

Así es, que por mas que sea digno de lamentarse el modo arbitrario é irritante con que el ejecutivo ha procedido, no solamente en la cuestion de empleados, sino en la de rehabilitacion de las viudas y huérfanos, y en el castigo de los delincuentes, mientras ejerció el poder dictatorial, esos actos están fuera de nuestra competencia, y tenemos que aceptarlos, como tantos otros que son consecuencia de la monstruosa situacion que hemos atravesado desde 1861 hasta el día 8 de Diciembre del año próximo pasado, en que cesaron las facultades discrecionales.

En cuanto á las rehabilitaciones concedidas por el ejecutivo despues del 8 de Diciembre, la accion del congreso está libre y expedita, pues el ejecutivo no ha tenido facultad alguna para concederlas. Esas rehabilitaciones son la consecuencia del hábito contraido de ejercer el poder sin freno y sin restriccion; y esto justifica la oposicion que hicimos algunos diputados, á que continuasen siendo ministros bajo el órden constitucional, los mismos individuos que lo fueron durante la dictadura; porque el mal que ha resultado y que preveíamos, no es mal accidental, está en las leyes de la naturaleza; porque el hombre no puede cambiar de hábitos, con la facilidad con que se cambia una levita ó una camisa.

El congreso puede, en uso de sus legítimas facultades, expedir una ley que fije las condiciones que deben tener los individuos que quieran optar empleos federales; y podrá, por este medio, poner coto al favoritismo y á la injusticia con que procede el ejecutivo en la provision de empleos. Esa ley podría estar concebida en estos términos: «Es requisito indispensable para optar empleos públicos de la federacion, no haber prestado servicios á la intervencion ó al llamado imperio.» Si los autores del proyecto aceptasen este pensamiento, me asociaría á ellos para suscribirlo. Mas tratándose de los empleados que actualmente existen, y que han sido nombrados por el ejecutivo en virtud de las rehabilitaciones que concedió mientras ejerció facultades legislativas, esto es, hasta el 8 de Diciembre último, no podemos expedir ley alguna para separarlos sin que ésta tuviese un carácter retroactivo, y sin que cometiésemos una invasion de las facultades constitucionales del ejecutivo.

Pero hay, además de los medios que he indicado, otro que el congreso podría adoptar; y consistiría en manifestar, por medio de un voto que no tendría el carácter de ley, el

disgusto con que los representantes del pueblo ven en los puestos públicos á los que prestaron servicios á la intervencion ó al imperio, y yo lo formularia en los términos siguientes: «El congreso de la Union ve con desagrado que se hallen colocados como empleados de la federacion, individuos que sirvieron á la intervencion ó al llamado imperio.» Una resolucion semejante, que no ejercería coaccion legal sobre el ejecutivo, pero que sí importaría una coaccion moral bastante poderosa, sería quizá suficiente á remediar el mal que se lamenta, sin exponernos á los inconvenientes de que se ha hecho mérito, pues ante una declaracion semejante, es difícil que el ejecutivo mantuviese empleados que rechazan la opinion del país y la voluntad del congreso.

Hoy no existe ya la absurda máxima, herencia del gobierno colonial, de que los empleos son propiedad de los que los desempeñan; y en virtud de la cual, bastaba que una persona hubiera una vez puesto sus piés en una oficina, para que obtuviera el empleo en propiedad y no pudiera ser separado de él. Todo esto ha sido abolido por la constitucion, y el presidente puede remover los empleados á su arbitrio.

A semejante declaracion, prestaría yo mi apoyo, con tanta mas razon, cuanto que en las peticiones que algunas infelices viudas han elevado al congreso, se quejan de que los empleados que en tiempo del usurpador las trataban con el mayor desprecio cuando iban á solicitar algun auxilio, son los mismos que ahora, en tiempo de la república, las tratan con mayor insolencia; y fuera de otras consideraciones, nada nos parece tan indigno, como el acto de tratar con desprecio y con insolencia á infelices mujeres que, por el doble carácter de que se hallan investidas, son dignas de respeto y de consideracion.

El C. GAONA.—Para contestar á la objecion que ayer hizo un diputado, sobre que el proyecto comprende empleados de ínfima categoría, propongo una adiccion al art. 2º, á fin de que queden excluidos los que disfrutaron sueldos menores de \$ 150. El C. Alfaro afirma que son muy pocos los traidores empleados, y yo afirmo que son muchos; y que si es necesario, revelaré sus nombres. Por último, se insiste en que se preocupa la cuestion de la amnistía; yo creo que son cuestiones muy distintas, porque en el proyecto se trata de una cualidad que deben tener los empleados, á saber, que no estén manchados; y el proyecto de amnistía se re-

fiero á la suerte definitiva, que, en general deben correr los reos de delito de infidencia.

El C. BALANDRANO.—Estoy conforme con las observaciones que ha hecho el C. Mata, en cuanto á la redaccion del art. 1º, porque sería juzgar una cosa que ya ha resuelto el ejecutivo, y conozco la fuerza de esta verdad. Admito las enmiendas que en ese respecto se propongan. Bajo el punto de vista de moralidad y de justicia, ese proyecto enaltece á los servidores de la república, y es contra los del imperio. En cuanto á los hechos, ya que se han citado, diré que en la a uana marítima de Tampico, existen quizá empleados traidores que sirvieron al llamado imperio, que no han sido removidos; y que lejos de esto, se han propuesto al gobierno nombramientos en favor de personas á quienes la revolucion no debe ni el menor servicio, mientras que á los buenos servidores de la república se les ve con indiferencia. No culpo por esto al ciudadano presidente de la república, quien ha sido sorprendido, y seguirá siéndolo tal vez, si no le damos alguna base para lo futuro. Se me ha dicho por un apreciable compañero mio, que era necesario perdonar á los traidores, porque saben mucho, y porque el gobierno se vería en la necesidad de aprovechar sus conocimientos. Esta razon de necesidad nos llevaría á transijir con la traicion, y á declarar que el partido liberal carecía de inteligencias.

El C. DONDÉ.—Antes de entrar de nuevo en la discusion, pido á la mesa que interpele á los autores del proyecto, para que digan si admiten estas dos modificaciones:—1º Se exceptúan de esa prevencion, á los rehabilitados por el gobierno.—2º Se exceptúan los que hubieren percibido sueldos de cien pesos mensuales (rumores en la cámara), ó de cincuenta pesos, segun propone el C. Gaona. Si los autores aceptan esas dos modificaciones, votaré en pro; si no, hablaré y votaré en contra.

El C. VALLE, presidente.—El C. Dondé se servirá escribir sus proposiciones.

Los autores del proyecto se retiraron para conferenciar.

El C. DONDÉ.—He aquí las adiciones que propongo. (Leyó las dos que hemos citado arriba, y añadió otra que dice:—«A los municipales y á los que se hayan ocupado en trabajos científicos.»

El C. BALANDRANO.—Los autores del proyecto no admiten reforma ninguna. Se

oponen á la primera, porque no la creen justa; y á la segunda, porque la traicion no tiene tarifa.

El C. DONDÉ.—Los autores del proyecto no admiten mis adiciones, y me veo precisado á usar de la palabra en contra. Se dice que trato de poner una tarifa á la traicion. Esto no es negocio de tarifa sino de justicia. El escribiente, el oficial de una oficina, no tuvieron la misma influencia que el prefecto, que el consejero, ni que el ministro; y será un acto de injusticia imponerles á todos la misma pena. Esto en cuanto á la primera adiccion. Respecto de la segunda, ya se ha dicho, y ahora repito, que las rehabilitaciones concedidas por el gobierno en virtud de facultades extraordinarias, deben ser respetadas como emanadas de un poder legítimo. Hágase si se quiere una distincion, y dígase que quedan sin efecto las concedidas desde el día de la apertura del congreso, en que cesó el poder omnímoto que el ejecutivo ejercía en la república. La tercera adiccion que propongo, no necesita de una defensa animada. Los municipales no hicieron mal á nadie, sino al contrario, bien á las localidades; y los que hicieron algunas obras científicas, lejos de perjudicar á la nacion, la sirvieron y la hermosearon. Pido, pues, al congreso, que acepte las adiciones que propongo, porque las creo de notoria utilidad y de justicia.

Se levantó la sesion, quedando con la palabra varios ciudadanos diputados.

SESION DEL DIA 17 DE FEBRERO DE 1868.

*Presidencia del C. Valle.*

La sesion comenzó á los tres cuartos para las dos de la tarde, habiendo en el salon 110 representantes.

Leida y aprobada el acta del día 15, la secretaria dió cuenta con un oficio del ministerio de gobernacion, con el que remite 175 ejemplares del decreto que ordena inscribir en la cámara el nombre del C. general Juan Alvarez, y 95 de la ley orgánica de imprenta.

Recibo y repártanse.

El C. Peña y Ramirez presentó las siguientes proposiciones:

«Pido al congreso que con dispensa de trámites, se digne admitir á discusion el siguiente proyecto de ley:



Art. 1.º Se ratifica y legaliza el decreto expedido por el ejecutivo el día 8 de Noviembre de 1865, por el que el ciudadano presidente de la república prorogó su período presidencial, sin que esta legalización pueda en ningún caso servir de precedente para lo sucesivo.

Art. 2.º Se concede amnistía plena y absoluta á los mexicanos que, á consecuencia de dicho decreto, hubiesen desconocido la autoridad del gobierno, y que no hubiesen servido á la intervencion ó al llamado imperio.

Salon de sesiones, Febrero 17 de 1868.—*Peña y Ramirez.*

El C. PEÑA y RAMIREZ.—Señor.—El proyecto que hoy presento á vuestras deliberaciones, es uno de los puntos que debió ocuparnos desde el principio de nuestras sesiones; y ha mucho tiempo que lo hubiera presentado, si la cuestion de traidores no hubiese venido preocupando el ánimo de la cámara, tal vez desde antes que comenzáramos nuestras sesiones.

He esperado en vano que esa cuestion se resolviera; y aguardaría aún sin mover los labios, si pudiera esperar una próxima solucion; pero veo con sentimiento que tal vez se aplaza por un tiempo indefinido, sin resolverse jamás de una manera digna y legal, dejando entre tanto consumarse hechos que no pueden menos de escandalizarnos y escandalizar á la sociedad toda; por eso es que me he decidido hoy á romper el silencio.

He comenzado por pedir la ratificación y legalización del decreto de 8 de Noviembre, por el que se prolongó el período presidencial; porque aunque éste sea ya un hecho consumado y podríamos acaso decir pasado en autoridad de cosa juzgada, no por esto podrá tener un carácter legal y legítimo, mientras no reciba la expresa sancion de la cámara; pues aun suponiendo que el ejecutivo alguna vez hubiese tenido facultades legislativas en el órden legal, porque el congreso anterior se las concediera, no por esto dejaban sus leyes y disposiciones de estar sujetas á revision, para que el congreso las sancionara ó las reprobara; y sin sancionar ese decreto expedido por la imperiosa necesidad de las circunstancias, que es la suprema ley sobre todas las leyes, no se podría en el órden legal sancionar ninguna otra de las leyes dictadas por el ejecutivo, desde la fecha en que terminó su período constitu-

cional hasta que volvió á legitimarse por la eleccion popular.

He repetido varias veces en este recinto que todas las leyes decretadas por el poder dictatorial, he sido el primero en acatarlas y obedecerlas como unas leyes de hecho, obligado por una fuerza superior que se llama la fuerza de la imperiosa necesidad; pero por esta misma razon he sido el primero en rechazarlas, tan luego como esa imperiosa necesidad ha desaparecido. El órden legal, la legitimidad, podrán tal vez sacrificarse, ante esa necesidad; pero no creo que deban sacrificarse ni que deban ceder su puesto á la innecesaria arbitrariedad; por eso es tambien que constantemente he luchado en esta asamblea por que se establezca un principio, se decreta una regla general que pueda servir de escudo ó de norma al ciudadano y al criminal; perdon ó castigo; pero que el hombre no tenga que agradecer ni que vituperar al hombre, sino á la ley; porque de lo contrario se repetirán los hechos escandalosos que presenciáramos en este momento.

Constantemente hemos podido observar en la conducta del gobierno respecto á traidores, que mientras grandes criminales se paseaban y aun eran premiados con los puestos públicos, otros menos criminales gemian en las prisiones y los destierros, sin que ni la cámara ni el público se pudieran dar cuenta de esa desigualdad; pero hace tres dias se ha dado el último golpe; hace tres dias han sido puestos en absoluta libertad los pocos traidores que aun permanecian en la prision de Santa Teresa, en la que tambien se encontraba preso el C. Manuel Ruiz, cuyo delito no es otro que el de no haber estado conforme con la política de un ministro; delitos puramente políticos y militares que en otros casos merecerian castigo; pero que en el presente no me atrevo á decir, si en el terreno del derecho y de la legalidad debiera comenzar por juzgarlos ó amnistiarlos á ellos, ó por juzgar ó amnistiar á los miembros del ejecutivo de 865; pero no es esta la cuestion que me propongo tratar; no es esto lo que escandaliza á la sociedad; no son responsabilidades las que aquí me propongo exigir, pues lo único que pretendo es legalizar de alguna manera las irremediables aberraciones de los unos, y mitigar en algo los sufrimientos de los otros, circunscribiéndome á los hechos.

No creo, señores, que las voces que tan conmovidas se han levantado en defensa, no ya de la impunidad de los traidores, sino del

premio que disfrutaban y que hemos pretendido arrancarles, hoy trasformen sus nobles y generosos sentimientos en contra de unos hombres á quienes la conciencia pública de la nacion y del mundo no pueden marcar con el ignominioso sello de la traicion; porque se trata de hombres que si bien tenian sus convicciones ó sus errores, estos no los llevaron hasta degradarse en servir al invasor ni traicionar á su patria. Pero suponiendo que así debieran calificarse, aun suponiendo que debiera caer sobre ellos el anatema, siempre seria escandaloso ver que se atropellaba la equidad, que es la única que pudiera alguna vez justificar una disposicion arbitraria, que es tanto mas notable, cuando se hace refluir sobre unos cuantos individuos, que se encuentran en igualdad de circunstancias con muchos otros que disfrutan de entera libertad y aun de consideraciones.

No temo que esta amnistía que consulto, sea desechada por aquellos que desean verla entrar á este angusto recinto, risueña y cubierta de galas, porque se lastiman de verla llorosa y enlutada mendigando un voto de compasion; no temo que los ardientes defensores de la impunidad de los traidores, repulsen la oportunidad de hacer efectivos sus generosos sentimientos; porque si estos la rechazaran, cometerian la mas grave de las inconsecuencias: temo, sí, á los que intrasigibles desean la purificacion del gran partido nacional, y jamás la amalgama de la virtud y el vicio; y á estos en cuyas filas me he encontrado con orgullo constantemente, los temo; porque temo que en sus nobles arranques lleguen á creer que el que no arrostró con todas las penalidades, peligros y sacrificios, necesita aún de purificacion; y á ellos les suplico que den un momento vuelo á sus sentimientos de mexicanos, y sacrifiquen en algo la conviccion ya que de hecho se la tienen subyugada; porque repito que no creo ni he creído jamás que pueden confundirse con los traidores, los que no quisieron ó no pudieron transigir con la política de un gabinete; y esto lo creo tanto mas, cuanto que con satisfaccion veo ocupadas varias curules en este recinto, por individuos que sufrieron y aun sufren en parte la excomunion del gabinete de 65.

Espero, pues, que serán dispensados los trámites á mi proyecto; porque no puedo ver con indiferencia el que pasen muchos dias, presenciándose el escandaloso espectáculo de que los excomulgados políticos conti-

núen sufriendo, mientras que los traidores, cuyo crimen no tiene igual, disfrutan de las delicias de una absoluta libertad.

El C. MATA presentó el siguiente acuerdo económico:

«El ejecutivo informará en el día de mañana, qué medidas ha dictado para evitar el fraude que se comete en la casa de moneda de esta capital, tanto con respecto á la ley, como al peso relativo de la moneda.»

El C. MATA fundó su acuerdo, diciendo que sabe que en el ministerio de hacienda existe un informe sobre el fraude que se comete en la casa de moneda; que ese fraude consiste tanto en el feble como en el peso; que en el mes de Junio ese abuso produjo á los contratistas una utilidad de \$1,829 86 en el peso, y \$1,180 15 en el feble; que habiéndose acuñado de Junio á Diciembre del año próximo pasado \$2,900,000 y estando disminuido el valor de la moneda en un 5 p<sup>o</sup>, los contratistas han tenido una utilidad fraudulenta de \$145,000. Semeljantes hechos le obligaron á presentar el acuerdo económico, porque desea que el congreso sepa las providencias que el gobierno ha tomado para poner coto á semejante abuso.

El C. YAÑEZ.—Creo que es justa la idea del C. Mata; pero deseo que el acuerdo económico, que se dirige á evitar el fraude en lo futuro, lo amplifique, para que los que lo cometieron paguen los perjuicios que hasta aquí han causado.

El C. MATA.—Aunque creo que mi proposicion abraza ambos puntos, acepto la adiccion que propone el C. Yañez.

En consecuencia, el acuerdo económico fué adicionado con las siguientes palabras:—«Y si ha dictado algunas disposiciones, para que se haga el reintegro de los perjuicios que se hubiesen causado.»

En esta forma, y con dispensa de todo trámite, se aprobó por el congreso.

La secretaría leyó unas propuestas del C. Bernabé de la Barra y del Sr. Pritchler, para el establecimiento de una línea de vapores entre Veracruz y Nueva-Orleans.

Habiéndolas hecho suyas las diputaciones de Tamaulipas y de la Baja-California, pasaron á la comision de industria.

Se dió lectura al siguiente proyecto de ley:

Señor.—La mejora y prolongacion de las vías de comunicacion debe redundar en el progreso y beneficio de los pueblos por donde se ejecuten, porque hará que con la



facilidad y baratura de los trasportes, se desarrollen el comercio, la agricultura y la industria, llevándose á las plazas de mercado artículos que de otra manera no costearía su conduccion por el recargo de gastos. Convencidos de esta verdad, tenemos el honor de presentar un proyecto de ley para perfeccionar un camino carretero que hoy llega hasta la ferrería de la Encarnacion, cerca de Zimapan, y que cruza por las poblaciones de Huehuetoca, Atitalaquia, S. Pedro Tlascopan, Mixquiahuala, Ixmiquilpan, Tasquillo y Zimapan, poblaciones del Mezquital. Del expresado punto de la ferrería de la Encarnacion, continuará su apertura el camino carretero en un trayecto de 60 kilómetros por Jacala hasta Pisafleres, sin grandes dificultades en el terreno, hasta llegar al último punto, por donde pasa el rio de Moctezuma, que es navegable con ligeras composturas para canalizarlo en su curso hasta Tamazunchale, recorriendo una distancia de 32 kilómetros. Desde Tamazunchale, aunque lleva ese nombre el rio, es el mismo Pánuco, y no hay obstáculo ninguno para su navegacion hasta Tampico, pues en todas las estaciones del año hacen el tráfico las canoas cargadas de efectos.

Las ventajas que se reportarian de esta vía de comunicacion por tierra y agua desde la mesa central hasta Tampico, y que cortaria la Sierra Gorda del Estado de México descendiendo á la Huasteca, serian de suma trascendencia; porque se facilitaria la exportacion de los artículos de la misma Sierra por donde toca el camino, pues es sin duda la mas rica en maderas de ornato y de tinte, porque abundan la caoba, la mora, el cedro de la Habana, y montes inmensos de árboles que producen el liquidámbar, que se podrian poner desde luego en explotacion. Tambien se producen con notable exuberancia el tabaco, la caña de azúcar, la purga de Jalapa, el arroz y el café; y aquel país tiene el privilegio de no necesitar de riego, pues se obtienen los frutos solo con las humedades de la atmósfera. El cobre y el ixtle, de mucho aprecio en Tampico, serian tambien artículos de exportacion, pues abunda el primero en toda la demarcacion de los minerales de la Encarnacion y Jacala, y el segundo es un ramo de industria en muchos pueblos del Mezquital.

Otra de las grandes ventajas que se obtendrian de la realizacion de la obra proyectada, seria la de colonizar aquella parte de la Sierra que en lo general es despoblada,

para lo cual contaria el gobierno con inmensos y feraces terrenos baldíos que hoy están sin cultivo por falta de brazos y poseen de hecho, ya los pueblos, ya los particulares, pues hay pueblos en cuyos títulos les están concedidos dos sitios de ganado mayor, y poseen mas de diez y ocho.

Ademas, concluida esta vía proyectada, desde Tasquillo con mucha facilidad se abriria un camino carretero para Querétaro, pasando por Tecozautla y Tequisquiapan, que facilitaria el trasporte del fierro de la Encarnacion para aquella ciudad y las demas del interior.

Aunque hay varios proyectos de ley sobre vías de comunicacion para Tampico, sin embargo, no hemos vacilado en presentar el presente; porque mientras mas se multipliquen aquellas, el país será el que obtenga inmensos resultados de progreso y prosperidad. Por lo mismo, sometemos á la deliberacion de la cámara el siguiente

#### PROYECTO DE LEY.

Art. 1º Se mejorará y perfeccionará el camino de rueda que hoy existe de esta capital hasta la ferrería de la Encarnacion, y atraviesa por las poblaciones de Huehuetoca, Atitalaquia, San Pedro Tlascopan, Mixquiahuala, Ixmiquilpan, Tasquillo y Zimapan.

Art. 2º Desde la ferrería de la Encarnacion, pasando por Jacala, se abrirá un camino carretero hasta Pisafleres, por donde pasa el rio de Moctezuma ó Pánuco, cuya navegacion se espeditará por Tamazunchale hasta Tampico.

Art. 3º El gobierno nombrará un ingeniero que se encargue de la realizacion de este proyecto.

Art. 4º Se destinan como fondos del erario federal para la construccion de esta vía:

I. La totalidad de los productos de la contribucion de 19 de Noviembre anterior, que extinguió los peajes, y se recaude en los distritos de Tula, Huichapan, Ixmiquilpan, Actopan, Zimapan y Jacala.

II. El 10 p<sup>o</sup> de lo que ingrese á la aduana marítima de Tampico segun la fraccion 3ª de dicha ley.

III. Los fondos que pueda destinar el Estado de México y las municipalidades beneficiadas con el camino, para cuyo efecto serán invitadas por el ministerio de fomento.

Sala de sesiones del congreso de la Union. México, Febrero 17 de 1868.—A. Garri do.—Manuel F. Soto.—Ismael Castelazo.—Atenógenes Guerrero.—Antonino Tagle.—Cipriano Robert.—Peña y Ramirez.—José Luis Revilla.—Justino Fernandez.—Zamora.—Manuel Morales Puente.—F. Mejía.—Juan Mirafuentes.—Manuel Saavedra.—H. Frias y Soto.—Pablo Gudino y Gomez.—La diputacion de Tamaulipas hace suya la presente iniciativa.—Barroso.—Cortina.—Balandrano.

Se dió cuenta con un dictámen de la comision primera de hacienda, sobre el ocurso de D. Cayetano Viglietti, que pide \$3.000 y réditos é indemnizacion, por unos documentos que se perdieron en el ministerio y por un destierro que le impuso Santa-Anna. La comision opina por que de los fondos del ministerio de relaciones se den á Viglietti \$500, como compensacion por la pérdida de los documentos, y que al efecto pase al gobierno.

A mocion de la mesa se tomó inmediatamente en consideracion, y en votacion nominal, pedida por el C. Sanchez Ascona, fué desechado el dictámen por 93 votos contra 28.

Se dió cuenta con los siguientes dictámenes de las comisiones unidas de hacienda é industria, y voto particular del C. Castañeda:

SEÑOR:

Las comisiones unidas de industria y 2ª de hacienda, han examinado con la escrupulosidad y detencion que la gravedad del negocio lo requiere, la solicitud del Sr. D. Ramon Zangronis, que hacen suya las diputaciones de Querétaro, Tamaulipas, Puebla y varios ciudadanos diputados.

El Sr. Zangronis solicita del soberano congreso, la revalidacion del privilegio que le concedió el pretendido gobierno del llamado imperio, para construir y explotar durante setenta y cinco años, un ferrocarril entre Veracruz y esta capital pasando por Jalapa y Perote.

Las comisiones han creído de su deber conformarse á las prescripciones del código fundamental de la república, que en su artículo 28 prohibe sábiamente esta clase de privilegios, por ser muy nocivos á los intereses generales de la nacion; han creído tambien que no debe revalidarse ninguno de los actos del llamado imperio, y se han concretado por lo mismo á dictaminar se haga la concesion bajo bases y obligaciones que han considerado justas y equitativas; no olvi-

dando la proteccion que debe impartirse á los productos nacionales, y la baja en los fletes tan necesaria y conveniente al comercio, á la agricultura y á la industria.

No cabe duda que hay absoluta necesidad de esta clase de mejoras, y que no debe omitirse medio alguno para impulsarlas y que se realicen, por las ventajas que deben renfluir en beneficio del comercio, de la agricultura, de la industria y de los demas ramos de la riqueza pública; las comisiones unidas han procurado por estas causas, conciliar el interes de la nacion con el particular del concesionario, para la practicabilidad de la obra.

Conforme á lo expuesto, que los miembros de las referidas comisiones ampliarán en la discusion del dictámen, tienen el honor de someter á la cámara el siguiente

#### PROYECTO DE LEY.

Art. 1º Se concede permiso al Sr. D. Ramon Zangronis para seguir construyendo y explotar por su cuenta y riesgo, durante sesenta y cinco años, un ferrocarril entre Veracruz y Puebla, pasando por Jalapa y Perote.

Art. 2º La línea entre Veracruz y Perote se establecerá para traccion animal, y la de Perote á Puebla para locomotivas de vapor.

Art. 3º El ferrocarril de Veracruz hasta Paso de Ovejas deberá estar construido y en explotacion para el 1º de Junio de 68; hasta Jalapa el 1º de Julio de 69; hasta Perote, el dia 31 de Diciembre del mismo año, y hasta Puebla el 31 de Diciembre del año de 1870.

Art. 4º Para facilitar la construccion de dicho camino, se concede al Sr. Zangronis una subvencion de 5,000 pesos por kilómetro, que será pagada en Veracruz conforme se vayan poniendo en explotacion tramos de cinco kilómetros.

Art. 5º La subvencion á que se refiere el artículo anterior, será reembolsada por el concesionario por medio de un descuento de diez por ciento sobre el total de los productos brutos de la explotacion, hasta amortizar completamente el capital adelantado y sus respectivos intereses. El interes que causa, el adelanto ó subvencion, será de un seis por ciento anual.

Art. 6º La vía podrá establecerse sobre el camino carretero, y sus obras de arte, to-



mando una zona de cinco metros de ancho en uno de sus lados.

El resto de la calzada quedará expedito para la circulacion ordinaria, sin que esta pueda ser interrumpida ni embarazada por las obras del concesionario. El ancho del camino carretero no deberá ser menor de cinco metros.

Art. 7º El camino de hierro será de una sola vía y tendrá las dobles vías necesarias. El número, la extension y la colocacion de estas últimas, se determinarán por los ingenieros, oido el concesionario.

Art. 8º El ancho de la vía férrea, entre los bordes interiores de los rieles, será de 1,45.

La distancia entre las dos vías, en los lugares en que se estabzcan, será á lo menos de 1,80, medida entre los bordes exteriores de los rieles de cada vía.

La anchura de los acotamientos, ó en otros términos, la anchura entre los bordes exteriores de los rieles extremos y la arista exterior del camino, deberá ser á lo menos de 1,50 en las partes en terraplen, y de 1 en las cortaduras y rocas, entre los parapetos de los puentes y en los subterráneos.

Art. 9º El peso de los rieles será de veintiocho kilogramos por metro lineal.

El radio mínimum de las curvas para la explotacion por medio de animales, será de 25 metros.

El radio mínimum de las curvas para la explotacion con locomotivas, será de 90 metros.

La pendiente máximun de la vía férrea para la explotacion por medio de animales, será de 8 por 100.

La pendiente máximun de la vía férrea para la explotacion con locomotivas, será de 6 por 100.

Art. 10º La vía férrea quedará separada del camino carretero por un foso, necesario para el desecamiento de la vía y para dejar correr las aguas. La dimension de este foso será determinada por los ingenieros del supremo gobierno de la república, segun las circunstancias locales, á propuesta del concesionario, pero dejando siempre cuando menos 5 metros del camino carretero, libre para la circulacion ordinaria.

Art. 11º El fierro, la madera y otros elementos constitutivos de la vía, deberán ser de buena calidad, y apropiados al uso á que se destinan.

El concesionario se conformará con todas

las reglas del arte, á fin de obtener una construccion perfectamente sólida.

Art. 12º Los puentes, los subterráneos, y en general todas las obras de arte, no podrán ejecutarse sino conforme á planos previamente aprobados por los agentes del supremo gobierno de la nacion.

Art. 13. El concesionario ejecutará las obras por medios y con agentes de su eleccion, pero quedando sometido á la inspeccion y la vigilancia de los ingenieros del supremo gobierno, para que no se aparte de las disposiciones prescritas en esta concesion y de los proyectos aprobados.

Art. 14. La vía férrea podrá cruzar toda vía de comunicacion pública ó particular.

Art. 15. El número de estaciones y el lugar que deban ocupar, serán determinados por los agentes del gobierno de la república.

Art. 16. Cuando el camino de fierro atraviese algun camino público ó algun canal al mismo nivel, se construirán por el concesionario barreras movibles, que cerradas á tiempo por el guarda encargado de ellas, corten la comunicacion para evitar las desgracias que pudieren sobrevenir cuando pase el tren. Pero cuando esto suceda á diferentes alturas, el ferrocarril podrá pasar por encima ó debajo de la carretera, haciendo el concesionario por su cuenta los puentes, socavones y demas obras de arte necesarias á la comodidad y seguridad de los transeuntes.

Art. 17. El concesionario queda obligado á restablecer y asegurar por su cuenta los desagües ó rios que se hayan detenido, suspendido, modificado ó cambiado de direccion en su curso á causa de sus obras, debiendo tambien reponer en su estado primitivo los caminos públicos ó particulares que con sus trabajos haya tenido que modificar. Las indemnizaciones por perjuicios originados en cualquiera de estos casos, ó por la explotacion de la vía férrea, serán satisfechas por el concesionario.

Art. 18. Todos los terrenos necesarios para el establecimiento de la vía férrea y sus dependencias, serán comprados y pagados por el concesionario.

Siendo la empresa de utilidad pública, el concesionario queda investido para la ejecucion de las obras dependientes de su concesion, de todos los derechos que confieren las leyes al gobierno general para la adquisicion de los terrenos por vía de expropiacion, y al mismo tiempo queda sometido á todas las disposiciones que se deriven de estas leyes.

Sin embargo, se cede al concesionario el goce gratuito de los terrenos de propiedad pública necesarios para la vía, durante el tiempo de la concesion: no obstante, este derecho no se extenderá á las construcciones actualmente existentes, ni á los terrenos situados en las poblaciones.

Art. 19. A medida que los trabajos se vayan terminando en algunos tramos de la vía, de manera que estos tramos puedan ser puestos útilmente en explotacion, se procederá á su recepcion por uno ó varios comisionados que el gobierno general designe; y mientras estos no hagan su exámen, y avisen al gobierno general que los tramos están contruidos segun las bases establecidas en esta concesion, no se verificará el pago de la subvencion acordada en el art. 4º.

El acta del ó de los comisionados, no será válida sino despues de homologacion por el supremo gobierno. Despues de esta homologacion, el concesionario podrá poner en explotacion los dichos tramos de vía y percibir los precios de trasportes.

Sin embargo, estas recepciones parciales no se considerarán como definitivas, sino hasta la recepcion general de la vía concedida.

Quando todas las obras comprendidas en la concesion estén concluidas, la recepcion general y definitiva tendrá lugar en la misma forma que las recepciones parciales.

Art. 20. Ademas de los derechos que como accionista corresponden al gobierno general en la empresa, el concesionario en el plazo de dos meses, despues de puesta en explotacion cada seccion de la vía férrea, estará obligado á remitir al gobierno un estado descriptivo que comprenderá: 1º la descripcion de todos los terrenos que sirvan de asiento á la vía y sus dependencias; 2º la de las obras de arte, comprendiendo los puentes, alcantarillas, acueductos, casas de guardas, estaciones, almacenes, y todas las demas obras construidas segun los planos aprobados por los ingenieros del gobierno supremo de la república.

Art. 21. El concesionario mantendrá siempre en buen estado la vía férrea y todas sus dependencias. En caso de negligencia se proveerá á ello de oficio por su cuenta.

Art. 22. Los carruajes destinados al transporte de personas, serán del mejor modelo, con asientos adentro y con vidrieras en las ventanillas ó puertas.

Habrán asientos de dos clases. El concesionario se conformará para las disposicio-

nes de los asientos de cada clase, á lo que determinen los agentes del gobierno general.

Art. 23. La velocidad mínimum de los trenes de viajeros por traccion de animales, deberá ser de 15 kilómetros por hora, y de 25 kilómetros por traccion de vapor.

Los trenes de mercancías por traccion de animales harán á lo menos 8 kilómetros por hora, y con máquinas locomotoras 16 kilómetros.

Art. 24. El concesionario estará obligado á establecer por su cuenta donde haya necesidad, guardas en número suficiente para asegurar el paso de los trenes sobre la vía, y el de la circulacion ordinaria, en los puntos en que la vía férrea sea atravesada á nivel por algun camino.

Art. 25. El concesionario tiene obligacion de someter á la aprobacion de los ingenieros, ó agentes del gobierno general, todos los reglamentos relativos al gobierno y á la explotacion de la vía férrea.

Art. 26. Los sesenta y cinco años de la concesion empezarán á contarse desde el 31 de Diciembre de 1870.

Art. 27. En la época fijada como término de la concesion, y por el solo hecho de haber terminado, el supremo gobierno se subrogará al concesionario en todos sus derechos sobre toda la vía férrea y todas sus dependencias, y entrará inmediatamente en posesion de todos sus productos.

El concesionario queda obligado á entregarle en buen estado de conservacion la vía férrea y todos los inmuebles que dependan de ella, cualquiera que sea su naturaleza, tales como los edificios de las estaciones, talleres y depósitos de agua, grúas hidráulicas, máquinas fijas, etc.

En los cinco últimos años que preceden al término de la concesion, el supremo gobierno tendrá el derecho de apropiarse los productos de la vía férrea, si el concesionario no toma sus medidas para cumplir plena y enteramente esa obligacion.

En lo que concierne á los objetos muebles, tales como el material de explotacion, los animales, los combustibles y provisiones de todo género, los muebles de las estaciones y los útiles de los talleres, la nacion tendrá que pagarlos segun el avalúo que se haga de ellos, á juicio de peritos, si el concesionario lo exige, y recíprocamente, si el supremo gobierno lo requiere, el concesionario tendrá que cedérselos de la misma manera.

Art. 28. Esta concesion caduca: