

ra gracia, para de nuevo volver á solicitar quien quisiera darles un poco de dinero en cambio de las prerogativas que les hubiesen otorgado.

Así se han conducido hasta hoy las numerosas compañías que en México han pedido concesiones para la construcción de vías férreas; pero ninguna, señor, ha tenido tantas modificaciones, y todas siempre en perjuicio del porvenir de México, como esta de que nos estamos ocupando.

Y no se nos diga que la actual compañía no tiene ninguna relación con las otras que se pretendieron formar para construir este camino, y á favor de las cuales se han obtenido concesiones.

D. Emilio La Sère era uno de los socios de la de 1857: el mismo señor fué el agraciado en 1865: el propio La Sère obtuvo la de 7 de Octubre de 1867: este mismo ha dejado de prestar la fianza en los términos que se le exigía, razón por la cual ha caducado la concesión; y se ha presentado de nuevo á solicitarla con innovaciones favorables á él, de manera que se ha seguido la regla de dar un premio por cada falta que se comete!

Este es el motivo por el cual se trae á discusión este negocio; y esta es una presunción de que pueden ser ciertas las inculpaciones que se le hacen á esta compañía, de que no tiene otro objeto ni otra mira, que la de entorpecer é impedir que durante el tiempo que la compañía americana posea el camino de Panamá, se establezca la comunicación interoceánica por el istmo de Tehuantepec, que por sus ventajas inmensas sobre la primera, sin duda alguna monopolizaría todo el tráfico.

La comisión ha creído desvanecer estos rumores, presentando como prueba haber tenido esta compañía en años atrás, dos vapores que hacían el tráfico entre un puerto de los Estados-Unidos y el de Goatzacoalcos, y entre California y la Ventosa; y esa que se dice una prueba de que se piensa construir el camino, no es sino la demostración de que se hacia el contrabando.

Si esos vapores, en vez de decirse que se ocupaban en llevar correspondencia, hubieran conducido durmientes, rieles, maquinaria, y todo aquello que se necesita para un camino, muy en hora buena; pero cartas, señor? ¿Y en qué circunstancias? Cuando esa correspondencia tenía que atravesar por Tehuantepec cuarenta y siete leguas sobre el lomo de un caballo, en vez de atravesar otra distancia menor por Panamá por un ferro-

carril; cuando la primera de esas vías se iba á pasar por una distancia despoblada y en un país en que estaba ardiendo la guerra civil; y por el otro estaba seguro, no solo por el medio de transporte, sino también por el estado de paz en que se encontraba. Pero permítaseme una reflexión, señor: supongamos que hubiese mensualmente diez y seis mil cartas de otros tantos incautos que hubieran preferido la vía de Tehuantepec á la de Panamá, y que cada carta le dejara un real á la compañía, que no es verdad. El entretenimiento de dos vapores en ambos mares, lo ménos que le costaría á la empresa mensualmente sería doce mil pesos. Ahora bien ¿es creíble que perdiera mensualmente 10,750 pesos por el prurito de llenar una obligación que se le imponía para cuando estuviese ya hecho el camino? ¿Por qué no gastó esas sumas en comprar y situar los materiales, que era su primer deber? Creo que estas reflexiones bastarán para hacer comprender á cualquiera, que la correspondencia eran cajas de mercancías que se internaban para la república.

Pero señor, el mal anterior de no pensarse en construir el camino, si es cierto, no sería de tan graves consecuencias como indudablemente lo serán, si saliendo falso se lleva á cabo bajo las condiciones que se pretende. Antes he apuntado esos males, y entonces se me olvidó llamar la atención de la cámara sobre algunos incidentes á que ha dado lugar el proyecto de este ferrocarril: no voy mas que á enunciarlos, dejando en obsequio de la brevedad que cada uno pesa las consecuencias del negocio de que se trata.

Cuando el ejército americano en 47 invadió á la república, se suspendieron las hostilidades en 27 de Agosto para oír las proposiciones de paz de que estaba encargado Mr. Trist, y entre las cuales se encontraba un artículo referente al camino de Tehuantepec, que mereció del gobierno mexicano en los momentos de agonía la digna contestación que va á oír el congreso. «7.º Sobre los privilegios que solicita el gobierno de los Estados-Unidos para navegar por el río de Tehuantepec ó traficar por cualquiera vía ó camino que se estableciere entre los dos mares, el gobierno mexicano niega absolutamente toda concesión en el particular, y en el último caso se ofrecerá á lo mas, que el gobierno mexicano tendrá en consideración las buenas relaciones que pudiese mantener el gobierno de los Estados-Unidos con la república mexicana; y con arreglo á

«la confianza que le inspire su conducta, no debe dudar de la reciprocidad de los mexicanos en los mismos términos que las demás naciones, y nunca como México.»

En la nota diplomática que bajo el número 33 pasó Mr. Letcher, ministro plenipotenciario de los Estados-Unidos en esta república, á M. Webster, secretario de relaciones de la misma nación, fechada en esta capital el 22 de Octubre de 1850, entre otras cosas le decía: «También es conveniente añadir que durante las varias discusiones habidas sobre los dos puntos en cuestión, me aproveché de una oportunidad para decir, que en caso de que México rehusase entrar en un tratado justo para la protección de la empresa (la de Tehuantepec), mi gobierno, por la justicia que debía á sus ciudadanos, que habían invertido sumas considerables en la empresa, estaba resuelto á tomar el negocio por su cuenta..... ¿.....?»

Se vé que el negocio es de gravedad y de trascendencia, que debe pensarse con madurez, discutirse con calma y uno á uno los artículos que contiene la concesión.

Voy á ocuparme en primer lugar, de los que no se traen á la consideración de la cámara y se pretende que pasen desapercibidos; en segundo lugar, de los que se modifican trayéndose á discusión; y si bien lo voy á hacer con todo el laconismo posible, me cabe la satisfacción de creer desde ahora, que los dignos y patrióticos miembros de esta cámara se apresurarán á votar por que se retire el dictámen, se eliminen de él los artículos que anotaré, para volverse á traer todo entero ante la justificada y notoria ilustración del congreso.

Entre los primeros está el art. 16, en que dice: «que durante el tiempo necesario para la construcción del ferrocarril, la compañía podrá importar al istmo, libre de derechos, los materiales, etc., necesarios para la construcción de sus vías y de sus pertenencias, así como los objetos de primera necesidad que no se encuentren en el istmo, para la manutención y vestido que puedan necesitar los trabajadores empleados en las obras.»

Es un hecho conocido de todos los miembros de esta cámara, que despoblado como está aquel punto, no han de encontrar allí los artículos que necesitan, y si se podrán proveer suficientemente y á su gusto, de Veracruz ó de otros puntos inmediatos, con solo el recargo del fletamento de uno ó dos buques al año que les lleven sus mercancías, lo cual no podrá exceder de mil pesos, pues

to que los artículos extranjeros que se encontrasen en el istmo, debe suponerse que habían pagado sus derechos. De manera que con el pretexto de ahorrarse el gasto del transporte, se abre una puerta franca al contrabando, que matará, no solo al comercio de buena fé de Veracruz, Chiapas, Tabasco y Oaxaca, sino que también reducirá infinitamente las entradas del tesoro nacional. Es una verdad que lamentamos, la de que no solo en muchos puntos deshabitados, sino en puertos de alguna consideración de la república, se cometen estos gravísimos males, á pesar de la vigilancia de las autoridades, de los empleados y de la natural de los demás pobladores, ¿y cómo se podrá evitar entonces en el istmo de Tehuantepec? ¿poniendo vigilantes? ya sabemos que ni bastan, ni son un medio de evitar el mal.

Si se quiere favorecer á la compañía en el costo de los víveres, hágase, pero no de manera que por evitarle un pequeño perjuicio, se vaya á causar á la nación un considerable daño.

Acuérdese darle los mil pesos que en cada uno de los tres años de construcción, podrá costarle el transporte de Veracruz al istmo de los artículos que necesite, ó concédasele la gracia de devolverle anualmente, y previa justificación y liquidación, los derechos que hubiese pagado. La primera proposición sería la mas cuerda, la mas justa y la mas beneficiosa para el gobierno y para el comercio de México, con la ventaja de no gravarse á la compañía, porque compensándole ya los fletes, obtendría los artículos á mas bajo precio que el que podría pagar en el improbable caso de que los encontrase en el istmo. De otro modo, podrá suceder no hallará ninguno que le agrade, y volveremos á tener que denunciar, y despues de largo tiempo, sombrillas y crinolinas, alfombras y puros de la Habana.....

Este artículo de la concesión, que hoy se trata de revalidar, debió traerse á la discusión; y por lo que se prueba, borrarse, eliminarse de la concesión misma.

El art. 20 dice: «Respecto de la línea de tránsito que se forme entre los puertos de Goatzacoalcos y la Ventosa, ó del puerto que se elija en el Pacífico, en parte por agua y en parte por el ferrocarril, el gobierno se obliga á no otorgar á otra compañía, durante los setenta años mencionados, las concesiones especificadas en esta ley; entendiéndose respecto del cobro de impuestos, que á ninguna otra compañía se dispensará

ni rebajará el pago de los derechos que debiesen satisfacer con arreglo á los aranceles que estuvieren vigentes en las aduanas marítimas.»

Este artículo otorga dos privilegios: uno para que no se pueda consentir otra línea, y otro respecto del cobro de impuestos que no se ha de dispensar ni rebajar á ninguna otra compañía.

Como se pretende la concesion de la mitad de los terrenos hasta una legua distante de la línea de esta empresa, no podría ser fácil que otra viniera por aquel mismo punto á hacerle competencia; y aun cuando hubiera alguna que lo pretendiese, no está en los intereses de México el monopolizar á favor de ésta un trayecto de tanto interes.

Pero aun suponiendo que estas observaciones fuesen contrariadas por la práctica, ¿podrá otorgar el congreso ese monopolio contra el art. 28 de la constitucion? ¿no se lo negó el gobierno y el congreso á la compañía inglesa, otorgándole á Zangronis el derecho de construir otra vía de Veracruz á Puebla? ¿No completó su respeto á la constitucion, sus buenos deseos por el porvenir del país en la clase de mejoras materiales, quitándole el privilegio de los ramales y aun el derecho de preferencia? ¿No está en aptitud cualesquiera empresa de hacer un tramo desde México á Puebla para unirse al ferrocarril Zangronis? ¿Cómo podremos votar favorablemente este artículo, cuando todos, y á un tiempo, nos llenamos de indignacion, cuando la compañía inglesa se batía en retirada pretendiendo guardar entre los restos del botín que habia logrado, el monopolio de un ramal? ¿En todas partes de la república no rige la constitucion de 1857? ¿Nuestro deber se limita á defenderla de los ataques de todos, pero con excepcion de lo que interese á los americanos?

Un solo voto favorable no hubiera tenido este artículo si se hubiera traído á discusion. Esto está en la conciencia de cada uno de los ciudadanos diputados, y bastará por sí solo para no considerar el dictámen de la fraccionada concesion que se ha traído al terreno de los debates.

El art. 38 dice: «D. Emilio La Sère podrá establecer en Nueva-York ó en cualquier otro punto de los Estados-Unidos, la junta directiva de la compañía, contrayendo la obligacion de constituir en México un apoderado amplia y suficientemente autorizado, y con las instrucciones necesarias para entenderse con el gobierno general y

demás autoridades de la república, en todos los negocios que se refieren á las obligaciones que le impone este decreto á la empresa.»

A la compañía inglesa la obligó el gobierno á que la junta directiva se estableciera en la república. En ese negocio se versaba solamente el interes de la nacion como accionista. En la concesion del istmo de Tehuantepec, lo tiene tambien por los terrenos y demás concesiones que hace, por los cuales se le consigna el 8 p^o de las utilidades. Ese interes, lo mismo que aquel, debe vigilarse por los medios que se creyeron convenientes imponer á la compañía inglesa. Hay además, otro mal que precaver y que no existia en la otra concesion; el de que la junta directiva, con el pretexto de colonos, nos mandara aventureros que pusieran en conflicto la independencia de aquella parte de la república. Este es un mal que no debemos creer muy lejano; por una triste experiencia sabemos cuán positivo es que la prudencia y los hechos consumados, forzosamente nos trazan un camino para precaver esos males, y el remedio no es, por cierto, el que se encuentra en la concesion.

La junta directiva de esta empresa debe residir en México, y el gobierno de la república debe tener vigilancia continua en todas las operaciones de la empresa, toda vez que no solo se trata de las utilidades que pudiera reportar con ese 8 p^o, sino de la integridad de su territorio, y de la suerte de aquellos de sus hijos que se encuentran cercanos á aquel punto, y cuyo porvenir se va á comprometer.

Si como debiera haberse hecho, se hubiese traído igualmente á discusion este artículo, sin duda alguna habria sido desechado por la cámara, imponiéndole á esa empresa, además de las condiciones que le impuso á la de Veracruz á México, otras que garantizasen el interes pecuniario que fué buscado en la inglesa, y el muy sagrado de conservar la integridad de su territorio, que de una manera tan incauta, se compromete por medio de esta concesion.

El art. 41 de la concesion dice: «Se impone á la compañía La Sère, las restricciones siguientes:

«Primera. No podrá construir ninguna «fortaleza en el istmo.

«Segunda. No podrá organizar fuerza armada de ninguna clase; pero los empleados de la compañía podrán estar armados «para su defensa personal.»

Vé la cámara por este artículo que los

empleados de la compañía, que son desde el director hasta el último rascador de tierra, poseerán el derecho de estar armados, y que la única prohibicion que se impone á la compañía es la de construir fortalezas, de modo que los cañones rayados y los de calibre aun de mil libras, pueden llevarse al istmo y con tal de no montarse en una fortaleza puede tenerlos donde quiera, á pretexto de usarse únicamente para la defensa personal de los empleados. En cada tren podrán tambien llevar un obús para la defensa personal de los empleados.

Quisiera que me dijera la comision, si de hecho una compañía que está construyendo un ferrocarril no es una fuerza organizada. Tiene su jefe superior, sus sobrestantes, sus capataces y sus peones. Póngase á los trabajadores en la mano en vez de picos y palas, pistolas y fusiles, y cambiará su denominacion: la de peones en soldados, la de capataces en cabos, la de sobrestantes en sargentos, la de ingenieros en oficiales, y la de directores y subdirectores en jefes: de manera, que el consentir á los empleados de la compañía el estar armados, equivale á introducir en la república una fuerza armada en perfecta organizacion.

Uno de los miembros de la comision dijo que una ley del congreso concedia ya el derecho de portar armas en la república.

Efectivamente, el congreso no votó como dice el miembro de la comision esa facultad, sino que al ponerse á discusion la ley orgánica correspondiente al art. 10 de la constitucion, la declaró con lugar á votar. El ejecutivo ha hecho observaciones porque implica una reforma constitucional; y cuando se traiga á discusion, probablemente lo declarará así el congreso. Así, pues, de declarar con lugar á votar, á votar, hay tanta diferencia como de ser á no poder ser.

El pasar por este artículo equivaldrá á prejuzgar esa cuestion, faltando á la ley, que de una manera terminante ordena que las observaciones que haga el ejecutivo se traigan á discusion.

La comision no solo impedirá el debate del artículo de esta concesion porque no lo trae á ese terreno, sino que tambien una vez aprobado hará inútil que se consideren las observaciones del gobierno.

Pero lo mas gracioso y original es, que en Mayo 22 fué cuando la comision de industria presentó el dictámen de la concesion, y cinco meses despues la respectiva de la reglamentaria del art. 10 de la constitucion.

Así no hubo razon alguna para dejar pasar desapercibido ese artículo, para el cual no tiene mas defensa que la dudosa aprobacion de un dictámen presentado cinco meses despues.

Por un momento quiero consentir que la cámara vote al fin la entera libertad para portar armas. Esta no será sino para que cada ciudadano individualmente pueda hacer uso de ese derecho. ¿Será prudente el que tambien lo concedamos á un gran número de extranjeros, reunidos en un solo punto poco poblado de la república, que depende de otra corporacion tambien extranjera? Evidentemente no.

Los mismos americanos en las fronteras de México nos enseñan como debemos tratar á una reunion extraña en puntos poco poblados. Allí no le es permitido á los mexicanos tener luz despues de las ocho de la noche, se les tiene separados de la poblacion americana, y en épocas de epidemia se toman todas las medidas higiénicas para la poblacion americana y ninguna para la parte habitada por los mexicanos. No será yo quien recomiende llevemos nuestras medidas de precaucion hasta equipararnos á ellos. México sin decantar tanto su civilizacion, se adelantó 41 años á esa gran nacion en la abolicion de la esclavitud, y México nunca ha tratado á sus semejantes de esa manera tan salvaje con que son tratados sus hijos en la frontera; pero sí quiero que mi país por ser mas generoso, mas humano, y mucho menos fuerte, tome cuantas medidas de precaucion le sean posibles para que no se repitan en el Estado de Oaxaca las escenas que en Tejas y en la frontera de Nuevo-México. La gravedad de este artículo que no se trae á discusion impone á la cámara el deber de rechazar el dictámen que se está discutiendo.

Me extiendo mas de lo que quisiera; pero los ciudadanos diputados comprenderán que la gravedad del asunto lo requiere, y que mis observaciones todas son de considerarse.

El art. 29 que hoy se propone al congreso, concede á la compañía el permiso para que las quince leguas de ferrocarril sean en tramos aislados unos de otros.

Como en ese camino no hay grandes obras de arte que hacer, porque el terreno es llano como este salon, y los pocos cerros son de tierra, solicitar lo que la compañía pretende es dar una prueba del mal espíritu que hasta en esto la domina. Ella seguramente ha pensado que pudiera llegar el caso de que

por algun tiempo se vea obligada á trabajar; y para que no pueda su obra ser de utilidad para México, en caso de no concluirse, ha pedido esta reforma á que ha accedido la comision. A mi juicio, por interes de la compañía si lo ha de llevar á cabo, y por garantía y beneficio de la república, si no ha de suceder así, se le debe exigir que las quince leguas no han de ser aisladas, como pretende, sino seguidas, ó por uno y otro extremo, continuando, y no en fracciones aisladas.

El artículo 4º limita el interes que ha de tener la nacion á un 8 por ciento en vez del 15 que el año pasado se le concedia, y aumenta á 28 años el término en que deba entrar en posesion de él.

Cada una de las once concesiones y revalidaciones para la apertura de este camino, ha ido disminuyendo los beneficios otorgados á la nacion; pero como ahora no miro el interes pecuniario, para cuando se trate en lo particular ese artículo, presentaré á la cámara mis observaciones.

El artículo 5º que se trae á discusion es con el objeto de quitar al gobierno los doce centavos por bulto, que por el 25 de la concesion anterior se habia reservado.

Es tan trivial y tan inconducente el fundamento en que se apoya la comision, que voy á desvanecerlo con dos palabras. Ella dice: seria un poderoso obstáculo que retiraria del istmo el comercio extranjero, el que temeroso de trabas fiscales y del extravío posible de las mercancías, á virtud de las detenciones que el cobro de esta cuota originara, daria la preferencia á otras vías interoceánicas que ya existen en explotacion, etc. ¿Y en otras vías no pagan tambien derechos?

Como la comision entenderá, el gobierno va á tener empleados que presencien el desembarque de estas mercancías, y que tomen razon de ellas; y el jefe de la oficina del gobierno, proveerá de guías indispensablemente para que esas mercancías se reembarquen al otro extremo de la línea. Esta precaucion tan indispensable se ha de tomar, y en donde existirán las trabas, si al entregarse la guía abona próximamente un real por bulto la compañía? La operacion del pago, ni la ha de aumentar la expedicion de documentos, ni invertir tiempo, ni tampoco impone traba alguna. Además, estos gastos que el gobierno va á emprender, ¿no exigen alguna remuneracion?

Cuando se trata de la discusion en particular de este artículo, haré nuevas obser-

vaciones, no solo sobre la subsistencia de la cuota, sino sobre la necesidad de aumentarla.

El art 7º de este dictámen, es el mas peregrino, el mas luminoso, el mas inocente: modifica la cláusula 8ª del art. 42 de la concesion de 7 de Octubre, que dice que caducará la concesion: «por suspender durante un año consecutivo los trabajos, en el camino.» La modificacion extiende á dos años el plazo de uno, pero siempre con la condicion de consecutivos, es decir, que si de los 730 dias que entran en los dos años, trabajan una hora solamente, no incurren en la pena de caducidad, y los años los irán prorogando, con tal de que cada dos cuiden de tener un hombre con una pala y un azadon que trabaje en la vía.

Esta pretension basta por sí sola, para dar á conocer los elementos con que cuenta el empresario para llevar á cabo la obra, y cuán atropelladamente se ha dictaminado en el asunto.

El art. 8º se refiere á la fianza de cien mil pesos que ha de otorgar la compañía.

En el exordio de este discurso he referido los temores que se abrigan de que no se tenga intencion de hacer el tal camino; y como se nos dice que el Sr. Marshall O. Roberts, rico capitalista y propietario del ferrocarril de Fernandina, es uno de los interesados en el negocio; como no se les exige que desembolsen cantidad alguna, sino que afiancen; como hace 27 años que se concedió por primera vez la construccion de esta vía; como á este mismo señor La Sère se le ha revalidado su concesion tres ó cuatro veces; como, por último, tiempo es ya de que sean un hecho para el país las mejoras materiales, y dejen de ser las concesiones mercancías de ventas y reventas, sin que ninguna al fin se realice, y México sea el ludibrio de especuladores; la fianza debe ascender á un millon de pesos, y por las circunstancias que concurren en este negocio, no creo que la cámara dejará de acceder á mi peticion.

Las razones en que me he apoyado son de tal peso, que hacen necesario se deseche el dictámen de la comision, para que de nuevo lo presente; pero no mutilado como el de hoy, sino con todos sus artículos, porque en ello están interesados el porvenir, la paz y la integridad del territorio mexicano; y habiendo dado tantas pruebas de su patriotismo esta cámara, espero que aumentará esta vez

los títulos que para con el pueblo mexicano, tan justamente tiene adquiridos.

El C. CASTELLANOS, vice-presidente.—Quedan con la palabra en pro, los CC. Mata y Pardo.

El C. ZARATE J., secretario.—Mañana se discutirá el proyecto de ley sobre hacer extensivas las gracias que conceden las leyes de 28 de Julio de 62 y 7 de Mayo de 63, á las familias de todos los que murieron durante la intervencion y la guerra extranjera.

El C. CASTELLANOS, vice-presidente.—Se levanta la sesion.

SESION DEL DIA 16 DE DICIEMBRE DE 1868.

Presidencia del C. Mata.

Se abrió la sesion á la una y media de la tarde, encontrándose en el salon 109 diputados.

Leida el acta anterior, fué aprobada en votacion nominal que pidió el C. Acevedo, por unanimidad de 106 votos.

Luego se dió cuenta con los oficios siguientes.

Del ciudadano ministro de gobernacion, trascribiendo otro que le dirigió el gobernador de Sinaloa, en que remite varios expedientes sobre perjuicios causados por el llamado imperio á los vecinos de la Concordia, perteneciente á dicho Estado.

Al diputado que promovió. Del mismo ciudadano ministro, remitiendo un pliego cerrado de la legislatura de Sonora para el congreso de la Union. Dicho pliego contiene un acuerdo de la expresada legislatura, apoyando el de la de Zacatecas, sobre que no se tome en consideracion la iniciativa del congreso de Aguascalientes para que se una á este último Estado el partido de Pinos.

A sus antecedentes. Del ministerio de guerra, acusando recibo de la ley que acuerda una gratificacion de quinientos pesos á Doña Rosa García Alvarez.

Al archivo. Del ministerio de gobernacion, acompañando los reglamentos expedidos en Sonora para la observancia de las leyes de reforma.

Del de fomento, acusando recibo del expediente sobre privilegio á los Sres. Mac-

Dowell y Cª, para un nuevo sistema de conservar carnes y pieles.

Al archivo. De la legislatura de Colima, participando haber prorogado sus sesiones por veinte dias.

Al archivo. Del gobierno de Puebla, acompañando los decretos de aquella legislatura, por los que se concede una fèria anual á cada uno de los pueblos de Chietla y Matamoros.

Al archivo. De la legislatura de San Luis, acusando recibo del expediente relativo á la ereccion del Estado de Morelos.

A sus antecedentes. De la de Colima, acompañando tres decretos que ha expedido.

Al archivo. Se dió cuenta en seguida con varias solicitudes de particulares, que tuvieron los trámites correspondientes.

Luego se leyó un dictámen de la comision de industria, que consulta se conceda á los Sres. Benigno Arriaga y Cª, el permiso para establecer una línea telegráfica entre San Luis y Tampico, subvencionándola el gobierno con 15 pesos por kilómetro, sin que exceda de 10,000 pesos el valor de esta subvencion.

Primera lectura. Las comisiones primera de guerra y primera de hacienda, presentaron otro dictámen, consultando se conceda una pension mensual de 50 pesos al C. Florencio Aspeitia, en virtud á los méritos contraidos por su hijo, que fué fusilado en Guanajuato por las tropas invasoras.

Primera lectura. Luego presentó la comision primera de hacienda este dictámen:

«Varios industriales de una fábrica de almidon piden al congreso aumente los derechos al almidon que se introduzca en esta capital. La cámara se dignó pasar esta solicitud á la comision que suscribe. El fundamento de la iniciativa de los fabricantes de almidon que se elabora fuera de la ciudad, tiene mas baratas sus materias primas que los de México, á causa de los derechos de la tarifa aduanal; es decir, buscan la igualdad para que sea la concurrencia justa; pero á este resultado puede llegarse mejor, abaratando la materia primera, y este es el parecer de los que suscriben, porque poniendo un corto derecho al grano, etc., queda compensada la libertad completa de los otros con el flete, distancia del