

greso por una respetable mayoría, ha declarado que debe revisarse este negocio.

Cree el proponente que al establecimiento del ferrocarril á Veracruz se deberá el desarrollo de la riqueza pública y de nuestro comercio de exportacion. Yo, señor, creo que la mayor parte de los artículos que algun día formarán este ramo de nuestro comercio, necesitan fletes baratos, notablemente mas bajos que los actuales, que tan cerca están de los que se pagan por los transportes ordinarios. La sosa, que tanto abunda en los alrededores de esta ciudad, será una riqueza improductiva mientras un flete reducido no permita que vaya á consumirse en los mercados extranjeros, y lo que digo de la sosa puede decirse de los metales, las semillas, las maderas y otros muchos productos.

El orador ataca los escritos del C. Payano sobre esta materia, y denuncia cual es el móvil que en su sentir le guía. Cuestion es esta agena de esta asamblea, que á lo mas podrá tener interes en saber si es cierto ó falso lo que en tales escritos se asienta, y sobre esto no se ha dicho una sola palabra.

Es verdaderamente sensible que no se haya llegado hasta el fin, en el estudio comparativo que se acaba de hacer sobre las concesiones de 31 de Agosto de 57 y 27 de Noviembre de 67. Si en lo relativo á la subvencion se hubiera hecho este estudio comparativo, el congreso habria oido que por la primera de dichas concesiones se daba una subvencion de ocho millones, pagadera en cincuenta años con réditos al 5 por ciento, mediante la cual el gobierno tendria derecho á percibir perpetuamente el 20 p^o de las utilidades que resultaren despues de pagados los gastos de sustentacion, y un rédito de 6 p^o á los capitales invertidos en la empresa.

Esta percepcion de utilidades ha sido completamente olvidada en la concesion de Noviembre, no obstante que dista mucho de ser despreciable.

Alguno de los defensores del dictámen ha sostenido que nada importa que las tarifas sean altas ni la subvencion crecida, puesto que el gobierno tendria en la empresa un número de acciones proporcionado al monto de la subvencion. Esto, señor, es un error al que fácilmente se incurre por la lectura del art. 28, que poco mas ó menos dice así: «Terminado el camino, el gobierno recibirá las utilidades que correspondan á las acciones que represente en la empresa.»

Ninguno de los veintisiete artículos que preceden á éste hace referencia á acciones, pues de éstas no habla sino el art. 40, previniendo que sean compradas con el producto del 15 p^o de derechos de importacion.

Este artículo 28 no es sino una pieza mal encajada en el hueco que ocasiona la supresion del correspondiente de la concesion de 5 de Abril de 1861, en el cual se habla del reembolso de la subvencion de ocho millones.

Se pretende que una rebaja de 75 p^o sobre los precios de la tarifa de 1865, hecha en beneficio del servicio público equivale á la de 50 p^o hecha por la de 1867. Esto no es exacto ni aun teniendo en cuenta la rebaja de 20 p^o ofrecida últimamente, pues que las cuotas serian respectivamente de \$5, 4.50, y 4, en lugar de 5.60, 4.80 y 4, siendo de tenerse en cuenta que esta rebaja relativa, deberia hacerse sobre la tarifa comun y no sobre su límite superior, límite tan notoriamente alto, que la empresa misma no ha querido alcanzar, no habiendo llegado ni aun al de la concesion de Noviembre.

Desgraciadamente el C. Barros, al citar las gruesas sumas con que el gobierno de la Union Americana auxilia el establecimiento del gran ferrocarril del Pacífico, ha omitido decir que estas sumas no constituyen una donacion tan lisa y llana como la que otorga el decreto de Noviembre, sino una imposicion con primera hipoteca del camino mismo.

Nada diré de lo que es puramente personal al C. Zamacona, porque esto seria enteramente fuera de la cuestion. Ademas, la mision del congreso es discutir lo que tiene relacion con los principios y con las cosas, y no seré yo ciertamente quien coopere á que ante él se descienda á cuestiones de este género con mengua de su decoro.

El C. FERNANDEZ.—El C. Zamacona para una alusion personal.

El C. ZAMAONA.—No me ocupo de mí por mi persona, sino porque lo que voy á decir interesa que lo sepa el congreso. Por ello se verá que los reatos de la compañía del ferrocarril empiezan desde 1861. En esa época se hallaba el país en una espantosa crisis financiera, y esto iba á causar la suspension de la asignacion señalada al camino de fierro. Ya se sabe que todo lo que pasa en palacio se trasparente: la compañía comprendió lo que iba á suceder. En estas circunstancias entré en el ministerio, y ya me encontré en el gabinete redactada la ley

de 17 de Julio, que ordenó la suspension del pago de las convenciones. En vano me opuse á ella en el consejo de ministros; la ley fué presentada al congreso y votada, y de ella surgió el conflicto, del que nos dió conocimiento nuestro ministro en Paris. El C. Fuente aconsejaba una transaccion. En estas circunstancias todo mi ánimo se concentró en procurar desbaratar las intrigas de la compañía. Las velas de la intervencion se dibujaban en Veracruz. Todo mi conato fué desunir á las potencias coaligadas, como despues lo conseguí en Veracruz, cuando fuí á conferenciar con el general Prim de órden de mi gobierno. En Noviembre de 61 el ministro ingles se prestaba á mis miras, y firmé el tratado que fué reprobado por el congreso; pero si lo firmé en 21 de Noviembre de 61, no lo habria yo firmado en 27 de Noviembre de 67. El filósofo de Pomoca, el mártir de Tepeji, el immaculado Ocampo, no habria firmado despues del tratado Mac-Lane, como lo firmó en Veracruz.

Yo felicito á la república porque hasta hoy han dominado los hombres políticos de 1861, y ayer he procurado que sigan dominando.

Mis palabras no han producido efecto por que yo las he dicho, sino porque han sido repercutidas en la cámara; y quiero que los hombres fuertes que así obraron en 1861, sigan obrando en 1868.

El C. FERNANDEZ, presidente.—El C. Frias y Soto para una rectificacion.

El C. FRIAS Y SOTO.—Señor: No trato de examinar el tratado Wyke-Zamacona, porque yo, como todos los mexicanos, pago un tributo de respeto á la conducta immaculada del C. Zamacona. Hoy, como siempre, ha sabido él conservar ilesa su reputacion y limpio su nombre como hombre público, como patriota y como ciudadano. Pero he echado una ojeada al contrato á que he hecho referencia, y encuentro que despues de rechazado por el congreso, el gobierno volvió á insistir; y oigamos lo que dijo entonces: (Leyó un párrafo en donde dice que nadie se atreveria á imaginar que el contrato del ferrocarril de Veracruz hiriese la dignidad nacional.)

El orador terminó: Entónces que el contrato era mas oneroso para el país, no heria la dignidad nacional, y ahora sí la hiere. Hé aquí una rara contradiccion en que deseo que se fije la cámara, sin que por esto se entienda que quiero lastimar á persona algu-

na, ni ménos al ciudadano á quien ayer hemos oido con tanto placer como admiracion.

El C. FERNANDEZ, presidente.—No hay quien tenga la palabra en pro. El C. Prieto, que la tenia en contra, la ha renunciado. La tiene tambien en contra el C. Alcalde.

El C. ALCALDE.—Pido á la mesa que me diga si alguno de los ciudadanos ministros ha tomado la palabra, porque despues no pueden hablar, segun el reglamento.

El C. FERNANDEZ, presidente.—Ninguno lo ha pedido.

El C. ALCALDE.—En ese caso renuncio la palabra.

El C. FERNANDEZ, presidente.—El C. Barron, en pro.

El C. BARRON.—En uno de los diarios de hoy, he leído un justo elogio dirigido al C. Zamacona, en estas palabras:—«Cayó como una tempestad sobre sus adversarios.»—Es verdad; pero no cayó solo sobre sus adversarios: así, solo habria sucumbido la gloria de los hombres: cayó, pero cayó sobre los intereses nacionales. Cayó, pero como la tempestad, destruyendo los frutos de los campos. Si se pudiera ver la luz del triunfo de su palabra, se veria que alumbraba, pero con una luz sombría, sobre un cuadro de desolacion, sobre un negro desengaño. No es á la tempestad á la que debemos pedir la lluvia fecundante del otoño; no es al huracan al que debemos pedir el viento refrigerante. La tempestad arroja chaparrones que inundan la tierra, que atrasan las siembras, que espantan á los corderos, que aterran á las aves, que hacen mugir á las fieras. El huracan lo troza, lo derrumba, lo destruye todo. Así ha hecho el C. Zamacona: ha caido como la tempestad, ha pasado como el huracan, pero sobre los intereses nacionales.

Con un lenguaje vehemente y con elegantes giros, supo presentar como sospechosa á la mayoría de la comision; supo conmover los sentimientos de todo buen mexicano. Pero de lo que se trata no es de sentir, sino de razonar. El sentimiento ofusca la razon.

Decia el C. Zamacona que si triunfara el voto de la mayoría, saldria de este recinto con el rostro cubierto, porque le daria vergüenza el gozo de la compañía. La mayoría de la cámara no ha visto á la compañía. Ha visto los intereses nacionales, y nada le ha importado que los empresarios del camino, fuesen de mas allá ó de mas acá de los mares. La comision vió que las modificaciones propuestas por la compañía eran aceptables, y las aceptó. No podia reprobar

todo cuanto hizo el gobierno, porque habria sido azotarle el rostro, es decir, azotar la frente de la nacion, porque al fin, el gobierno es la nacion, y esto no ha querido hacer la mayoría de la comision.

El principal argumento que se ha hecho valer, ha sido el de presentar como sospechosa á la mayoría de la comision.

Se ha dicho, que si en la comision hubo una mayoría que propusiera la humillacion del país ante la compañía inglesa, no se creia, por Dios! que hubiese una mayoría en el congreso que aprobara esa indignidad.

Y yo digo que si la mayoría de la comision ha cometido ese acto degradante, debe ser arrojada con ignominia del seno del congreso.

Pero dígame lo que se quiera, yo estoy satisfecho de mí, porque hago á lo que he venido: cumplir con mi deber.

Pero dejemos el sentimiento y obremos con la razon.

Los compromisos que la actual concesion hecha sobre el gobierno, son ménos que á los que lo ligaba el decreto de 61. Por este, la subvencion en papel debia entregarse en el acto, y la compañía podia negociar con fondos que aun no le pertenecian: cada seis meses debia hacerse una liquidacion, y la empresa, como un favor especial, debia entregar 20,000 pesos si le sobraban, al ministerio de fomento.

La actual concesion con las modificaciones, solo señala á la empresa la subvencion de 560,000 pesos cada año, que se le entregarán en papel, no como fondo especial, porque no lo hay, sino como dinero efectivo, como billetes de banco que se sacan al mercado y que sirven para transacciones mercantiles. ¿En dónde está el fondo especial?

Respecto de las tarifas, ¿qué se dijo? Una razon para excitar el sentimiento nacional. Se hizo valer que á Maximiliano se le concedió mas de lo que se le ha dado á la república, porque el tren serviria para trasportar á los soldados que mataban á los republicanos. La verdad es, señor, que esa cuestion de las tarifas, el tiempo, y solo el tiempo, es el que debe decidirla.

El C. Zamacona movió todo lo que puede excitar el sentimiento noble del pueblo mexicano.

Se habló de que se defendian los intereses de Puebla, de que no es posible olvidar que allí fué la victoria del 5 de Mayo; pero se olvidó decir que esa ciudad ha visto blanquear los huesos de millares de defensores

de la libertad, y que dentro de sus murallas se han defendido los reaccionarios y los traidores.

Yo ruego á la asamblea que desnudándose del sentimiento y haciendo uso de su ilustrada razon, se levante hasta donde debe, sin consentir que ninguno sea el José Bálamo de su inteligencia, y que apruebe el dictámen que se discute.

El C. FERNANDEZ, presidente.—El C. Moreno E., en contra.

El C. MORENO E.—Después de tanto como ya se ha discutido, y de la resolucion de que el congreso debe revisar este decreto, solo deseo saber si lo que se discute es conveniente. Páreceme que no, puesto que el camino se hace con el dinero del gobierno. No se fija el tiempo en que debe concluirse el ferrocarril, y siendo este indefinido, también lo será la subvencion. Se habla de que el gobierno tendrá utilidad; pero no se dice cuándo comenzará á percibirla. Si no se me aclaran estos puntos, votaré por la minoría.

El C. FERNANDEZ, presidente.—El C. Zarco, en pro.

El C. ZARCO.—Hallándose presentes varios miembros del ministerio, me dirijo al gobierno para que diga al congreso si acepta el dictámen de la mayoría, y si cree que no puede sacar de la compañía mas ventajas que las que ha sacado. Después de que conteste el gobierno, haré uso de la palabra.

El C. BALCARCEL, ministro de fomento.—Cuando el gobierno ha presentado esas modificaciones, es porque las acepta, y las ha querido, porque no ha podido hacer mas.

Yo no inculpo á los diputados que han querido obtener mas ventajas para el país; pero sí debo advertir que el gobierno quiso obtenerlas. Su mas vivo interes fué querer que se hiciera el camino; y después de discutir mucho con la compañía, fué cediendo paso á paso en sus justas exigencias; y después de muchos debates y de serias meditaciones sobre lo que mas convenia á la nacion, formó el decreto de 27 de Noviembre, en todos los puntos que contiene. Vaciló en designar la subvencion, entre la que concede la ley de 57 y la de 61; pero al fin se atuvo al último privilegio y aceptó las tarifas, porque se halló en la alternativa de ceder en algo, ó de que no hubiera camino.

Cuando uno de los ciudadanos diputados dijo que no se fija término á la subvencion, no ha sido exacto, pues no ha tenido presente que el papel no representa mas que.....

\$560,000 anuales, y eso por un tiempo señalado. Se dice que los ocho millones de la concesion Escandon no valen nada. Pues cómo han causado réditos? La concesion de 57 estipulaba esa base hasta 1867; y esa base onerosa ha desaparecido ahora, como era justo y necesario.

Hacer cargo al gobierno de que no ha sostenido el decoro de la república, cuando lo ha estado sosteniendo con energía desde Veracruz hasta Querétaro, es una grave injusticia. Lo es doblemente, porque cuando agobiado por las desgracias del país, ha tenido que retirarse hasta el Paso del Norte, ni un solo día ha dejado de sostener su dignidad y su decoro.

Pero se dice que ha ajado esa dignidad y ese decoro. Y en que tratado? Y en qué convencion? Se ha dicho que el gobierno se humilla! Ante qué ministro extrajero? Ante cuáles escuadras? Qué cosa lo ha obligado? No se ve que la compañía ha cedido? Ha cedido ante la autoridad, porque el que concede un indulto, no se humilla, sino que hace una gracia.

El gobierno no ha concedido nada sino ante el bien de la república. Ha ido cediendo de concesion en concesion. Por qué? Por temor á quién? A unos particulares? No. El gobierno ha querido que se haga el camino, sin querer saber si la compañía es inglesa ó rusa. En este negocio, repito, que el gobierno no ha considerado mas interes que el del país, y por eso me ha sorprendido que el orador haya dicho que el gobierno no ha salvado el decoro de la nacion. Quiso presentar como un tratado lo que no es mas que un contrato entre particulares. El gobierno necesita hacer presente al congreso que no se ha descuidado en salvar el honor nacional; y que si el congreso quiere que haya camino, que se aproveche de esta circunstancia.

Se hace cargo al gobierno porque ha hecho algunas concesiones; esto es lo mismo que reprochar á un padre que se sacrifique por su familia.

Yo espero que el congreso, satisfecho de que el gobierno no ha ajado por este contrato la honra de la república, aprobará el dictámen que se discute.

El C. FERNANDEZ, presidente.—El C. Zarco en pro.

El C. ZARCO.—Comienzo por dar las gracias al ciudadano ministro de fomento, por haberse explicado con franqueza, y entro con desconfianza en la cuestion, porque ya

está agotado el debate, y porque soy débil en materia de números.

Ante todas cosas, debemos felicitarnos de que el congreso se esté ocupando en discutir mejoras materiales. Este hecho explica que nuestras instituciones se han consolidado. La restauracion habria sido incompleta, si no hubiéramos llegado al punto en que nos encontramos. La república es un hecho que todo el mundo debe reconocer: la esperanza del pueblo son las mejoras materiales. La opinion pública se ha fijado en el ferrocarril de Veracruz. Nuestro deber es facilitar los medios de que esa mejora se realice.

Por qué estando el país libre, se siente un malestar? Por qué en nuestros triunfos hay algo de tristeza? Porque no hay caminos; por que faltan vías de comunicacion.

Dejemos las cuestiones políticas á un lado, y fijémonos en las mejoras materiales. Sin el ferrocarril de México á Veracruz, no haremos nada. Se habla mucho de otros caminos y de ramales, pero nada se pone en práctica. Con el ferrocarril de México á Veracruz lo tendremos todo.

El decreto de 27 de Noviembre ha sido atacado por muchas personas. Confieso que esa oposicion es de buena fé, y que de buena fé se quiere enmendar la obra del gobierno. Todos queremos que se haga el ferrocarril, pero salvando la dignidad nacional. Se trata de números, y repito, que todos queremos que haya ferrocarril, con el menor gravámen posible para el país.

El ciudadano ministro dijo que habia tenido con la compañía graves discusiones y serias dificultades. Yo creo que las ha tenido. Por fortuna nuestra, no ha habido ni asomos de sospechas contra la probidad del ministerio, y debemos estar satisfechos de tener un gobierno compuesto de hombres de bien.

Repito que creo en las dificultades que ha tenido que vencer el gobierno, porque las conocí prácticamente al tratarse del decreto de 5 de Abril de 61. Entonces eran ministro de hacienda el C. Prieto, y de justicia el C. Ramirez; yo lo era de relaciones, y luchamos con Escandon y cedimos. En esto habia un mal; pero lo hacíamos por obtener una importante mejora para el país.

Yo creo que al regresar el gobierno del Paso, se encontró con los hechos cambiados. En San Luis se expidió un decreto de confiscacion, pena que repugna á nuestros sentimientos, y que no admiten ni nuestros principios ni nuestro sistema; pero que en

tonces era conveniente porque Forey acababa de lanzar un decreto semejante, y el gobierno al expedir el suyo, usaba del derecho de represalia. Pero ya sabemos que esas medidas extremas, son letra muerta á la hora de la victoria; y ademá en el sentimiento público estaba no llevar esa adelante.

Y si estos principios son aplicables á los particulares, no deben serlo al negocio del ferrocarril? Esta es la razon porque el gobierno concedió el indulto, y yo creo que hizo bien en concederlo.

Todo el mundo sabe lo que ha sido la guerra extranjera. Pocos fueron los que tuvieron fé en el triunfo de la república; y si no hallamos muchos inmaculados entre los que debieron serlo, ¿cómo vamos á buscarlos entre los extranjeros?

Hubo dias de negro desaliento, en que los liberales que estaban en México llamaban á los que se hallaban en el extranjero, convidándoles á gozar de las garantías que les daba el llamado imperio.

Yo no veo crimen en lo que hizo la compañía, que fué lo que hicieron los adjudicatarios al presentar sus títulos á la revision del imperio. Se dice: wagon imperial, tren imperial, compañía imperial. ¿Y quién lo dice? Los que fueron de los ayuntamientos del imperio!

Es imposible responder á todos los oradores que han tratado la cuestion, la cual no han discutido en lo general; no se ha resuelto si hay ó no ferrocarril. Desde el C. Mendiola hasta el C. Zamacona, todos han analizado sus detalles. Yo creo que debemos votar el dictámen en lo general, y despues en los detalles. Si el decreto se echa abajo, no haremos el ferrocarril de Veracruz, y tendremos que revisar el de 61 y el de 57, y necesitaríamos muchos períodos de sesiones para dar punto á la cuestion.

Un orador ha deslumbrado ayer al congreso con rasgos de patriotismo; pero me parece que se ha extraviado, sin presentarnos otro medio práctico de llevar á buen fin la mejora de que se trata.

La parte mas débil de su discurso fué cuando nos habló de la existencia de la compañía poblana del ferrocarril de México á Veracruz, asunto á que no dió importancia por el conocimiento práctico que tiene de los negocios. Todos sabemos que la situacion de ese Estado es miserable. Y ese Estado es el que decreta \$2,000,000 para un camino de fierro? Esto no es sério y no debe impresionarnos.

Debemos fijarnos en esta concesion, para formar la cual ha tenido que revisar el gobierno todos los antecedentes. Si se nos dice que el camino no estará sino dentro de cincuenta años, debemos comenzar. Yo comprendo muy bien las dificultades que tuvo que vencer el ejecutivo, y me parece ver en la concesion un deseo patriótico: el de manifestar que nuestro triunfo no seria el desórden, sino el progreso, y que no somos enemigos de los extranjeros; porque ese ferrocarril atraerá la inmigracion. Estas razones creo que fueron unas de las que obligaron al gobierno á arreglar la concesion. En lo que sí creo que se descuidó, fué en lo de las tropas, pues al archiduque le rebajó la compañía un 75 p^o, y al gobierno solo un 50. Por fortuna que ese camino no ha de ser militar. Sin embargo, he oido decir que la compañía no se resistirá á hacer un arreglo mejor.

Todo lo demas, entre el usurpador y Juarez, debe decirse en voz baja. Si comparamos las leyes, las proclamas y los decretos, veremos que tal vez son mejores; pero en el fondo, no hay mas que las ilusiones de Miramar, sostenidas por un grupo de farsantes. No conozco la legislacion imperial; pero no debe hacerse comparacion entre actos de la república y del usurpador, porque por buenos que éstos parezcan, no tuvieron por base la legitimidad. Si hay desaciertos en el gobierno, corriámoslos, pero no se digan loores al llamado imperio.

En cuanto á tarifas, profeso las opiniones del C. Siliceo. Mas como se da una subvencion, se cree que el gobierno tiene derecho de rebajarlas. Yo creo que las tarifas subirán ó bajarán á consecuencia del tráfico. No insistiré en la idea del C. Siliceo. En la actual concesion son muy bajas, y aun se quiere que lo sean mas. Esto es necesario dejarlo al tiempo. Solo haré notar que en el contrato con el usurpador, las tarifas duraban diez años, y que en esta concesion solo duran dos. El tráfico hará que se reduzcan los trasportes. Ya estamos viendo que en el ferrocarril de Tlalpam, los productos aumentaron un 300 p^o desde que se bajaron las tarifas.

El C. Zamacona manifestó temores de que siendo altas las tarifas, la compañía se convierta en una compañía de la India, que monopolice el comercio. Estos temores creo que son exagerados. El comercio ingles, con el establecimiento del ferrocarril, adquirirá en México un gran desarrollo, y serán mu-

chos los importadores. Y si se teme que la compañía se haga comercial para abastecer la plaza, es preciso convenir en que para evitarlo, seria necesario poner en la ley un artículo que le prohibiera usar de su ferrocarril, lo cual seria lo mismo que prohibir al dueño de las diligencias que viajara en diligencia.

Es cierto que en la convencion hay algun monopolio por cierto tiempo; pero es inevitable, porque si se quieren hacer muchos caminos y darse muchas subvenciones, seria imposible realizarlos.

El privilegio ya no es perpétuo ni exclusivo.

En cuanto á los intereses de Puebla, no se crea que los veo con desprecio. Recuerdo que me ha hecho el honor de nombrarme una vez su representante, y creo que es un beneficio el que recibirá cuando esté hecho el camino.

Mientras la minoría de la comision no nos presente otro medio práctico de realizar esta mejora, debemos votar el dictámen de la mayoría.

En cuanto al papel, es un medio de pago que se usa en todas partes. El gobierno de los Estados-Unidos ha creado un papel para el camino de fierro del Pacífico, que son unos bonos privilegiados que ganan rédito en oro, mientras que los demas, incluso los de la deuda por la guerra, lo ganan en greenbacks.

Debemos, pues, apresurarnos á establecer este camino. Pronto estará el ferrocarril del Pacífico, pronto habrá vías interoceanicas por Panamá y por Nicaragua, y México se quedará atras de ese progreso.

El congreso tiene el derecho de inspeccion al votar el presupuesto. Si la compañía no cumple, puede retirarle la subvencion.

Haré notar al congreso, que todos los decretos para la construccion de ferrocarriles han sido expedidos por las dictaduras, y que seria inaudito que hoy no lo decretara la representacion nacional.

Demos al pueblo el ferrocarril, porque el pueblo ansía por las mejoras materiales. Decretándolo, harémos un bien inmediato, porque encontrarán trabajo diez ó doce mil hombres que hoy no tienen que comer, y porque más tarde será el origen de la prosperidad y del bienestar de la república.

El C. FERNANDEZ, presidente.—El C. Mancera, pará un hecho.

El C. MANCERA dijo que el C. Montiel

le habia manifestado, que aunque al iniciarse á principios del año esta materia habia formado voto particular, hoy habia suscrito el dictámen de la mayoría, porque si como estaba el decreto le parecia malo como diez, modificado le parece malo como ocho ó como nueve.

El C. FERNANDEZ, presidente.—Quedan con la palabra el C. Mendiola por segunda vez, y el C. Iglesias, ministro de gobernacion, para informar.

Tiene la palabra el ciudadano ministro de la guerra.

El C. MEJÍA (Ignacio), ministro de la guerra; manifestó que para el gobierno está vigente el art. 26 de la constitucion, que prohibe se exijan alojamientos en tiempo de paz; que no sabe si ha habido casos en que se hayan exigido, ó bagajes ú otros servicios de guerra; pero que si llegan á conocimiento del gobierno, hará cesar el abuso y castigará á los culpables.

Este informe fué dado á consecuencia de la proposicion del C. Rivas.

El C. SANCHEZ AZCONA, secretario.—Mañana se procederá á la eleccion de presidente y vice-presidente del congreso: despues se tratarán negocios particulares, por ser miércoles, dia que tienen señalado por reglamento; y despues, si alcanza el tiempo continuará la discusion sobre el ferrocarril de Veracruz.

El C. FERNANDEZ presidente.—Se levanta la sesion.

SESION DEL DIA 30 SETIEMBRE DE 1868.

Presidencia del C. Fernandez.

A la una y veinte minutos de la tarde, y con asistencia de 123 representantes, dió principio la sesion.

Leida que fué, y aprobada el acta del dia 29, la secretaria anunció que se procedia á elegir presidente y vice-presidente de la cámara.

Hízose el primer escrutinio para el cargo de presidente, y obtuvieron votos el C. Yañez 48, el C. Zarco 40, el C. Riva Palacio 39, el C. Acevedo 2, y uno cada uno de los CC. Rios y Valles y Zamacona.

En segundo escrutinio salió electo el C. Yañez por 80 votos, contra 48 que obtuvo el C. Zarco.