

federales el conocimiento del contrato buscando la manera de rescindirlo.

Pero hé aquí que el congreso está encerrado hoy en un círculo de hierro, del que no puede salir porque no le queda mas que aprobar el dictámen de la mayoría, ó reprobalo rompiendo el contrato consumado con la compañía.

En este último caso habremos perdido para siempre la esperanza de tener ferrocarril, y defraudando la esperanza de los pueblos que anhelan esa mejora, solo les daremos en cambio, un pleito ruinoso y ruidoso que lleve por todas partes el anuncio de lo que vale la fé mexicana; y ya he dicho aquí otra vez, que no queria que se comparase con la fé púnica, ni con la fé francesa.

Y esta razon es para mí de tal peso, que ella me coloca junto á los miembros de la mayoría de la comision. En la cuestion de números, pienso enteramente igual á como pensaba hace algunos meses, el dia 6 de Abril de 1868. La aritmética es inflexible, y el cálculo ha condenado de una manera definitiva el contrato de 27 de Noviembre. Nada, pues, desvanecerá los argumentos que he tenido el honor de exponer aquí, y los que con tanto talento como patriotismo han desarrollado los diputados opositores á la concesion.

Pero en el sentir de la cámara está ya hacer esos sacrificios monetarios por ver realizado el camino de hierro, y yo opino por ellos con tal de que salvemos la dignidad del país.

Y yo no temo, como el C. Zamacona, que nuestros hijos se burlen de nuestra insensatez: ellos comprenderán cuanto vale la ofrenda de nuestro amor propio, cuando vean que les hemos dejado en los rieles del camino de hierro, dos barras que no se llamarán la carrestía y el monopolio, sino los dos únicos arroyos de prosperidad que pudimos hacer brotar.

Nuestros hijos, cree el orador que combaten, estarán mas versados en estas materias y podrán realizar esa mejora por medio de bases calçadas por las de los Estados Unidos. Pero, señor, tambien los hijos de los empresarios habrán progresado en los medios de especulacion; y si nuestros pósteros se encuentran sofocados por unas circunstancias análogas á las que nos rodean actualmente, tendrán que pasar, como se dice que pasamos hoy, por las horecas caudinas.

(Voces. ¡No, no! No pasaremos!)

El C. FRIAS Y SOTO.—El pensamiento no es mio, lo tomo como una deducción del raciocinio del órgano de la minoría.

Y que en realidad de verdad por qué pasamos?

Haciendo un punto omiso la cuestion de números, porque bajo este aspecto la concesion de 27 de Noviembre de 1867 no tiene defensa posible, y fijándonos solo en las modificaciones que se nos presentan, yo veo que la cuestion de dignidad está salvada.

Yo no quiero por ahora entrar en detalles, porque el dictámen de la mayoría solo está á discusion en lo general. Y oradores tan hábiles como el C. Zarco y los que le precedieron, han refutado victoriosamente los argumentos que se le hacian.

Porque en efecto, el monopolio, que era una de las armas terribles con la cual todos hemos herido la concesion, el monopolio de *derecho* no existe ya, y así lo ha confesado el C. Zamacona. Y el *derecho* es lo que está en la órbita de nuestras atribuciones, porque somos un cuerpo legislativo. Si existe el monopolio de *hecho*, éste no lo establece el congreso, ni el ejecutivo, ni nadie, sino la naturaleza misma de la obra que se proyecta.

Yo recuerdo las razones que daba D. Manuel Escandon, y que nos reprodujo aquí el C. Zamacona para demostrar que el ferrocarril de México á Guadalupe jamas seria una línea importante: aunque en una escala algo mas amplia, puede decirse lo mismo del de Veracruz. Nuestra poblacion, ni nuestro movimiento mercantil, podrán permitir por hoy que se sostengan á la altura de la conveniencia dos caminos de hierro en esa línea: á donde se construya una no cabe otra. Pero esto existe en la naturaleza de las cosas, y nosotros desde que hemos borrado el monopolio de *derecho*, hemos cumplido con el precepto constitucional.

Mucho se ha debatido ya sobre si la manera de pago de la subvencion aja ó no la dignidad nacional. A mi pobre juicio, la modificacion relativa salva ese terrible escollo, que tengo la satisfaccion de haber sido el primero en señalar hace cinco meses en este mismo lugar. Y el papel que hoy se emite, lo veo, no como una garantía que se exige de la nacion, sino como un *vale al portador* que deberá servir á la compañía para arbitrarse inmediatamente recursos, negociándolo, y poder así terminar la construccion en el tiempo fijado en el contrato.

Tambien excuso la cuestion de tarifas: yo

creo que son del resorte administrativo, y puesto que todos hemos proclamado la conveniencia de su disminucion, al ejecutivo toca reglamentarlas.

El decreto de 27 de Noviembre tiene hoy, segun se vé, una nueva faz: y solo en ella me detengo porque es de un interes vital.

Este último análisis lo haré reasumiendo.

Supongamos que la cámara reprobare el dictámen de la mayoría. Esto echaria por tierra el proyecto del ferrocarril, porque su puesta la negativa de la compañía para hacer nuevas modificaciones, y roto el contrato de construccion, no habia ya constructor.

La compañía no amenaza, porque si tal fuera, todos nos levantaríamos para salvar la honra del país, aunque se perdiera todo. Pero la compañía tiene intereses ubicados en la vía, y lo tienen sus acreedores; y esto provocaria un juicio eterno en sus trámites, que haria imposible la formacion de otra compañía que realizara esa grande obra, que es nuestro sueño dorado.

Ante ese peligro yo no excuso sacrificios.

Y mas, señor, que lo que se regatea aquí no es el presupuesto, ni la subvencion, ni la tarifa, sino algo mas grande, mas noble, algo mas digno.

Regateamos la civilizacion, el progreso, el adelanto material.

Y esto debemos obtenerlo *cueste lo que costare*, como ha dicho uno de nuestros oradores populares, el C. Alcalde.

En los países cultos jamas se ha dicho que el gobierno despilfarrara el oro de la nacion cuando subvenciona expediciones científicas á Egipto, cuando premia el descubrimiento de una estrella, cuando concede una pension vitalicia al descubridor del cloriformo.

Y el ferrocarril de Veracruz para nosotros será el hilo, el alambre eléctrico que galvanice este cadáver, la república agotada por una larga guerra, y que se muere de inanicion porque no tiene comercio, porque la agricultura carece de una vía por donde esparcir sus productos, y porque las industrias agonizan por falta de consumo.

Por eso los pueblos con su instinto infalible, esperan de nosotros la realizacion de esa obra salvadora.

No tendamos de una manera insidiosa la bandera nacional en el suelo, para decirnos que no podemos llegar á la caja de la compañía sin pisotearla.

Señor, cuando los pueblos tienen el anhelo de la mejora y el adelanto, salvan todos

los obstáculos, y llegan sin tropiezo á su fin. Nosotros debemos secundar esa aspiracion, porque ella envuelve la paz y la prosperidad futura de México.

El C. YAÑEZ, presidente.—El ciudadano ministro de gobernacion, para informar.

El C. IGLESIAS, ministro de gobernacion.—El negocio actual ha sido objeto de serias y largas discusiones en la tribuna y en la prensa. Tiempo es ya de que el debate tenga término. Sentiria que la luz que ha resultado de la controversia, no sirviera mas que para embrollar este asunto, y para burlar las esperanzas que ha fundado el país en el establecimiento de la vía férrea de que se trata.

Es natural que los que queremos dotar á la república con una nueva vida, procuremos dar fin á la discusion.

En la que se suscitó en el período anterior de sesiones, tuve la opinion, y hoy tengo la misma, de que el decreto de 27 de Noviembre no es revisable por el congreso.

Entonces el gobierno devolvió con observaciones el acuerdo de la cámara, y aunque la comision respectiva insistió en su idea, el congreso no resolvió nada sobre este asunto. Presentáronse las concesiones que hizo la compañía; y el cuerpo legislativo resolvió que la comision abriera nuevo dictámen. La importancia de las concesiones era grandísima. De presumir era que la oposicion callara en vista de esas modificaciones; pero por desgracia, no ha sucedido así.

En esta discusion, como en la anterior, se han reproducido los mismos argumentos contra el decreto de 27 de Noviembre. Esos argumentos no han tenido fuerza, porque aunque no han sido contestados, las mismas concesiones los combatian y los desacreditaban. Sin embargo, puesto que se han reproducido, es preciso contestarlos.

Se dice que el privilegio existe, pues aunque se asegura que no, se tiene el monopolio de la subvencion, y existe de hecho el privilegio.

Sobre este punto, es preciso observar que el hecho no es el derecho; y que desde el momento en que hay libertad desaparece el privilegio; y ha desaparecido puesto que al lado de esta, hay otra vía férrea que hace concurrencia á la primera.

Respecto á la subvencion, se le ha dado un carácter alarmante. Se ha dicho que en la forma humilla el honor nacional.

Los ciudadanos ministro de fomento y Zarco, han dado sobre esto una razon que

destruye el argumento; y es, que en el decreto de 27 de Noviembre, el gobierno declara caduco el privilegio, y esto no lo ha hecho por la compañía, sino por el decoro y por interes del país. Esto último hizo que la indultara. ¿Cómo puede decirse que semejante conducta en la que hay el ejercicio de la voluntad soberana, ha ajado la honra de la nación, cuando todo lo que se ha hecho ha sido gracia para la compañía? Esta sola razon bastaria para destruir el argumento que se ha hecho en contra; mas por fortuna no es esa sola con la que se le puede combatir. Cuando las cosas son en sí humillantes, tienen que tener el carácter de intrínsecas. Si la forma de la subvencion tiene verdaderamente ese carácter, debia serlo intrínsecamente; y si esto fuera cierto, veriamos el fenómeno de que desde 1857, en que se hizo la primera concesion, hasta 1868, es decir, en un largo período de once años, para los gobiernos, para los congresos, para todos los ciudadanos, habia pasado inadvertida la calidad de degradante que hoy quiere darse á la forma de la subvencion, que es la misma desde el primer decreto de Agosto de 57 hasta el de 27 de Noviembre de 67. Debe creerse lo contrario, puesto que durante once años ha venido concediéndose la misma forma á la subvencion.

Tambien se ha dicho que es un fondo especial, y tampoco lo han creido así los gobiernos que durante once años han podido destruirlo.

Pero ya que no se ha podido encontrarle ese carácter que tan mala impresion ha causado, se le quiere dar un sesgo. Se dice, que la humillacion no está precisamente en la forma, sino que mientras que la compañía se arrastró á los piés del usurpador, consintiendo en recibir la subvencion de la caja central, no ha querido consentir con la república en recibirla de la tesorería, sino en papel sobre las aduanas. La verdad es que la compañía no se arrastró ante el usurpador, ni ha sido exigente con la república. Los representantes de la empresa, en todas ocasiones han venido á suplicar, han apelado al raciocinio, y así, discutiendo con buena fé, se hizo la concesion. No ha impuesto la ley á la república. Para imponerla, es necesario ser fuerte, y la compañía es débil ante el gobierno de la nación.

Los representantes de la empresa dijeron que el usurpador les impuso condiciones tales, que hicieron que sus acciones bajaran en Londres al 25 p^o.

El gobierno queria que se hiciera el camino; para conseguirlo, era preciso obrar con generosidad. Suponiendo que lo hecho por el gobierno no sea admisible, es justo confesar que no ha hollado la dignidad de la nacion.

Todavía tengo otro argumento que oponer á esa calificacion. El gobierno ha recibido informes, de que entre algunos diputados del Estado de Puebla, de los mas acérrimos opositores al decreto de 27 de Noviembre, y entre el representante de la compañía, ha habido conferencias, en las cuales, los primeros han pedido ciertas concesiones, mediante las cuales aprobarian el dictámen de la mayoría de la comision.

Si esos informes son ciertos, para los que creemos que la dignidad nacional no se ajaba en la concesion, es una prueba en pro, y lo es en contra de los que lo creen, quienes se colocan en una posicion difícil, porque se manifiestan inconsecuentes con sus opiniones.

Mas diria, pero reproduciria las razones expuestas por el ministerio de fomento; y solo añadiré que el gobierno puede llevar muy alta la frente, porque quien persistió en la guerra contra la intervencion y el llamado imperio, y que por salvar la honra del país hubiera preferido la pérdida de la nacionalidad, preferiria con mas razon la pérdida de un camino, antes que humillar la dignidad del país.

Otro argumento que no comprendo cómo impresionó al congreso, es el de que al llamado imperio se le concedió una rebaja de 75 p^o, mientras que á la república solo se le concede la de un 50 p^o.

Esto no se ha examinado con atencion; en una solo se trata de tropa, y en la otra de víveres, municiones, etc.; y es claro que no debe ser la misma la rebaja por tropas que la de por efectos. Ademas, rebajadas como están las tarifas, no cabe duda de que las ventajas están de parte de la república.

Se ha dicho que la subvencion no se da por trabajos concluidos. La subvencion se divide en dos partes. La de los tres primeros años mientras se hace el camino, y otra de veintidos años despues de concluido. Evidentemente la subvencion se da, no solo por tramos construidos, sino por el camino concluido. El argumento puede rebatirse con solo hacer notar que en los tres años de la construccion, no se da adelantada la sub-

vencion, sino que se entrega gradualmente en las aduanas marítimas.

Teniendo la compañía la obligacion de entregar el camino concluido el 31 de Diciembre de 1871, se ve la necesidad de que construya tramo por tramo, y es evidente que siendo gradual la subvencion, se le dará por tramo.

Se dice tambien que la subvencion en papel es desacertada y humillante. El negocio es demasiado sencillo.

Ese papel equivale á las órdenes que diariamente se dan á las aduanas marítimas; es una especie de letras de cambio; y aunque el pago pudiera hacerse en la tesorería general, da el mismo resultado, con la diferencia única de que se hace en papel.

En cuanto á las tarifas, individualmente participo de las opiniones del ciudadano Siliceo. Se ha incidido en un error llamando las ideas de la escuela fisiocrática. Esta, en medio de sus grandes errores, ha proclamado grandes verdades; y el principio de que se trata está admitido por los mas eminentes economistas. No obstante, formadas como estaban, y en vista de graves dificultades, debieron rebajarse y no dejar que lo hiciera el tiempo, y para ver las ventajas que se han obtenido, basta con confrontarlas. Despues, como dice el C. Zarco, es primero no obligar á la compañía, sino dejar que la obligue el tiempo.

Por un ardid parlamentario, se ha presentado el lado desfavorable de los detalles: siempre que se haga esto, se hará aparecer la parte mala y no la buena. Cuando se hagan comparaciones, deben hacerse del todo; y el gobierno está seguro de que en el cotejo sacará la ventaja la república.

Ruego al congreso que se fije en que en este negocio se trata, no solo de intereses generales, sino tambien de intereses particulares, que ni el gobierno ni el congreso pueden atacar. Hay derechos adquiridos é intereses creados, que no deben desatenderse. En lugar de este proyecto, se proponen otros que no son realizables; y aun suponiendo que tuvieran éxito seguro, podrian ser aceptables para el congreso, y no para los intereses que aquí se versan.

Aun cuando se destruyera la concesion, quedarían á la compañía los tramos; y aunque se dice que son del gobierno, la verdad es que esta cuestion no pueden decidirla ni el ejecutivo ni el congreso, sino los tribunales.

Tengo la conviccion de que no hay ni un solo diputado que no quiera que haya ferro-

carril; pero los que opinan de buena fé en contra, están siendo obstáculo á sus propios deseos.

Si este negocio se hubiera votado en el período anterior, si el decreto no se hubiese revisado, es verdad que no se habrian obtenido concesiones ventajosas; pero tambien es verdad que dentro de tres meses la vía férrea ya llegaria á Puebla, y estarian muy adelantados los tramos para Veracruz.

Los opositores no han calculado toda la utilidad del establecimiento del camino y todos los males de su paralización. Hemos consolidado la república; pero se desea la paz. La agricultura, el comercio, la industria, todo está paralizado; los robos y los plagios se cometen todos los dias; se quiere que el gobierno con un soplo destruya todo eso; pero si es verdad que esa exigencia es demasiado dura, tambien es verdad que el gobierno debe usar de todos los medios posibles para remediar esta situacion, y uno de ellos es la construccion del ferrocarril.

Bien se ve que los desgraciados que hoy roban y plagian, no proceden por malos instintos, sino obligados por la miseria. Si se paraliza el ferrocarril, se aumentarán los plagios, y el gobierno se veria forzado á gastar mas para restablecer la paz, que lo que importa la subvencion.

De Orizava, de Córdoba, de muchas poblaciones situadas en la línea por donde debe ir el camino, se han recibido representaciones para que se proporcione trabajo á la gente que sufre la miseria. Con el ferrocarril lo daremos, y con esto resolveremos dos cuestiones: la del capital y la del trabajo, que provocan calamidades inauditas cuando se ponen en choque. Esto quiso impedir el gobierno con su decreto de 27 de Noviembre.

Todo se puede hacer aún: todo se paralizará si no se aprueba el dictámen que se discute. El gobierno espera que el congreso comprenderá que ya no se deben poner obstáculos para la construccion del camino, y que no tengamos que repetir lo que dijo uno de los sabios mas notables de Inglaterra: «Levantamos el polvo, y luego nos quejamos de que no nos deja ver.»

El C. YAÑEZ, presidente.—El C. MENDIOLEA, en contra.

El C. MENDIOLEA.—Acabamos de oír un elocuente discurso, pero á pesar de todas las flores oratorias de que estuvo sembrado, hay en su esencia muy poca exactitud.

Si mi voz no es poderosa para destruir

los argumentos del órgano del gobierno, los hechos van á pulverizarlos.

Ha dicho el ciudadano ministro de gobernacion, que no hay privilegio en la concesion; pero si no hay privilegio, hay monopolio.

Al gobierno se le obliga á no dar mas subvencion que la de ese camino entre México y Veracruz: en esto consiste el monopolio.

Se dice que no hay privilegio, porque existe la concesion Zangronis; no lo hay de Veracruz á Zaragoza, pero sí lo hay para México. Y lo hay en los ramales. Los Estados-Unidos obligan á la compañía á dejar entroncar con sus vías las otras que se establezcan, y aquí no se les impone esa obligacion, que seria una gran ventaja para el país.

Se dice que no hay humillacion. La hay desde 1857. Entonces se le dieron á Escandon \$8.000,000 como prenda pretoria de la lealtad del gobierno. Ahora se da papel: se dan bonos. Y hay mas. La compañía Escandon no habia perdido su carácter mexicano: esta compañía es inglesa.

Los bonos no son letras de cambio: son vales al portador, que se le entregan, y con los que puede especular, vendiéndolos á los importadores para que paguen el 12 p^o.

Aunque el ciudadano ministro de fomento dijo que la subvencion es de \$560,000 en cada año, se ha equivocado.

El ciudadano ministro de hacienda dijo ayer que los derechos de importacion importaban \$10.000,000 anuales. El 12 p^o de esa suma es \$1.200,000. Dice el art. 21 del decreto de 27 de Noviembre: (Ley 6.) Si el 12 p^o de importacion es \$1.200,000, y esta suma estamos obligados á entregar, cómo hace el ministerio de fomento para no dar mas que \$560,000?

El art. 26 dice que la compañía tendrá papel bastante para venderlo. ¿Y cómo hace el ministerio para saber qué suma entra en las aduanas de Mazatlan, de Guaymas, de Veracruz, etc., etc.?

El ciudadano ministro de gobernacion nos ha dicho que la compañía no pidió nada: entonces fué el gobierno el que se puso á los piés de la compañía, dándole el papel en garantía.

El congreso de 1867 no puede aprobar lo que reprobó el congreso de 1861.

El ciudadano ministro de fomento nos ha dicho que las modificaciones presentadas son el *ultimatum* de la compañía; y hoy nos dice el ciudadano ministro de gobernacion,

que espontáneamente las hizo, y las presentó al ejecutivo.

¿En qué quedamos? ¿Cuál es la verdad? Que escojan los ministros.

Ha dicho el ciudadano ministro de gobernacion, que el pago de la subvencion no es adelantado, sino por tramos concluidos.

Antes dije que á la compañía se le da el papel para vender, y se le entregan un millon doscientos mil pesos.

¿Cómo se asegura que no se le adelanta la subvencion?

Los CC. Zarco é Iglesias dicen que hay grandes intereses creados, y que no es cierto que pertenezca al gobierno lo que hay construido del camino.

Voy á probar que lo que hay es del gobierno, y que la compañía está en quiebra.

No queremos quemar los wagones ni arrancar los rieles: queremos conservar los wagones y extender los rieles; queremos que haya camino; y para ello queremos que no se abuse de la república.

Voy á probar que la compañía está en quiebra.

—(En este momento un ciudadano secretario advirtió al orador que habia dado la hora de reglamento.)

El C. YAÑEZ, presidente.—Queda con la palabra en contra el C. Mendiola. Se levanta la sesion.

SESION DEL DIA 1º OCTUBRE DE 1868.

Presidencia del C. Yañez.

Habiendo 117 diputados presentes, comenzó la sesion á la una y veinte minutos de la tarde.

Leida y aprobada el acta del dia 30 de Setiembre, la secretaría dió cuenta con los oficios siguientes:

Del ministerio de gobernacion, insertando un oficio del gobierno de Sonora, en que manifiesta que en ese Estado no se verificaron las elecciones para magistrados por haber llegado tarde la ley, y no estar autorizado aquel gobierno para señalar nuevos dias para que se verificasen.

A la primera comision de gobernacion.

Del mismo ministerio, acompañando un oficio de D. Francisco Arben, en que pide se tengan presentes los perjuicios que resultaron en tiempo del llamado imperio, por la destruccion de parte del teatro de Iturbide.

A la comision de industria.

Del ministerio de justicia, acusando recibo de la copia que pidió del expediente sobre unos terrenos de Santiago Tlaltelolco.

Al archivo.

De la legislatura de Guanajuato, consintiendo en que el Estado de Aguascalientes se aumente con los cantones de la Barca, de Pinos y de Lagos.

A la comision que tiene antecedentes.

De la legislatura de San Luis, pidiendo que se faculte al gobierno federal para dictar medidas para la amortizacion de la moneda de cobre en ese Estado.

A la comision que tiene antecedentes.

De la misma legislatura, haciendo una manifestacion pública en que reprueba el asesinato del C. general Patoni, y pide el castigo de los culpables.

A la comision de industria.

Del ministerio de justicia, acusando recibo de la copia que pidió del expediente sobre unos terrenos de Santiago Tlaltelolco.

Al archivo.

De la legislatura de Guanajuato, consintiendo en que el Estado de Aguascalientes se aumente con los cantones de la Barca, de Pinos y de Lagos.

A la comision que tiene antecedentes.

De la legislatura de San Luis, pidiendo que se faculte al gobierno federal para dictar medidas para la amortizacion de la moneda de cobre en ese Estado.

A la comision que tiene antecedentes.

De la misma legislatura, haciendo una manifestacion pública en que reprueba el asesinato del C. general Patoni, y pide el castigo de los culpables.

A sus antecedentes.

Del congreso de Zacatecas, secundando la iniciativa del de Colima, para que se señale el Manzanillo como puerto de depósito.

A la comision que tiene antecedentes.

Del gobierno de San Luis, participando que por haber obtenido una licencia el ciudadano gobernador, se ha encargado de aquel ejecutivo el C. Carlos Tovar, y dando á reconocer su firma.

De enterado y al archivo.

Del gobierno de Puebla de Zaragoza, acompañando un decreto de la legislatura, facultando al tribunal superior para que á falta de escribano nombre un abogado que sirva de secretario.

Al archivo.

Tuvo segunda lectura y se admitió sin discusion, el proyecto de ley de los CC. Zarco, Rojas, Siliceo, Moreno E. y Zamacona, que dice:

«Los funcionarios de la Union de eleccion popular no podrán, por ningun motivo, percibir del erario federal ningun otro sueldo, gratificacion ó cualquiera otra clase de emolumentos, ademas de la asignacion que les concede el presupuesto.»

A la primera comision de gobernacion.

Dióse cuenta con un dictámen de la primera comision de hacienda, sobre la proposicion del C. Castelazo, que concluye con el siguiente

PROYECTO DE LEY.

«En los Estados no podrá imponerse al dinero derecho alguno de circulacion, introduccion, extraccion ó tránsito, ni bajo cualquiera otra denominacion.»

Primera lectura.

Tuvo segunda lectura y se señaló su discusion para el primer dia útil, el siguiente proyecto de ley de la 1ª comision de hacienda:

«Art. 1º De la suma consignada en el presupuesto para el establecimiento de colonias militares, se destinará, desde la publicacion de la presente ley, la cantidad de cinco mil pesos mensuales á los Estados de Durango, Chihuahua, Nuevo-Leon y Coahuila, para la defensa contra los indios bárbaros.

Art. 2º Esta subvencion cesará en cada Estado conforme se ponga en planta el establecimiento de las colonias militares.

Art. 3º Las fuerzas que fueren pagadas con la subvencion acordada en el art. 1º, quedarán sometidas á los sub-inspectores de colonias de los Estados respectivos, en los términos establecidos por la ley de su ereccion.

México, Setiembre 28 de 1868.—*Prieto.—Mata.*»

La primera comision de justicia presentó dictámen, consultando se remita al juzgado 6º de lo civil copia certificada del expediente sobre el privilegio para explotar el asfalto.

Tomado inmediatamente en consideracion, se aprobó sin discusion.

La primera comision de gobernacion dictaminó sobre la segunda parte de la proposicion del C. Gudíño y Gomez, para que el gobierno informe sobre el cumplimiento de las leyes de reforma. La comision consultó que el ejecutivo presente su informe veinte dias despues que se le pida.

Se aprobó sin discusion.

Se dió cuenta, y á mocion del C. Condés de la Torre se leyeron íntegras, las exposiciones de varios ayuntamientos del Estado de Guerrero, pidiendo que se nombre un miembro de la representacion nacional, ó que ésta nombre otra persona que vaya á hacer las elecciones en el Estado.

A la comision de peticiones.

A mocion del C. Moreno E. se leyó el artículo 38 del reglamento.

El C. ZÁRATE, J. secretario.—Continúa la discusion del dictámen de la mayoría de la comision especial del ferrocarril de México á Veracruz.

El C. YAÑEZ, presidente.—Continúa con la palabra en contra el C. Mendiola.

El C. MENDIOLEA.—Ayer supliqué á la comision que me proporcionara el texto del