

El C. MATA amplió sus argumentos, y dijo que lo relativo al general Guerrero, lo había leído en una obra escrita por persona que era á la sazón empleado en el ramo de relaciones.

El C. PRESIDENTE.—Se levanta la sesión pública para entrar en secreta.

SESION DEL DIA 8 DE MAYO DE 1869.

Presidencia del C. Gomez del Palacio.

A las nueve y media de la mañana se abrió la sesión con el número de 109 diputados.

Se leyó y aprobó el acta anterior, y se dió cuenta con las comunicaciones que siguen:

Del ministerio de gobernación, acompañando ejemplares de la ley sobre elección de los poderes federales.

Recibo y que se repartan.

Del ministerio de hacienda, acompañando el informe que se le pidió sobre el montante de lo que produce el impuesto para el desahúe del Valle de México.

A los diputados que promovieron.

De la legislatura de San Luis secundando la iniciativa de la de Veracruz, para que se fijen los términos en que los Estados deben proceder en lo relativo á ocupación y enagenación de terrenos baldíos.

A sus antecedentes.

En seguida se dió lectura á la siguiente proposición:

«Dentro de tercero día, las comisiones de industria y gobernación presentarán dictámen en el proyecto sobre apeo y deslinde de todas las fincas rústicas.—*Balbontin.*»

El autor fundó su proposición en los siguientes términos.

El C. BALBONTIN.—Señor: Desde el 16 de Marzo del año próximo pasado tuvimos el honor de presentar al congreso un proyecto de ley, que consultaba la necesidad imperiosa de practicar el apeo y deslinde de todas las fincas rústicas diseminadas en la vasta extensión del territorio nacional. Las razones en que apoyamos esta pretensión son tan fuertes é irresistibles, que multitud de ciudadanos diputados nos felicitaron entonces por el gran pensamiento que habíamos traído á la consideración de la cámara, que indudablemente aprobaría por ser el complemento de la reforma, que estaba ba-

sado en el gran principio de utilidad pública, porque era una mejora social exigida por los adelantos de la época, y porque entrañaba multitud de bienes, cuya benéfica influencia debía alcanzar hasta las clases menesterosas de nuestro pueblo. Mas por una fatalidad, el ciudadano presidente de la cámara entónces, dió el trámite de que este negocio pasase á la comisión de industria, no siendo ella á la que verdaderamente correspondía. Y digo que por una fatalidad, no solamente por esta razón, sino porque allí se ha estacionado indefinidamente, sin discutir nunca el negocio entre sus miembros, para presentar dictámen como era de su deber, no obstante mis reiteradas instancias que para obligarla hacia repetidas veces á su presidente el C. Fuentes Muñoz; y no obstante tambien, y lo que debe llamar la atención del congreso, la multitud de excitativas de los ayuntamientos, aun de las capitales de los Estados de Zacatecas, Colima, Mazatlan, etc., que se han presentado sucesivamente, pidiendo respetuosamente al congreso que dicho proyecto sea elevado al rango de ley. ¿Cómo se ha podido tener tanta audacia para ahogar el sentimiento del deber, y lo que es mas, para ahogar la voz de tantos pueblos que claman porque se lleve adelante esta medida? Yo no lo comprendo. Porque ningun negocio puede durar en poder de las comisiones, segun el reglamento, por mas de quince días, sin manifestar al congreso las dificultades con que hayan tropezado para no despachar, sin que por esto queden absueltas de hacerlo inmediatamente despues.

Sin embargo, apremiada la comisión y para salir del paso, propuso al principio de este período á la representación nacional, se le asociase la primera comisión de gobernación, exclusivamente para abrir dictámen sobre el expresado negocio de apeo y deslinde de terrenos; por cuanto á que no creyéndose con los conocimientos necesarios para desempeñar por sí sola tan árdua empresa, pedía este auxiliar que le fué concedido por la cámara en el hecho de haber aprobado su proposición. Pero va corrido un mes y todavía, segun sé, no han tenido una sola reunión las dos comisiones para tratar de este negocio.

Los otros días me decía el C. Justino Fernandez, presidente de la 1ª comisión de gobernación á quien yo le hablaba, sobre que era un caso de responsabilidad moral el no despachar este negocio, que si todavía esta-

ba yo creyendo en la *responsabilidad moral*, lo que no pudo menos de sorprenderme; porque un representante del pueblo cuando no cumple exactamente con sus deberes, es natural que exprimente en lo íntimo de su conciencia cierta especie de remordimiento, que por mas que se diga, no le podrá dejar tranquilo como si hubiera hecho una buena obra. Porque ¿qué sería de la sociedad si cada uno de sus individuos tuviese la falsa creencia de que no contrae responsabilidad ninguna al esquivar el cumplimiento de sus promesas, de su fé empeñada y de sus obligaciones contraídas? ¿Quién podría tener confianza en la simple palabra de otro, si no estaba garantizada por un instrumento público con todas las solemnidades acostumbradas? ¿Qué es entónces la conciencia, ni para qué sirve esto que se llama fuero interno del hombre, que lo obliga y lo apremia para que cumpla religiosamente con los compromisos que ha contraído? Señor: cuando la política ó el interes vienen á interponerse y se levantan como una barrera inespugnable entre el bien general y el egoísmo de los particulares, es necesario resignarse, porque el ángel de la fatalidad bate sus alas y descierne todavía sobre el hermoso horizonte mexicano.

Ninguna idea mas grandiosa ha venido al congreso de 67, no importa quien haya sido su autor, que por sí sola habría podido cambiar la faz de la república, pues son palpables los bienes que su práctica derramaría de uno á otro extremo de su vasta extensión. ¿Se ha tenido miedo por la falta de legalidad, de derecho ó de justicia para hacer el apeo y deslinde de las fincas rústicas, segun pide el proyecto que presentamos, porque se tema atacar los derechos de propiedad? ¿O se cree tambien que un cataclismo social fuese el resultado de tal medida? Cualesquiera que fuesen las opiniones que hayan podido surgir en el ánimo de los ciudadanos diputados que forman la comisión, ellos por sí solos no estaban autorizados de modo alguno para retener sin solución un negocio tan trascendental, que si bien es cierto que afecta algunos intereses particulares, en cambio va á dar el trabajo, la subsistencia y la vida á millares de familias.

La comisión debió hacer patentes al congreso todas las razones que hubiese tenido en su apoyo para oponerse al pensamiento del apeo y deslinde, y sujetarlas á su soberana resolución; pero nunca enervar los trámites á que están sujetos todos los nego-

cios, guardando indefinidamente en su poder el expediente de que se trata, porque éste es un atentado flagrante contra las prescripciones de la ley reglamentaria del congreso. Desgraciadamente estos hechos quedarán impunes, porque todavía no hay una ley que determine el modo de exigir la responsabilidad á los altos funcionarios; pero mientras tanto, pesará la conciencia pública sobre aquellos que no han sabido, ó no han querido cumplir con los deberes que les impone el puesto que ocupan.

Desde las primeras sesiones de este congreso, cuando se trataba del negocio del ferrocarril de Veracruz, nos decía uno de nuestros dignos compañeros: «En veintidos años que llevo de tratar los negocios públicos, nunca he visto que se haya decidido alguno en bien de los pueblos; todos han sido en favor de los intereses particulares.» Aunque estas palabras me causaron profunda tristeza, no me arredraron ni me arredrarán nunca, cualesquiera que sean los peligros á que me exponga, para promover el bien de los pueblos; y aunque no llegue á percibir sus frutos, me quedará el consuelo y el noble orgullo de haberlo emprendido en desempeño de mi encargo.

En las pocas sesiones que faltan del presente período, no creo posible que pueda resolverse este negocio, abrumada como está la cámara con tantos otros de vital importancia, y entre estos la ley de presupuestos que se está discutiendo; pero no pierdo la esperanza de que el congreso venidero lo resolverá satisfactoriamente.

Concluyo pidiendo á la cámara por vía de consuelo y para acallar mis escrúpulos, se sirva aprobar la proposición que he tenido el honor de presentarle.

El C. FUENTES MUÑOZ manifestó que la comisión de industria había presentado un dictámen en sesión secreta, respecto del proyecto del C. Balbontin: que ese dictámen no se tomó en consideración; y que la cámara dispuso que á la comisión de industria se uniese la de gobernación; y hasta la fecha no se le había entregado á ésta el expediente relativo, ni estaba en sus atribuciones gestionar para que se le entregase.

Cosultada la cámara, se negó á dispensar los trámites á la proposición de que se trata, y quedó de primera lectura.

En seguida se dió cuenta con el siguiente dictámen de la comisión primera de industria.

Señor: Al pedir permiso al congreso los

que suscriben para retirar el primer dictámen que tuvieron el honor de presentarle, y que iba ya á discutirse, acerca de la concesion solicitada por los Sres. René Masson y Wyatt para la construccion de un ferrocarril que ligue el interoceánico de Tehuantepec con el de Veracruz á esta capital, y que se extienda al Sur de Puebla de Zaragoza, lo hicieron movidos por consideraciones de interes nacional que pasan á exponer brevemente.

Los peticionarios solicitaron dos modificaciones importantes; referentela primera á prolongar el trayecto de la vía llevándola hasta Cuernavaca en vez de terminarla en Izúcar de Matamoros y con opcion de construir un ramal hasta el Pacifico; y la segunda á ampliar la zona en que se les cedian terrenos baldíos, aumentando la extension que se les otorgaba por kilómetro.

La comision no ha encontrado dificultad en prolongar la concesion hasta Cuernavaca; pues cree que lejos de perjudicar con esto los intereses públicos, se aumenta considerablemente la importancia del proyecto, dándole mayores elementos de vida propia, y desarrollando en mayor escala nuestras fuentes de riqueza.

Tampoco ha creido la comision perjudicial á los intereses del país ampliar á seis mil hectaras de baldíos por kilómetro de vía, la concesion que se proponia en el anterior proyecto, pues aun en los términos que hoy se consulta, ofrece un estímulo al espíritu de empresa, menor que el que los mejores elementos de otros países le brindan. Cediendo á empresas útiles nuestros baldíos, no podrán menos de aumentar considerablemente de valor, recompensando así el de las donaciones con el mayor que adquirieran los terrenos que se reservan al gobierno, y mas aún, abriendo á la produccion y al cultivo, y llamando poblacion útil y laboriosa á nuestras ricas tierras, que la falta de brazos mantiene improductivas.

La comision ha procurado á la vez que alentar el espíritu de empresa, hacer practicable el proyecto por sus elementos propios, y no sujetar su ejecucion á subvenciones exajeradas que son onerosas al país en sus actuales circunstancias, presentando la desventaja de ofrecer aliciente á especuladores que en nada piensan menos que en llevarlo á efecto obra que acometen. Adoptada la danacion de tierras y compensando las que no hubiere á un precio reducido, las ventajas para los empresarios tendrán realizacion

únicamente en proporcion al desarrollo que den á las empresas que acometen, dejando así asegurados los intereses públicos, y cimentando á la vez sobre bases sólidas las condiciones mercantiles de la explotacion.

Algunas modificaciones secundarias comprende este dictámen, de las que tendremos el honor de imponer á la cámara al discutirse el siguiente

PROYECTO DE LEY.

Art. 1º Se autoriza á los Sres. René Masson y Félix Wyatt, para construir y explotar, bajo las condiciones de esta ley, un ferrocarril y línea telegráfica dividida en las secciones siguientes:

1ª Del puerto de Veracruz pasando por Anton Lizardo y Acayucan, y cuyo término sea el punto del ferrocarril interoceánico de Tehuantepec mas cercano á Acayucan.

2ª Desde un punto de la seccion 1ª á Cuernavaca, pasando por Tehuacan ó sus inmediaciones, por Izúcar de Matamoros y por Cuautla de Morelos.

3ª Desde un punto de la seccion 2ª hasta otro del litoral del Pacifico en los Estados de Oaxaca, Guerrero ó Michoacan.

Art. 2º Los concesionarios quedan obligados á ejecutar dentro de un año de la fecha de este decreto, los reconocimientos necesarios para determinar el trazo de las líneas comprendidas en las secciones 1ª y 2ª, y á presentar los planos y perfiles respectivos dentro del plazo mencionado al gobierno federal, sin cuya aprobacion no podrán emprenderse las obras de las vías férrea y telegráfica.

Se concede el plazo de dos años, contados desde la fecha de este decreto, para que se estudie el trazo de la seccion 3ª del ferrocarril á que se refiere esta ley; y si dentro de este plazo no fueren presentados á la aprobacion del gobierno federal los planos y perfiles relativos á ella, se entenderá que los concesionarios desisten de construirla, y por eso solo hecho quedará invalidada esta concesion en lo relativo á dicha seccion 3ª

Los concesionarios darán oportuno aviso al gobierno de cuándo y de en qué punto deberán comenzar los reconocimientos de que habla este artículo, para que aquel pueda nombrar el ó los comisionados que lo representen en las operaciones que hayan de practicarse, pagándose por los concesionarios los honorarios de aquellos. El gobierno deberá nombrar los comisionados que estime conve-

niente, procurando que los nombrados estén en el lugar designado para dar principio á los trabajos, dentro de un mes á lo mas de recibido por el gobierno el aviso respectivo de la compañía.

Art. 3º Las obras para la construccion del ferrocarril y línea telegráfica, deberán comenzar precisamente dentro de seis meses, contados desde la aprobacion de los planos por el gobierno.

La seccion 1ª deberá estar concluida á los cuatro años de la fecha de esta concesion.

La seccion 2ª deberá concluirse hasta Tehuacan ó sus inmediaciones á los ocho años de la fecha de este decreto, y hasta Cuernavaca á los doce años de la misma fecha.

La seccion 3ª, si llegare á construirse, deberá comenzarse dentro de tres años de la fecha de esta concesion, y quedar concluida á los doce años de la misma fecha.

Cada año, desde que comiencen las obras y sin perjuicio de concluir las en los plazos expresados en este artículo, deberán quedar concluidos por lo menos, cuarenta kilómetros de vía férrea y telegráfica.

La compañía podrá poner en explotacion los tramos que vaya construyendo de cinco en cinco kilómetros; pero antes serán reconocidos á expensas de la empresa por ingenieros nombrados por el gobierno; y éste, visto el parecer de sus ingenieros, autorizará ó no la explotacion del tramo correspondiente; pero en caso negativo, publicará desde luego el informe del ingeniero y las razones de su disentimiento.

Art. 4º Los terrenos y materiales de propiedad particular que necesitare la empresa para las vías férrea y telegráfica, ó para sus almacenes, estaciones, talleres y demas obras indispensables, los podrá ocupar previa indemnizacion conforme á la ley de expropiacion por causa de utilidad pública.

Art. 5º La compañía podrá tomar gratis de las tierras que fueren de propiedad federal, por el tiempo que lo fueren y sin que esta gracia importe para el gobierno la obligacion de no enagenarlas en todo ó en parte, los materiales necesarios para la construccion y conservacion de los caminos, telégrafos y sus obras indispensables.

Art. 6º El gobierno federal cede á los concesionarios la mitad de los terrenos baldíos que hubiere, en una faja de cuarenta kilómetros de latitud á uno y otro lado del ferrocarril en toda su extension, á cuyo fin se deslindarán y formarán los planos de los bal-

díos á expensas de los concesionarios y con intervencion de peritos nombrados por el gobierno, dividiendo los baldíos en cuanto fuere posible en lotes cuadrados de mil metros de lado, haciendo que los lados coincidan con los meridianos y los paralelos de latitud. Los lotes se numerarán ordenadamente, comenzando en cada seccion por el núm. 1, que se dará al lote situado en el extremo N. E. de la seccion. El gobierno, al dividir los baldíos con la empresa, se reservará los lotes marcados con los números impares, asignándole los marcados con números pares.

Si los baldíos existentes conforme al deslinde que se practique, no bastaren para completar seis mil hectaras por cada kilómetro de ferrocarril construido, el gobierno pagará la diferencia á la empresa hasta llenar las seis mil hectaras por kilómetro, computando su precio á razon de mil hectaras por doscientos pesos.

Art. 7º Los deslindes podrán hacerse desde que se apruebe por el gobierno el trazo de la vía hasta que termine su construccion, y para verificarlo, el gobierno reglamentará este artículo, cuidando de que en los deslindes puedan aprovecharse en beneficio de la empresa todos los datos que obren en las oficinas públicas.

Las seis mil hectaras de terrenos baldíos, ó su valor, si aquellas no existieren dentro de la zona marcada en el artículo anterior, solo se darán á la empresa por tramos construidos de ferrocarril, de veinte kilómetros por lo menos, y previo el reconocimiento de dichos tramos por los peritos de que habla el art. 3º de esta concesion, y su aprobacion por el gobierno.

Art. 8º A los ocho meses de la fecha de esta ley, los concesionarios darán una fianza por valor de cincuenta mil pesos á satisfaccion del gobierno, siendo indispensable esta condicion para la existencia y validez de las concesiones hechas en este decreto; y perdiendo los concesionarios la expresada suma en caso de que no cumplan dentro de los plazos señalados, las obligaciones de presentar los planos, comenzar y acabar los trabajos de las secciones en que se dividen las vías férrea y telegráfica.

Art. 9º La compañía podrá, durante la construccion del ferrocarril y telégrafo, y por el término de treinta años, despues de concluidos ambos, importar libres de derechos los rieles, herramientas, locomotivas, wagones, carbon de piedra, alambres y máquinas necesarias para la construccion y

mantenimiento de la vía, reglamentándose este permiso por el gobierno; pero si dentro del plazo mencionado se impusiere por el gobierno federal derechos de importación á los rieles extranjeros, en razon de que se fabriquen en el país, no quedará en vigor respecto de dichos rieles la exención que contiene este artículo, sino solo por el tiempo de la construcción del ferrocarril.

Los capitales empleados en la construcción del ferrocarril y telégrafo, sus estaciones y dependencias indispensables, estarán exentas del pago de toda contribución, impuesto ó derrama federal ó de Estado, durante la construcción de las obras, y por treinta años contados desde que se libre á la explotación el último tramo que se construyere conforme á esta concesión.

Art. 10. La compañía tendrá derecho de cobrar almacenaje y derechos de peaje, fletes por la conducción de pasajeros y mercancías y portes de telégramas; pero las tarifas que se fijen serán precisamente proporcionales á la distancia, y no podrán exceder de las cuotas siguientes:

Peajes.—Un sesenta y cinco por ciento de los fletes.

Pasajeros.—1ª clase, 4 centavos por kilómetro.

Id.—2ª id., 3 id., id.

Mercancías.—1ª clase, 3 centavos por 100 kilogramos de peso en cada 4 kilómetros de vía.

Id.—2ª id., 2 id. id. id.

Id.—3ª id., 1 id. id. id.

Telégramas.—Por despacho de diez palabras, sin computar la fecha, dirección y firma, por cada.....

El transporte de tropas y efectos del gobierno federal se hará por la mitad de los precios de las tarifas respectivas.

Los telégramas sobre asuntos del servicio federal serán transmitidos gratis.

Durante la construcción del camino y por los treinta años que se concede á la empresa la exención del pago de contribuciones, se trasportarán las balijas que despachen las administraciones de correos de la república, pagando un flete que no exceda de la mitad del que fijen las tarifas para la 1ª clase.

Los efectos nacionales que se trasporten del interior para Veracruz, Anton Lizardo, el punto en que este ferrocarril toque el interoceánico de Tehuantepec ó cualquiera otro puerto de altura ó cabotaje, gozarán en todo tiempo el rebajo de diez por ciento en los precios de las tarifas de la compañía.

Art. 11. La compañía que formen los concesionarios y cualquiera otra que pueda sucederle, es y será siempre mexicana, aun cuando se forme en el extranjero; en tal virtud, ella misma y todos los extranjeros y los sucesores de éstos que tomen parte en la empresa, sea como accionistas, empleados ó con cualquier otro carácter, serán considerados como mexicanos en todo lo que á la empresa se refiera; no podrán nunca alegar, respecto de los títulos relacionados con la empresa, derechos de extranjería: solo tendrán los derechos y medios de hacerlos valer que las leyes de la república conceden á los mexicanos; y no podrán hacer valer dichos derechos sino ante los tribunales de la república.

Las restricciones del párrafo anterior no tendrán lugar en las discusiones ó diferencias que se susciten entre extranjeros y accionistas y fuera de la república, en cuyo caso se podrán examinar y decidir, como si tales restricciones no existieran; pero sin que las decisiones de los tribunales extranjeros afecten en manera alguna á las prescripciones de este decreto, á la compañía que formen ó suceda á los concesionarios, la que se reputará siempre como mexicana para los efectos de este decreto, ni á los intereses mexicanos.

Art. 12. Ni los concesionarios, ni la compañía que ellos formen, podrán traspasar, enajenar ni hipotecar las concesiones de esta ley, ni el ferrocarril, ni el telégrafo, ni sus propiedades anexas, á ningún gobierno extranjero, siendo nula la enajenación ó hipoteca que se hiciere contra esta prevención. Tampoco podrán ni los concesionarios ni la compañía admitir en ningún caso como socio, á un gobierno ó Estado extranjero, siendo igualmente nula cualquiera estipulación que se hiciere en tal sentido.

Se autoriza, sin embargo, á la compañía á expedir y vender libremente acciones, bonos y obligaciones ó pagarés, y á hipotecar el ferrocarril, línea telegráfica y sus dependencias, con tal que la hipoteca se concluya á favor de individuos ó asociaciones particulares y que no se extienda á la concesión.

Art. 13. Se autoriza á los concesionarios á establecer la junta directiva de la compañía que formen, dentro ó fuera de la república; pero en caso de que la establezcan en el extranjero, deberán hacer constar al otorgar la fianza de que habla el art. 8º, que están debidamente organizados como compañía, conforme á las leyes del país en

que fije su residencia. Deberá igualmente en este caso, constituir en México su apoderado amplía y suficientemente autorizado, y con las instrucciones necesarias para entenderse con el gobierno federal y demás autoridades de la república, en todos los negocios que se refieran á las obligaciones que por este decreto se imponen á la empresa.

Art. 14. Las obligaciones que contraen los concesionarios respecto de los plazos fijados en esta ley, se suspenderán en todo caso fortuito ó de fuerza mayor, que impida directa y absolutamente el cumplimiento de tales obligaciones; y la suspensión durará solo por el tiempo que dure el impedimento, debiendo presentar los concesionarios ó la compañía al gobierno federal, las noticias y pruebas de haber ocurrido un caso fortuito ó de fuerza mayor del carácter mencionado, dentro del término de tres meses de haber comenzado el impedimento; y por solo el hecho de no presentar tales noticias y pruebas dentro del tiempo señalado, no podrá ya alegarse por la compañía en ningún tiempo la circunstancia de caso fortuito ó de fuerza mayor. Igualmente deberá la compañía presentar al gobierno federal, las noticias y pruebas de que los trabajos han continuado en el acto de haber cesado el impedimento, ó por lo ménos dentro de dos meses después de haber cesado, haciendo la expresada presentación dentro de los dos meses siguientes á los dos mencionados. Solamente se abonará á la empresa el tiempo que hubiere durado el impedimento, ó á lo sumo dos meses mas.

Art. 15. Se imponen á la compañía las restricciones siguientes:

1ª No podrá construir fortaleza alguna ni organizar fuerza armada de ninguna clase; pero los empleados de la compañía podrán armarse para su defensa personal.

2ª No podrá trasportar fuerza alguna armada extranjera sin expreso permiso del gobierno federal.

3ª No podrá trasportar efectos de un beligerante, declarados contrabando de guerra por las leyes de la república mexicana, sin expresa autorización del gobierno federal.

4ª Despedirá inmediatamente de su servicio á cualquiera de sus dependientes que haga ó proteja el contrabando, ó que cometa cualquier delito, y auxiliará al gobierno para su persecución.

5ª Pondrá en ejecución los medios que se le designen por el gobierno federal, para

que todo pasajero observe las leyes aduanales de la república.

Art. 16. Las concesiones hechas por esta ley, caducarán por alguna de las causas siguientes:

1ª Por no otorgar en el plazo estipulado en el art. 8º la fianza de \$50,000

2ª Por no cumplir las obligaciones relativas á la presentación de los planos y á la construcción de las secciones, y de todo el camino dentro de los plazos que marca esta ley.

3ª Por construir alguna fortaleza ó organizar fuerza armada de cualquiera clase que sea, sin comprender en esto á los empleados armados para su defensa personal.

4ª Por dar pasaje sin expresa autorización del gobierno federal, á fuerzas armadas extranjeras, ó por trasportar sin la misma autorización, municiones ó efectos declarados contrabando de guerra y pertenecientes á alguna potencia beligerante.

5ª Por enajenar, traspasar ó hipotecar la concesión ó propiedades de la compañía, ó por admitir como socio á algún gobierno ó Estado extranjero.

En cualquiera de los casos especificados en este artículo, perderá la compañía las concesiones otorgadas en esta ley, de las cuales podrá disponer el gobierno á su arbitrio; pero la compañía conservará la propiedad, los edificios que hubiere construido, la parte del camino que ya hubiere concluido y todos los materiales, máquinas y útiles empleados en la explotación; y el gobierno de la república ó el individuo ó compañía á quien éste conceda su derecho, lo tendrá para tomarlo todo, previo el pago correspondiente, según el avalúo que al efecto practicarán peritos nombrados por ambas partes.

Art. 17. Quedan exceptuados del servicio militar, los empleados en las obras del ferrocarril y telégrafo á que se refiere esta ley, por el tiempo que se conserven á su servicio, salvo el caso de guerra extranjera.

Art. 18. La compañía que se forme para la construcción y explotación de las vías férreas y telegráficas á que esta ley se refiere, queda sujeta á las leyes sobre policía de ferrocarriles y telégrafos de la república.

Sala de comisiones del congreso de la Unión. México, Abril 15 de 1869.—*Fuentes y Muñiz.*—*G. Mancera.*—*Ismael Castelazo.*

Primera lectura.

Los CC. Rojas, Mancera, Aguirre Fer-