

menten la guerra civil; que se olviden entre nosotros hasta los odiosos nombres de puros y conservadores, constitucionalistas y anticonstitucionalistas; porque entonces, calladas las pasiones, se dejará oír la voz de la patria; entonces á la sombra del pabellon nacional, defenderemos todos la independencia de México y la integridad de su territorio; entonces, y solo entonces, la república mexicana obtendrá la paz de que tanto necesita, y se hará respetar de las demas naciones.

Creo haber manifestado que los proyectos de que me he ocupado, no son ni convenientes, ni justos, ni aun constitucionales, y pido por lo mismo, que no sean admitidos á discusion.

He cumplido con mi deber, manifestando con franqueza los fundamentos en que se apoya mi humilde opinion; toca al congreso resolver lo que creyere conveniente, y á la opinion pública decidir si este fallo va marcado con el sello de la justicia y de la conveniencia pública, ó si es el resultado de la violencia ó de las pasiones: quedame solo el temor de que una mala defensa pueda impedir el triunfo de una buena causa.

Puesto á votacion nominal el proyecto, se admitió por 87 votos contra 19.

A la 1ª comision de justicia.

Se procedió á la eleccion del 5º individuo de la comision especial del ferrocarril de México á Veracruz.

En el primer escrutinio obtuvieron mayoría relativa los CC. Zamacona y Rincon Gallardo, quedando electo el primero en la segunda votacion.

Se retiró la gran comision para formar su propuesta, de la que debe formar la ley orgánica relativa al artículo 32 de la constitucion, y volvió proponiendo á los CC. Villareal, Lemus y Garibay, y suplente al C. Aragon.

Se aprobaron por el congreso.

Se levantó la sesion.

Sesion del día 13 de enero de 1868.

PRESIDENCIA DEL C. YAÑEZ.

Con el número necesario de CC. diputados se abrió la sesion á la una y media.

Leida y aprobada el acta del día 11 el ciudadano presidente concedió la palabra al C. Baranda J.

El C. BARANDA J.—Hago uso de la palabra para rectificar unos conceptos vertidos por el C. Zamacona en su discurso pronunciado en la sesion del sábado, con motivo de las elecciones del Estado de Guerrero. El discurso dice así:

«El congreso de 61 ha resuelto en términos contrarios á los que el C. Cendejas propone, una cuestion idéntica. La provocaron las credenciales de los representantes enviados al congreso por los pueblos de Campeche que acababan de desconocer la autoridad legítima de Yucatan; y el congreso de 61 ha admitido á aquellos diputados, porque el sufragio para organizar los poderes generales, no emana de la personalidad política de un Estado, sino de la soberanía de los pueblos organizados en distritos. Si tras este antecedente hiciéramos una excepcion de los distritos de Guerrero, tendrian motivo para considerarla como odiosa é injusta.»

Este hecho es falso. La revolucion de Yucatan se inició en 1857. Campeche se pronunció contra la eleccion ilegal de D. Pantaleon Barrera; pero no llevó la guerra á Yucatan, sino que se encerró en sus límites, sin salir de su territorio. Yucatan, por el contrario, fué á atacar á Campeche, y le hizo una guerra desastrosa. Para terminar la contienda, se hizo un convenio el 3 de Mayo de 1858, por el cual se dividió en dos Estados la Península. Ese convenio se comunicó al gobierno general, quien lo aprobó segun se vé en la comunicacion de 25 de Junio de 58. Se ve, pues, que la guerra de Yucatan terminó en 1858 y que en 1861 estaba en paz, dividido en dos Estados, y que su situacion no era entonces igual á la que hoy guarda el Estado de Guerrero.

La secretaria preguntó al congreso si constaria en el acta la rectificacion del C. Baranda J.

El congreso resolvió por la afirmativa.

Se leyeron: un oficio del ministerio de hacienda, otro del de justicia, otro del de gobernacion y otro del de guerra, con los que remiten ejemplares de los decretos, de las órdenes y circulares expedidas por el gobierno desde su entrada en esta capital.

Recibo, y al archivo.

Se dió lectura al siguiente proyecto de ley:

«Señor:—Terminada ya y tan felizmente para la república, la guerra que las absurdas pretensiones de la Francia la obligaron á sostener, reivindicados los derechos del pueblo mexicano y afirmadas las institucio-

nes que libremente adoptara para ser regido, parece llegado el tiempo en que los recursos del país deban consagrarse al impulso de las mejoras materiales.

Entre estas mejoras, las vías de comunicacion son quizá las que mas preferentemente reclama la nacion, y por lo mismo deben ser atendidas con solícito cuidado, puesto que de ellas depende en gran manera el pronto desarrollo de la riqueza pública.

Favorecidas por las comunicaciones rápidas y seguras, la industria, la agricultura, el comercio y la minería tomarán en pocos años un vasto ensanche, cuyos límites no pueden estimarse desde ahora ni aun por los de la mas apasionada apreciacion.

Para que las necesidades de México sean atendidas conforme á las exigencias del siglo en que vivimos, no podremos limitarnos á impulsar solamente la construccion de caminos carreteros, para que por ellos circulen las sillas de posta, y los pesados carros que en otras partes han precedido á los trenes ordinarios y á los expresos de los caminos de fierro.

La felicidad y el bienestar de los habitantes de los Estados-Unidos mexicanos, reclaman imperiosamente la construccion de numerosas vías, que les proporcionen una fácil y segura comunicacion aun entre las partes mas distantes de su territorio.

La topografía del territorio aconseja que para establecer estas comunicaciones, se dé la preferencia á las vías férreas sobre los canales de navegacion, que solo podrán abrirse en determinadas localidades.

Fecundo como en todos los países ha sido en buenos resultados el establecimiento de los caminos de fierro, no se ha logrado sin grandes sacrificios y sin una decidida proteccion de parte del gobierno; y justo es al mismo tiempo decir, que salvo algunas excepciones, estas empresas han sido mas benéficas á los países en que se han establecido, que productivas á los capitalistas que las han expensado.

Si esto ha sucedido en los países que á una poblacion numerosa reúnen la actividad en el comercio, la baratura de los materiales y otros elementos favorables á la ejecucion de las obras, razonable es suponer que en México cuya escasa poblacion se encuentra diseminada en una grande y accidentada superficie, donde las especulaciones de diversos géneros producen utilidades pecuniarias mayores que las que de pronto habrá que esperar de los caminos de fierro, y

donde no se ha despertado aún el espíritu de empresa, estas mejoras no podrán llevarse á cabo sin un concurso activo de parte de los poderes federales y de los Estados.

Para salvar estas dificultades, naturalmente se presenta el medio de conceder á las empresas, ademas de la exencion de derechos y otras franquicias, una prestacion ó subvencion efectiva, que asegure á los capitalistas utilidades mayores, ó á lo menos, equivalentes á las que por término medio obtienen en especulaciones mas prontas á la vez que mas sencillas; pero tras de esta idea surge la dificultad de que siendo las rentas públicas insuficientes para los gastos ordinarios, seria preciso apelar á la imposicion de mayores contribuciones que acaso no se destinarian á su objeto, pues el gobierno, urgido siempre por las necesidades del momento, se veria á su pesar obligado á darles otra inversion.

Penetrados de estas verdades, y creyendo ademas que el afianzamiento de la paz y la buena administracion están íntimamente ligados con el establecimiento de los caminos de fierro, que en México serán el medio mas eficaz para facilitar la explotacion de las riquezas que con mano liberal esparció la naturaleza en su territorio, y para ponerlas en manos de todos sus habitantes, hemos tratado de hallar la manera de obtener este resultado con los menores gravámenes posibles.

Con este designio hemos formulado el adjunto proyecto de ley que tenemos la honra de someter á la deliberacion del congreso de la Union, para que si á bien lo tiene, se sirva sancionarlo con su soberana aprobacion.

Parece natural que si todos los habitantes del suelo mexicano han de ser partícipes en los beneficios indirectos que producirán las vías de fácil comunicacion, sean igualmente partícipes en las erogaciones que deban ocasionar y en las utilidades directas que deban producir.

En esta consideracion de equidad nos hemos fundado para proponer la imposicion de una pequeña contribucion adicional, que sin ser gravosa para nadie, producirá el resultado de repartir el gasto entre todos los que han de recibir el beneficio. Para hacer aún menos onerosa esta contribucion, consultamos la expedicion de títulos de propiedad á todos los que en virtud del impuesto deban ser contribuyentes.

Igualmente motivada es la consideracion

que aconseja dejar la administracion de estos fondos á los mismos propietarios, por medio de una reducida asamblea de su eleccion que seguramente podrá estudiar y resolver las cuestiones relativas, con mayor detenimiento que podría hacerlo el gobierno mismo, cuyas atenciones son tan variadas y multiplicadas.

Organizada así la institucion que bajo la denominacion de «Banco de Avío» para las vías de comunicacion solicitamos, será en el fondo una numerosa compañía anónima, bastante desinteresada para procurar el bien general antes que el propio; y en la que, en virtud de la prescripcion legal, estarán obligados á tomar parte todos los habitantes de la república, en una mínima proporcion de la riqueza de cada uno.

Los fondos del banco serán colectados por las oficinas públicas ya establecidas, para no aumentar el guarismo que representa la clase consumidora, hartamente elevada ya, con perjuicio de la productora.

Acaso el aumento legal de su beneficio por el cobro de este impuesto, aleje de los empleados toda idea de faltar á sus deberes, sustrayendo los caudales de que la nacion les hace depositarios y custodios.

Es de presumirse que durante los primeros años de su fundacion, las utilidades del Banco de avío no puedan ser cuantiosas; pero aun cuando fuesen nulas y aun cuando el capital mismo debiese consumirse en subvenciones á otras empresas constructoras de vías de comunicacion, los bienes que resultarian para la nacion y los que se harian sentir en las fortunas privadas, serian una amplísima compensacion.

Propone la ley proyectada, la construccion de cinco vías férreas principales que se extenderán de México á la costa del Pacífico; por el rio Mescala de México á Guadalajara y San Blas; de México á Durango; de Guadalajara á San Luis Potosí y de Morelia á Tampico.

Estas vías principales, que mas adelante podrán extenderse hasta los lugares mas distantes del territorio nacional, podrán considerarse como las arterias de que se desprenderán numerosos ramales, que como las venas en el cuerpo humano, completarán el sistema circulatorio de la animacion y la riqueza pública.

Diversas tentativas se han hecho ya para ejecutar separadamente cada una de las vías mencionadas; pero hasta hoy no se ha obtenido ningun resultado positivo, no obstante

estar demostrada la conveniencia de cada una de ellas.

Cubierto el país de una vasta red de caminos de fierro y de algunos canales y rios navegables, subiria el valor de todos los terrenos: los baldíos que hoy se estiman á precios ínfimos, podrían ser un eficaz auxilio para la amortizacion de la deuda nacional; y se facilitaria el establecimiento de colonias productoras, sin los peligros que podrían ocasionarse de la falta de inmediato contacto con el centro, y de una incesante vigilancia del gobierno.

El establecimiento de numerosos ferrocarriles, será un gran paso hácia la colonizacion que debe siempre procurarse por medidas indirectas, y aprovechando para ella la misma poblacion que ya ocupa la vasta extension del país, muy especialmente la que agrupada en las grandes ciudades carece de todo patrimonio, y no pudiendo proporcionarse los precisos alimentos, ni aun á costa del mayor afán, es consumida por la miseria y devorada por la corrupcion.

Esto parece una paradoja; y es, sin embargo, una verdad palmaria. Debemos emplear nuestros propios elementos hasta hoy desperdiciados, y enriquecer á nuestros conciudadanos antes que proporcionar á los extraños el bienestar de que carecen nuestros hermanos.

La colonizacion extranjerá vendrá espontánea; y por lo mismo será menos onerosa y mas productiva, cuando los habitantes del país gocen la seguridad y comodidades que proporcionan la paz interior y la mejora de las vías de comunicacion.

A los caminos de fierro deben en gran manera su engrandecimiento las naciones de Europa, y son ellos los que á la par que sus instituciones democráticas, han elevado rápidamente á los Estados-Unidos del Norte América, al alto rango que hoy ocupan. Fundadamente puede esperarse que reunidos en México los mismos elementos, produzcan iguales resultados.

Si el Banco de avío hubiere de limitarse á invertir su capital en sus propias construcciones, obtendría, mercantilmente hablando, resultados mas satisfactorios; pero no imprimiria al desarrollo de la riqueza pública el rápido impulso que demanda. Razon ha sido ésta para dividir el capital entre sus construcciones directas y las de las empresas particulares, á título de intereses de los fondos empleados, que por este me-

dio serán á lo menos diez veces mayores que los que se concentren en el Banco.

A menudo se encuentran en la dilatada extension de nuestro territorio, grandes terrenos de propiedad particular, desiertos é improductivos por estar distantes de las poblaciones considerables y fuera del contacto con los raros caminos practicables, que por casualidad se hallan en estas comarcas. Mucho aumentarían el precio de estos terrenos y las fortunas de sus propietarios, si éstos cooperaran á la construccion de algunas vías férreas, proporcionando á precios equitativos los materiales necesarios, cediendo en beneficio del constructor una parte de esos terrenos hoy sin valor alguno, y cubriendo el importe de sus acciones, ya con el valor de los materirles, ó ya con el de los terrenos mismos, cuyas ventajas y facilidades se consignan en la ley que nos ocupa.

Los terrenos cercanos á los ferrocarriles serán ventajosos para la agricultura, no solo por la facilidad de trasportar sus frutos, sino por la de administrarlos y por las comodidades para la vida de que en ellos se podrá disfrutar.

Con la mira de simplificar la administracion en cuanto sea posible, y de facilitar la circulacion de los valores creados por otras compañías, propone la ley el cambio en remate de estos valores por los de la emision del Banco.

La caprichosa y desigual distribucion de los bienes de fortuna, ocasiona en nuestro país el lamentable contraste que ofrece la clase privilegiada, viviendo en medio de la abundancia y conservando secuestrados á la produccion los cuantiosos capitales que posee, con la clase desheredada que no tiene asegurado ni aun el rudo trabajo, mediante el cual adquiere la escasa retribucion que apenas le basta para subvenir á su precaria existencia. La ley que proponemos ofrece un medio lícito é indirecto para hacer que estos cuantiosos capitales entren en circulacion, proporcionando ventajas pecuniarias á los que los poseen, á la vez que trabajo y alimento á aquellos de nuestros hermanos cuya fortuna estriba solamente en el vigor de sus brazos. Ofrece tambien el modo de arrancar á la clase militar de la vida ociosa de guarnicion que enerva sus fuerzas, y de hacer que los ciudadanos á quienes la república confia la custodia de su independencia y de sus instituciones, le sean tan útiles en la paz como en la guerra. Ella pretende facilitar á los desgraciados que han sido heri-

dos por la espada de la justicia, los medios de reparar el ultraje que han hecho á la sociedad de que se hallan segregados, apartándolos á la vez de las prisiones, que léjos de ser un saludable correctivo, son otros tantos focos de desmoralizacion y escuelas del crimen.

Esta multitud de hombres errantes que hoy se ocupan en el penoso y difícil trasporte de mercancías, atravesando nuestras dilatadas llanuras y las fragosidades de nuestras montañas, podrá con menores privaciones y peligros, y con mayor provecho personal y público, dedicarse á la agricultura y á las manufacturas, sin alejarse del hogar doméstico.

Los individuos de la raza indígena, precisados á alternar frecuentemente con los de la raza europea, irán abandonando gradualmente el retraimiento en que hoy viven; y saliendo de la abyecta condicion á que los redujo la dominacion española, llegarán á ser un dia ciudadanos tan laboriosos como instruidos, y celosos del mantenimiento de las libertades públicas.

El robo, el plagio y el asesinato, desaparecerán para siempre de las soledades de nuestros caminos; y la industria minera, esta inagotable fuente de nuestra riqueza, favorecida por la baratura de los víveres y de los objetos necesarios para la extraccion y beneficio de los metales, tomará la grande importancia que está llamada á tener en nuestro suelo.

Objeto de una señalada proteccion debiera ser en México la explotacion de los ricos metales de fierro, que tanto abundan en su territorio. A ella tienden las varias prescripciones que el proyecto encierra, y la solicitud misma de emplear en los caminos una considerable cantidad de este precioso metal.

Tales son, señor, las principales consideraciones que nos impulsan á someter á la deliberacion del congreso el adjunto proyecto, pidiéndole se sirva elevarlo al rango de ley de los Estados-Unidos mexicanos.

Salon de sesiones, enero 13 de 1868.—*Gabriel Mancera.*

Por la diputacion de Chihuahua.—*Mmanuel Robles Rubio.—Peña y Ramirez.—I. Castelazo.*

Por la diputacion de Tamaulipas.—*Barroso.—Cortina.—A. Garrido.—Protasio P. Tagle.—Victor Mendez.—Juan Ramirez.—P. Santacilia.—G. Rosas.—Antonio*

G. Esperon.—A. Espejel y Blancas.—Manuel F. Soto.—Atenógenes M. Guerrero.—A. García.—Eleuterio Avila.—Rafael Costo.—Juan Marin Esquivel.—Manuel Galindo.—Castellanos Sanchez.—Manuel Inda.

Proyecto de ley sobre creacion de un Banco de avío para las empresas de ferrocarriles, canales y telégrafos nacionales.

TITULO PRIMERO.

Prevenciones generales.

SECCION I.

Del establecimiento, vigilancia y nacionalidad del banco.

Art. 1º En atencion á la manifiesta conveniencia y necesidad que hay de fomentar el comercio, la industria y la agricultura, por medio de vías de comunicacion que pongan en fácil contacto á los lugares de produccion con los grandes centros de poblacion y de consumo, y á que la pronta construccion de estas vías de comunicacion, durante algun tiempo, no podrá hacerse en todo el país por los solos esfuerzos de los particulares; se establece en la capital un Banco de avío para las empresas nacionales de ferrocarriles, canales de navegacion y telégrafos que hayan de establecerse en el territorio de la república.

Art. 2º La direccion, administracion y trabajos del Banco de avío, estarán bajo la proteccion y vigilancia del gobierno.

Art. 3º El Banco de avío será exclusivamente mexicano, y los extranjeros que como accionistas, empleados, ó con cualquiera otro título tomaren parte en él, se sujetarán á las leyes del país, en todo cuanto tenga relacion con los negocios de dicho Banco.

SECCION II.

De los reos y tropas que podrán emplearse en los trabajos, y de la proteccion que el gobierno les impartirá.

Art. 4º Los reos que fueren condenados á obras públicas en los Estados en que el Banco emprenda obras, podrán ser destinados á éstas, segun el reglamento especial que se forme, de acuerdo con la junta directiva del mismo Banco.

Art. 5º Otro reglamento especial se formará para emplear en estas obras á los batallones de zapadores y tropas permanentes de la nacion.

Art. 6º El gobierno general y los de los Estados impartirán al Banco y á sus obras, todo género de proteccion y auxilio, en cuanto dependa de su autoridad y no resulte perjuicio de tercero, y otro tanto harán las autoridades locales, sin necesidad de requerimiento expreso de las superiores.

SECCION III.

Del capital y de su propiedad.

Art. 7º El capital del Banco de avío, se formará por la percepcion de una contribucion adicional de quince por ciento sobre todos los impuestos establecidos ó que en adelante se establecieron, ya sean pertenecientes á la federacion, á los Estados ó á las municipalidades.

Art. 8º Los fondos del Banco de avío, y los bienes que con ellos se adquieran, serán propiedad de los causantes de los impuestos de que ellos emanen, en la proporcion de lo que cada uno haya enterado.

SECCION IV.

De la administracion é inversion de los fondos.

Art. 9º Será dirigido, y sus fondos administrados por un consejo de administracion, nombrado por los propietarios de acciones, y por una junta menor nombrada por el consejo de administracion. Ambas corporaciones unidas, se denominarán junta directiva.

Art. 10. Los fondos del banco se destinarán:

I. A la apertura y construccion de vías y ramales, principales y secundarias, de que habla el art. 1º

II. A proteger el establecimiento de las mismas por empresas ó compañías particulares que lo soliciten, garantizando un interes al capital invertido ó acordando subvenciones proporcionadas al costo é importancia de lo construido.

III. Auxiliar á las compañías que forme bajo su patronato, á efecto de construir alguna vía determinada.

SECCION V.

De las dudas y aclaraciones á esta ley.

Art. 11. En caso de suscitarse alguna duda sobre la interpretacion de esta ley, será decidida por los tribunales federales de la república.

TITULO SEGUNDO.

Del establecimiento de la contribucion dotal y de su cobro.

SECCION VI.

Del monto y duracion, de la imposicion y de sus excepciones.

Art. 12. La contribucion dotal para el Banco de avío, que se pagará en toda la república desde la promulgacion de esta ley hasta el 31 de diciembre de 1900, consistirá en el 15 p^o adicional sobre todo entero que deba hacerse por cualquier impuesto, á las oficinas federales, á las del Distrito y territorios y á las de los Estados, incluyendo á las municipalidades.

Art. 13. No se pagará esta contribucion:

I. Cuando no llegue á un peso la cuota sobre la cual debiera cobrarse.

II. Por las fracciones menores de esta unidad.

III. Por las contribuciones de plaza que se cobren en los mercados.

IV. Por la compra de papel sellado y sellos del correo.

V. Por los derechos é impuestos que en la actualidad se cobran con el carácter de adicionales.

SECCION VII.

Del papel para el pago, de su presentacion, amortizacion y devolucion.

Art. 14. Esta contribucion se pagará precisamente en un papel emitido al efecto por el Banco, y en ningun caso en dinero efectivo. El papel no podrá venderse por menos de su valor representativo.

Art. 15. Por todo entero que en ellas deba hacerse, las oficinas recaudadoras exigirán la presentacion de lo que corresponda de este papel, y, sacándole un bocado en la orilla del sello, lo devolverán inutilizado á los causantes con un certificado numerado en que se exprese el monto y procedencia del entero, para que dicho certificado con el papel inutilizado, pueda ser cambiado en el Banco por acciones afectas á una línea ó propiedad determinada, ó á la generalidad de sus bienes.

SECCION VIII.

Honorarios y penas para los recaudadores.

Art. 16. Por el cobro de esta contribucion disfrutará los empleados de las oficinas recaudadoras, un honorario de cinco por ciento que el Banco pagará en libramientos sobre sus fondos, cuando haya recibido y

comprobado la exactitud de los cortes de caja, que mensualmente le remitirán las mismas oficinas por lo relativo á los certificados que hubieren expedido, los que serán marcados con los mismos números que en el libro especial respectivo llevarán los asientos relativos. Los honorarios que no hubiesen sido cobrados á los cinco años de haber sido devengados, se entenderán renunciados á favor del Banco.

Art. 17. Mientras el Banco revise las noticias ó cortes de caja, cuya formacion y revision previene el artículo anterior, y luego que las reciba, entregará en cambio un certificado provisional, que diez dias despues será nuevamente cambiado por un libramiento por el importe de los honorarios devengados.

Art. 18. Los recaudadores omisos en exigir la presentacion del papel correspondiente á esta contribucion, incurrirán en las mismas penas en que habrian incurrido por no cobrar la contribucion principal á que esta hubiera debido adicionarse.

SECCION IX.

Duracion, habilitacion y circunscripcion para la circulacion del papel.

Art. 19. El Banco determinará la duracion de cada emision que haga de papel, y el que al fin de cada período resultare sobrante en poder de particulares, podrá ser habilitado para el siguiente por las administraciones respectivas, dentro de los treinta dias siguientes al término del período.

Art. 20. Cuando en alguna administracion de la renta se diere el caso de que faltare papel sellado; ya porque por cualquiera causa no se hubiere recibido, ó por la terminacion del período de circulacion del existente, se procederá á hacer su habilitacion de la manera siguiente:

I. Cerciorado el respectivo administrador de la necesidad de proceder á la habilitacion del papel, pasará la correspondiente comunicacion á la primera autoridad política local, acompañando noticia del número absolutamente indispensable de sellos que deba habilitarse y de las clases de estos.

II. La habilitacion se hará en el papel del sello respectivo cuando hubiere existencia de él, y en papel comun en el caso contrario, bajo esta fórmula: *Número tantos* (aquí el número correspondiente á la hoja.) *Habilitado especialmente para el pago de la contribucion de vías de comunicacion.*—

Sello tal.—Para los años tales.—Vale tanto (en letra.)—Sello de la administracion que habilita.—Firma de la autoridad que interviene.—Firma del administrador de la renta.

III. Verificada la habilitacion, se formará una factura detallada del papel que se hubiere habilitado, la que visada por la autoridad que hubiere intervenido y firmada por el administrador respectivo, se remitirá á la administracion de que dependa directamente la que haya hecho la habilitacion.

IV. De esta factura se dejará una copia igualmente autorizada, al funcionario que hubiere intervenido, y otra quedará en la administracion de la renta.

Art. 21. Cada administracion marcará con su propio sello el papel que expendá, y sin este requisito no será admitido por las oficinas recaudadoras. Tampoco será admitido en el suelo de la comprension de una administracion de la renta el papel que tenga el sello de otra distinta.

SECCION X.

Responsabilidad de los funcionarios y penas á los falsificadores.

Art. 22. Cualquiera autoridad ó funcionario que impida el exacto cumplimiento de esta ley, ó que ocupe las existencias de papel sellado ó sus productos, será personalmente responsable, civil y criminalmente, cualquiera que sea su categoría.

Art. 23. La falsificacion de este papel sellado, ó de las acciones que emita el Banco, se castigará con la pena de diez años de presidio, destruyéndose ademas las existencias de papel y acciones falsas y los útiles de la falsificacion, sin perjuicio de la reparacion pecuniaria correspondiente á los daños y perjuicios que se hubieren ocasionado.

SECCION XI.

De la interrupcion en el cobro de la contribucion.

Art. 24. Por ningun motivo se hará en dinero efectivo el pago de esta contribucion, y cuando se diere el caso de no haber el papel necesario en los lugares en que se encuentren establecidas las oficinas recaudadoras de que habla el art. 12, dichas oficinas, previa constancia de esta falta, no exigirán la presentacion del papel, por solo el tiempo que ella durare. El Banco podrá exigir la responsabilidad á la oficina de que dependa dicha falta.

TITULO TERCERO.

SECCION XII.

De la presentacion y cambio de justificantes.

Art. 25. Los certificados de presentacion expedidos por las oficinas recaudadoras acompañados del papel inutilizado, del completo en efectivo de que habla el art. 28, y de una nota en que se exprese el pormenor de las acciones que por su valor deban emitirse, y la construccion especial que las haya de reportar, podrán presentarse al Banco ó á sus sucursales, cuatro meses despues de haber sido expedido.

Art. 26. Luego que estas constancias le sean presentadas, el Banco entregará por ellas un recibo provisional, que diez dias despues podrá ser nuevamente cambiado por las acciones que correspondan.

SECCION XIII.

Limitacion en el número de títulos y completo de su valor.

Art. 27. Si en la práctica resultare algun grave inconveniente, por ser el número de acciones en circulacion mayor que el absolutamente preciso, podrá el Banco restringir este número al puramente indispensable para el cambio de los certificados de presentacion, empleando de preferencia las acciones de mayor valor y completando con las que lo tengan menor.

Art. 28. Toda cantidad que no llegue á diez pesos, deberá completarse con dinero efectivo hasta esa suma, para que por ella se entregue una accion de dicho valor. Sin este requisito dichas cantidades quedarán á beneficio del Banco.

SECCION XIV.

Compra de certificados y venta de acciones á dinero efectivo.

Art. 29. En beneficio de las personas que no quieran hacer el completo de que habla el artículo anterior y cuyo certificado no llegue á diez pesos, podrá el Banco hacer el pago en efectivo al cuarenta por ciento. Al mismo precio podrá pagar los certificados y acciones siempre que el estado de sus fondos lo permita.

Art. 30. Por dinero efectivo, podrá emitir acciones al ochenta por ciento de su valor representativo.

Art. 31. Hasta fin del año de mil ochocientos ochenta, las acciones ganarán un ré-

dito de cinco por ciento anual, que de toda preferencia será pagado por anualidades vencidas, las que se contarán de primero de enero á treinta y uno de diciembre, y no se abonará por períodos menores de un año.

SECCION XV.

De los réditos y utilidades, de la manera de pagarlos y de su prescripcion.

Art. 32. Desde mil ochocientos ochenta y tres, en adelante, en lugar del rédito de cinco por ciento, se abonará á las acciones una cantidad proporcionada al total de las utilidades que hubiere anualmente, computándose los períodos anuales de la misma manera que para el pago de réditos.

Art. 33. Las utilidades no serán pagadas sino un año despues de espirado el año en que hubieren sido derogadas.

Art. 34. Al hacerse el pago de réditos ó utilidades se marcarán las acciones correspondientes, sacándoles un bocado de cinco milímetros de diámetro en el lugar que tendrán dedicado al efecto, y no se pagarán réditos ni utilidades á las acciones que tengan rotura ó alteraciones que no hayan sido hechas por el Banco.

Art. 35. Los réditos y utilidades que no hayan sido cobrados cinco años despues del primer dia en que pudieron serlo, ingresarán al fondo comun y se entenderán renunciados á su favor.

SECCION XVI.

De la entrega de obras construidas por acciones especiales.

Art. 36. Terminada la construccion de una obra ó vía que se hubiere ejecutado con el producto de acciones especiales, se entregará á los accionistas con los estatutos provisionales para su administracion, arreglados al espíritu y tenor de esta ley, y la cuenta de su costo, en la que se comprenderán la parte correspondiente á direccion y gastos generales y los intereses al medio por ciento mensual.

SECCION XVII.

De la clase y valor de las acciones.

Art. 37. Las acciones del Banco serán de las clases y valores siguientes:

Primera clase.....	\$ 100,000
Segunda id.....	50,000
Tercera id.....	10,000
Cuarta id.....	1,000
Quinta id.....	500
Sexta id.....	200
Sétima id.....	100
Octava id.....	50
Novena id.....	20
Décima id.....	10

TITULO CUARTO.

De la administracion del Banco.

SECCION XVIII.

Disposiciones generales y reglamentarias, relativas á la formacion y funciones del consejo de administracion.

Art. 38. La administracion y gobierno del Banco de avío se hará por la junta directiva.

Art. 39. La junta directiva se compondrá:

I. De un consejo de administracion nombrado por los accionistas.

II. De una junta menor nombrada por el consejo de administracion.

III. De un director general nombrado igualmente por el consejo de administracion.

Art. 40. El consejo del Banco de avío se compondrá de representantes elegidos en su totalidad cada tres años por los propietarios de mil ó mas pesos de acciones.

Art. 41. Se nombrará un consejero por los propietarios de acciones residentes en cada uno de los Estados y Distrito de la federacion, reunidos en junta territorial de accionistas. Por cada consejero propietario se nombrará un suplente.

Art. 42. El consejo se compondrá de los representantes propietarios ó suplentes de las juntas territoriales, y del del territorio de la Baja-California, que será nombrado por el congreso de la Union de entre una terna propuesta por el ministerio de fomento.

Art. 43. La eleccion para consejeros será directa en los términos que se previenen en el título 5º

Art. 44. Para ser consejero del Banco, se necesita:

I. Estar avecinado ó suficientemente relacionado en el Estado ó distrito que se haya de representar.

II. Ser mayor de veinticinco años.