciones, lo que buscan es especular con ellas, y el único medio que se les presenta es el de los dividendos. Por eso es, pues,

que los gobiernos, cuando subvencionan empresas de esta clase, intervienen en sus tarifas. ¿Por qué, pues, siendo la baratura de fletes y pasajes en todas partes beneficiosa para las compañías, toman los gobiernos ese interés en las tarifas?

¿No tenemos con la misma compañía un ejemplo á la vista? ¿Por qué no baja los pasajes y fletes de México á Apizaco? ¿Qué razón habrá despues, que no exista hoy, que la haga variar? Todos creemos que si los pasajes de tercera fueran mas cómodos, muchos infelices que viajan á pié y en burro, irían por el ferrocarril. Todos lo creemos, es verdad; pero la compañía obra de una manera diametralmente opuesta á nuestros deseos y á nuestras opiniones.

Esperar que vendrá luego otra empresa á hacerle competencia, es mirar muy lejos, es esperar una época muy lejana para remediar los males que puede causar.

El art. 6º del dictámen de la minoría de la comision, pretende que se rectifique la vía, procurando pase por los centros de poblacion.

No comprendo cómo al ministro de fomento se le ha pasado el acordar esta exigencia.

Un gran centro de poblacion por donde atraviesa una vía general, euadruplica su importancia y el valor de toda clase de valores que encierra. Los gobiernos inmediatamente palpan los beneficios, porque los impuestos crecen á proporcion de los valores, y las naciones aumentan de consideracion, á medida que van reuniendo en un mismo punto mayor número de habitantes. Plantear y fomentar nuevas poblaciones, con la decadencia de otras que son de importancia, solo cabe en inteligencias muy escasas ó en sentimientos muy depravados.

Estos son los artículos que contiene el dictámen de la minoría de la comision, y que fué presentado desde mayo último. En aquellos dias, así como hoy, se decia en las calles, se decia en las plazas del mercado, se decia aún en la cárcel pública, pues en todas partes tiene agentes la compañía, que serían admitidas las modificaciones que habia presentado, y que contaba con el voto de 70 diputados.

Aunque á los CC. Zamacona y Mancera no los asustan fantasmas, el verse reducidos de la noche á la mañana en minoría cuando antes eran mayoría, les hizo entender que era preciso, que era indispensable sacrificar los intereses del pueblo, sacrificar hasta las esperanzas de ver concluido el ferrocarril

por tal de sacar incólume de las garras de la compañía y de sus defensores, la honra y la dignidad nacional. Seguramente vinieron á la memoria de los que componen la minoría de la comision, las palabras de Francisco I en la batalla de Pavía: «Todo se ha perdido, menos el honor.....» Y se ocuparon solo de salvar el de México. Por eso es, pues, que luego acompañaron á su dictámen unas adiciones que á su tiempo tendré la honra de recomendar al congreso. Pero entretanto, señor, debo decir que la altura á que se ha colocado la minoría de la comision, y particularmente su digno miembro el C. Zamacona, la hace acreedora al reconocimiento de todo el pueblo mexicano; y á nombre de los ciudadanos que represento, doy un voto de gracias á los CC. Zamacona y Mancera que la componen, por haber defendido con tanta honradez y tino, lo que supimos arrebatar de mano de los franceses.

He sentido un verdadero pesar al oír interpretar las palabras mas sencillas pronunciadas por el C. Zamacona sin la intencion de herir susceptibilidades, y he oído tambien con verdadero asombro calificarlas por un orador, que se olvidó que otras veces se han escrito cosas verdaderamente ofensivas en los periódicos, que el autor de ellas ha tomado su sombrero, ha salido del parlamento con propósito de no volver á entrar en él, y que despues de calmado aquel arranque, ha vuelto á ocupar el lugar que los mismos ofendidos le brindaron. Entonces, señor, aquello estaba escrito, no fué arranque de la improvisacion, era feo, no estaba salvado el agravio. La gracia estaba reciente y pudiera haberse recordado, y comparar un arranque oratorio de ningun modo ofensivo, con una ligereza de pluma de muy fácil y dañosa interpretacion.

Considerados en particular los artículos del dictámen que está á discusion, me permitirá la cámara hacer algunas reflexiones que se desprenden de los hechos que se han denunciado, y que no me fué posible hacer en el análisis anterior.

Ya la cámara ha visto, que en la Bolsa de Londres se han propuesto las acciones en todas épocas desde el 25 hasta el 18 p^o de pago, y no han encontrado compradores.

Ya ha oído el congreso que el 25 de Agosto provocaron un meeting, con esperanza de encontrar £ 500,000 con hipoteca de los tramos construidos, incluso el de la Tejería á Paso del Macho, que no es de la compañía sino de la nacion.

Y qué demuestran estos hechos, señor?

Demuestran que la intencion de la compañía es el cojer cuanto pueda del gobierno y de los tontos que caigan como accionistas, para despues dejarlos, como vulgarmente se dice, á la luna de Valencia. ¿Qué harán los tenedores de estas acciones cuando se encuentren con que no puede llevarse adelante el camino, y que la compañía facultada por el art. 17 ha hipotecado lo construido? Quedarse aun sin los \$18.

Pero otra reflexion, señor. ¿Puede haber esperanza de encontrar accionistas cuando la compañía, á pesar de todas las grandes gracias que le hacen, comienza por dar los pesos á menos de real y medio? A eso equivale el proponer cada accion de \$100 por 18.

¿No es cosa triste que los sacrificios que está haciendo la república, no le den ni la triste esperanza de que la corta suma que representa como accionista puede venderla por el 18 p^o de pago?

¿A quién se debe, pues, señor, este triste desengaño? Se debe á que la compañía concesionaria de Londres, ha sido calificada desde el principio de una manera justa; y por eso es, que ni en tiempo de Maximiliano que estuvo en su mayor auge, y que los ingleses contaban con que Napoleon sostendría por diez años lo menos sus tropas en la república, pudo obtener colocar sus acciones ni aun al 25 por 100 de pago.

Este es un desengaño para los que de buena fé han creído que esta compañía inglesa podría hacer el camino.

México, es decir, el gobierno, está en aptitud de hacerlo con mas probabilidades que la compañía. Voy á probarlo.

Está demostrado que la compañía nunca ha tenido crédito en Londres, y que no hay quien compre sus acciones á \$18 p^o de pago. ¿Los créditos de la convencion inglesa no hay quien quiera darlos á 36 p^o de pago, precio á que se colocarían en esta capital cuántos se presentaran? Y para la amortizacion de esta convencion, no hay fondo especial, no hay garantía, no hay mas que buena fé del gobierno mexicano. ¿Y cómo no sería posible que si emitiera el gobierno papel para la construcción de esta vía, garantizándolo con el mismo camino, no habria de conseguir venderlo á ese tipo?

Las proposiciones de la compañía poblana, la subvencion del Estado de Puebla, ¿no dan una garantía mas eficaz de que se concluirá la obra, que la que presta la inglesa que da

sus pesos á real y medio, y no encuentra ni así quien se los compre?

Reflexionen los que de buena fé han creído capaz á esta compañía de hacer el camino, y se convencerán de que van á echar sobre su patria inútilmente un cúmulo de calamidades, un protector perpétuo de la Inglaterra, un fantasma de compañía que por toda la vida estará amenazando á nuestra patria, por boca de los abogados y escritores extranjeros, con los cañones y con las escuadras de Inglaterra.

Se nos ha estado hablando en estos días, de que dejamos sin trabajo á los mexicanos y que la opinión pública ha anatematizado á los que han rechazado el voto de la mayoría. Los que así hablan, quítense la venda que tienen sobre los ojos y verán que las acciones de la compañía, no hay en Inglaterra quien las quiera á \$18 cada una; y sepan que los que quieren deprimir y matar de hambre á los mexicanos, no somos nosotros sino ellos. A probarlo. Es un hecho que, como dependientes é ingenieros, no tienen colocados mas que á ingleses, y que los únicos dos ó tres mexicanos en destinos muy subalternos que tenían, los lanzaron á la calle cuando en Abril declaró el congreso revocable el decreto. Entonces, señor, los llamaron y les dijeron: vayan vdes. al congreso para que les dé trabajo, porque nosotros estamos arrepentidos de habérselos dado á vdes. Uno de ellos que desempeñaba el destino de guarda-almacen, les pidió que le dieran al menos una certificación en que constara que lo condenaban á morir de hambre sin culpa alguna suya. Se la dieron, y esa certificación está aquí, y dice así: (Leyó una certificación dada á un trabajador mexicano que despidió la empresa, en que consta la buena conducta de aquel.)

Este infeliz ganaba doce reales diarios; en lugar suyo pusieron un ingles á quien le dan dos pesos, y además, le dieron un ayudante.

Estos son los protectores del pueblo mexicano, estos los que le vienen á dar trabajo.

Si ocupan como peones y cargadores de tierra á nuestros conciudadanos, es porque no encuentran ingleses, y es también porque los pueden matar á palos como han hecho con uno últimamente. Apelo á la veracidad del C. Chavarría sobre este hecho.

Estos son los que le vienen á dar al pueblo mexicano no pan, sino palos y muerte. ¿Qué ingenieros mexicanos han tenido co-

locados los ingleses? ¿qué conductores? ¿qué directores de estación? ¿qué boleteros? Ingleses, señor, y siempre ingleses he encontrado por toda la vía; y los únicos mexicanos que les dedican sus hosanas, son algunos periodistas de la capital. Entre ellos descuella, señor, el *Siglo XIX*; pero tengamos presente que en la imprenta de este periódico, se imprimieron los bonos que según el decreto de 1867 se le debieron haber entregado. Recuerdo, señor, que en Febrero ó Marzo último pedí que se suspendiera esa impresión, y el único que impugnó é hizo rodar mi proposición, fué el director del *Siglo XIX*, el propietario de la imprenta en que se estaban imprimiendo los bonos, y si yo entonces hubiera sabido esa circunstancia, no la hubiera dejado pasar inadvertida.

Estos son, señores, los que por pedir pan para sus imprentas, piden pan para el pueblo, como si éste no lo fuera á tener de una manera positiva haciéndose el camino por el gobierno, por la compañía de Puebla, ó por cualquiera otra á quien se otorgue la concesión.

Pero prescindamos de estas debilidades propias de la humanidad, y volvamos la vista á lo que de nosotros espera el pueblo mexicano.

Algunos de los campeones de la empresa inglesa dicen que es inútil que se discuta el dictámen de la minoría, porque el que ellos defendieron es el ultimatum de la compañía.

Vergüenza y baldon sería para el congreso, si se dejara hollar de ese modo por una compañía de agiotistas que contaban entre el número de sus directores á un tal Mr. Gibbs, cuyo carácter puede conocer la cámara por estas líneas escritas en un periódico de Inglaterra:

(Tradujo una tira de un periódico ingles, en que se dice que el tal Mr. Gibbs, por apropiarse £10,000 en bonos especiales, que poseía Mr. Ross, constructor del ferrocarril entre Utreras y Osuna, en España, le habia acusado de estafa. Reducido á prisión, Mr. Ross probó que eran de su pertenencia, y fué condenado Gibbs á pagarle daños y perjuicios; y concluyó diciendo:)

Este es uno de los notables que se nos recomiendan; este es uno de los directores de la compañía cuya probidad se nos ensalza.

¿Qué mal sienta ese protectorado al ultimatum de una compañía, en boca de ciudadanos que, al tratarse de las naciones euro-

peas, elevan como deben sus gritos contra todo paso que inicie México para reanudar sus relaciones! ¡Cómo se reirán los ingleses al vernos tan humillados ante unos cuantos judíos de su nación! Creerán, señor, que nosotros adoramos al becerro de oro, y que ante él deponemos todo nuestro orgullo nacional. No, por Dios, no hay ningún mexicano en esta asamblea, que así proceda, y el congreso sabrá hacerlo conocer así al mundo entero.

Es un hecho, señor, que en otras administraciones, en otros congresos, siempre ha triunfado el interés particular del nacional. Entónces se decía que las distintas opiniones políticas que estaban representadas, eran las que al partido liberal no le permitian sacar triunfantes sus doctrinas. Pero hoy, señor, no sucede así, el congreso se compone únicamente de liberales; en su seno se encuentra lo mas florido de ellos, y no es posible que por esta vez se prefieran los intereses de una compañía á los del pueblo. Si así sucediera, señor, ¿qué porvenir nos espera á los mexicanos? Si nuestros hombres mas ilustrados, mas amantes y mas patriotas se equivocan, que sucederá, señor, en otros congresos en que no conocerán estas notabilidades?

Tengo mucha esperanza, tengo fé en el congreso; y así espero que aprobará en lo general el dictámen que está á discusión.

El C. YAÑEZ, presidente.—Se levanta la sesion.

SESION DEL DIA 20 DE OCTUBRE DE 1868.

Presidencia del C. Yañez.

A la una y veinte minutos de la tarde comenzó la sesion, hallándose presentes 114 representantes.

Leida y aprobada el acta del dia 19, la secretaría dió cuenta con los oficios siguientes:

Del ministerio de gobernacion, acusando recibo del proyecto de ley reglamentaria del art. 10 de la constitucion.

A sus antecedentes.

Del gobierno de Michoacan, acompañando un decreto de aquella legislatura, por el que impone por una sola vez una contribucion directa á los habitantes del Estado.

Al archivo.

Los CC. Condés de la Torre, Frias y So-

to, Baranda, Mendiola, Rivas, Aragon, Alas, Torres, Zomera y Piña, Andrade y Enrique Mejía, presentaron la siguiente proposicion que fué aprobada con dispensa de trámites:

«El ministerio de hacienda informará mañana, sobre la situacion de la aduana marítima de Acapulco, y cuales son los productos que de ésta han entrado al erario federal.»

La primera comision de justicia presentó dictámen consultando pase al gobierno, para que obre según la facultad 3ª del artículo 1º de la ley de 23 de Febrero de 1861, la solicitud de Rafael Cañas y otros presos, que piden se les forme causa ó se les ponga en libertad.

Primera lectura.

La primera comision de hacienda, respecto de la proposicion de los CC. Macin, Gonzalez Paez, Alcalde, Mejía E., en que piden que el tabaco de Altotonga, Estado de Veracruz, solo pague de alcabala en esta ciudad 10 cs. por libra, consulta, que todo tabaco pague 12½ p^o de derecho de portazgo, al precio que tenga en la plaza la clase del que se introduzca.

Primera lectura.

La primera comision de justicia, sobre la peticion de unos presos por infidencia, para que se sobresea en sus causas, consulta que pase al gobierno para que resuelva según sus facultades.

Primera lectura.

Tuvo segunda lectura y se señaló su discusion para el primer dia útil, el siguiente dictámen de la primera comision de hacienda:

«Artículo único. En vez del real por bulto, que conforme á la fraccion 1ª del artículo 1º de la ley de 29 de Mayo de 1868, están autorizados á cobrar los ayuntamientos de los puertos, con destino á los fondos municipales, se les autoriza á cobrar el 3½ por ciento adicional de los derechos de importacion que se causaren en los mismos puertos, con destino á objetos de beneficencia y utilidad general.»

También se leyó por segunda vez y se señaló su discusion para el primer dia útil, el dictámen sobre la peticion de varios agentes de negocios sin título, que piden la derogacion de la ley de 11 de Setiembre, lo cual consulta en contra la comision.

Se dió segunda lectura al siguiente dictámen de la segunda comision de gobernacion:

«Excítese al gobierno para que mande