

I. Por enagenarla, cederla ó hipotecarla, en todo ó en parte, á un gobierno extranjero.

II. Por hipotecarla, enagenarla ó cederla á cualquiera individuo ó corporacion, sin previo consentimiento del supremo gobierno.

III. Por la suspension absoluta de los trabajos durante un mes en toda la línea, sin causa justa calificada por el gobierno general; y

IV. Por no cumplir el concesionario las diversas prescripciones que le son impuestas en esta concesion, ó si no terminare las obras en el plazo fijado en el art. 39.

Art. 29. En cualquiera de los casos previstos en el artículo anterior, el supremo gobierno, segun lo juzgue conveniente, podrá ordenar la destruccion pura y simple de los trabajos por cuenta del concesionario, ó su adjudicacion á otra persona.

Esta adjudicacion se hará rematándose al mejor postor las obras ya construidas, los materiales aprovisionados y las porciones de camino ya puestas en explotacion.

El concesionario cesante recibirá, en este último caso, el valor que se obtenga en el remate.

Si la adjudicacion abierta no conduce á ningun resultado, se tendrá una segunda sobre las mismas bases; si pasan tres meses sin que esta segunda tentativa tenga resultado, el concesionario perderá definitivamente todos sus derechos; y las obras ejecutadas, los materiales reunidos y la parte de la vía abierta á la explotacion, pasarán á ser propiedad de la república.

Art. 30. En caso de interrupcion parcial ó total de la explotacion de la vía férrea, el gobierno tomará inmediatamente, á expensas del concesionario, las medidas necesarias para asegurar provisionalmente el servicio.

Si á los tres meses de la organizacion del servicio provisional, el concesionario no ha probado que tiene los medios suficientes para continuar por su cuenta la explotacion, la caducidad podrá ser declarada.

Una vez declarada la caducidad, la vía férrea y todas sus dependencias se pondrán en pública subasta, y se procederá como se ha dicho en el artículo anterior.

Art. 31. Las obligaciones que contrae el concesionario, se suspenderán si sobreviene fuerza mayor, ó caso fortuito que le ponga embarazo. El concesionario deberá presentar al gobierno general las noticias y pruebas de haber ocurrido un caso fortuito

ó de fuerza mayor del carácter mencionado, dentro del término de dos meses de haber comenzado el impedimento; y por el solo hecho de no presentar tales noticias y pruebas dentro del término señalado, no podrá ya el concesionario alegar en ningun tiempo la existencia de caso fortuito ó de fuerza mayor. Igualmente deberá presentar el concesionario al gobierno general, las noticias y pruebas de que los trabajos han continuado en el acto de cesar el impedimento, ó á lo sumo dentro de un mes de haber cesado.

Art. 32. Para indemnizar al concesionario de sus gastos y de las condiciones que se le imponen, las cuales tiene obligacion expresa de llenar exactamente, se le concede la autorizacion de percibir los precios de transporte que en seguida se fijan.

Tarifa de mercancías.

Veracruz á Jalapa \$ 3 60 por carga de 16 arobas.

De idem á Perote \$5.

De idem á Puebla \$7.

Tarifa de pasajeros.

1ª clase, de Veracruz á Jalapa. \$ 6 50

Id. id. id. á Perote. 8 00

Id. id. id. á Puebla. 13 50

2ª clase, de Veracruz á Jalapa. \$ 4 00

Id. id. id. á Perote. 5 00

Id. id. id. á Puebla. 8 00

Los niños de menos de tres años no pagarán nada con tal que sean llevados en brazos; los de tres á diez años, pagarán la mitad de la tarifa.

En los tramos parciales, será proporcionado al número de leguas el cobro por mercancías y pasajeros.

Los frutos nacionales gozarán de un veinte por ciento de rebaja en la tarifa de los fletes de subida establecidos, ó sea de Veracruz á Puebla.

El flete de bajada será 50 p^o mas bajo de lo establecido en la tarifa de mercancías.

Art. 33. Todo viajero, cuyo equipaje no pase de 30 kilogramos, no pagará nada por su conduccion.

Art. 34. En el caso de que el concesionario juzgare conveniente reducir el todo ó una parte de la tarifa arriba fijada, las cuotas así reducidas no podrán ser cambiadas sino despues de un plazo de tres meses. Estas modificaciones deberán ser aprobadas por el gobierno.

Art. 35. Todo tratado particular, cuyo efecto fuera reducir la tarifa tan solo en favor de algunos remitentes, queda formalmente prohibido.

Sin embargo, esta disposicion no será aplicable á los convenios que pudiesen formarse entre el gobierno general y el concesionario en interes del servicio público, ni á las reducciones que fuesen concedidas por el concesionario á los indigentes.

Art. 36. El gobierno general tendrá derecho de revisar la tarifa de precios de transporte, cuando los productos netos de la explotacion excedan del 15 p^o del capital empleado; sin embargo, esta revision no podrá verificarse sino cada cinco años.

Art. 37. El concesionario contrae la obligacion de hacer con cuidado, exactitud, celeridad y sin favor particular, el transporte de viajeros y mercancías; y para ello, poner y conservar en servicio, en toda época, el número de vehículos y animales que exijan las necesidades del tráfico.

El concesionario deberá poner á disposicion del público, en el servicio de toda la línea, 25 coches de pasajeros, y 200 carros de equipajes y mercancías.

Art. 38. Los bultos y objetos de cualesquiera clase, se inscribirán en la estacion de donde partan y en la de llegada, en registros especiales, al momento de ser recibidos ó remitidos: sobre el registro de la estacion de partida, se anotará el precio total que se deba por el transporte.

Toda expedicion de mercancías, se comprobará con un recibo que el concesionario estará obligado á dar al remitente.

Este recibo manifestará la naturaleza y peso de los bultos, el precio total del transporte, y el tiempo en que éste deba efectuarse.

Art. 39. El concesionario, por sí ó por otro encargado que obre bajo su responsabilidad, tendrá obligacion de conducir al domicilio de los consignatarios, las mercancías que le sean confiadas, dentro de un perímetro y en el tiempo que el supremo gobierno determine.

Las tarifas que por esta conduccion á domicilio hayan de establecerse, serán fijadas por el gobierno general á propuesta del concesionario, y se aplicarán á todos sin distincion.

Los remitentes y consignatarios quedan libres de hacer por sí y á sus espensas, la conduccion de las mercancías, de la estacion de llegada á su domicilio.

Art. 40. Los carruajes y otros medios de

transporte que el concesionario emplee en la conduccion de rieles, máquinas y materiales destinados á las obras de la línea, no estarán sujetos á ningun impuesto ni peaje durante el tiempo de la construccion, siempre que no transporten mas que efectos destinados á dicha construccion.

Art. 41. El transporte del correo se hará gratuitamente por el concesionario.

Los ingenieros del supremo gobierno ó agentes encargados de la inspeccion y vigilancia de la vía férrea, los empleados del telégrafo que viajen para el servicio de la línea eléctrica, serán transportados gratuitamente.

Los empleados del supremo gobierno en comision, los militares ó marinos que viajen en cuerpo ó aisladamente por causa del servicio, despachados con licencia ó de vuelta á sus hogares, cuando hayan cumplido su tiempo, solo pagarán, tanto ellos como sus equipajes, la mitad de la cuota fijada en la tarifa.

Si el gobierno general tuviera necesidad de enviar tropas y material de guerra á alguno de los puntos de la vía férrea, el concesionario estará obligado á poner inmediatamente á su disposicion, por la mitad de las cuotas de la tarifa, todos sus medios de transporte.

Los inmigrantes que vinieren á colonizar, gozarán ellos y sus equipajes de las ventajas concedidas á la fuerza armada, previa orden del supremo gobierno.

Art. 42. El gobierno general se reserva la facultad de hacer á lo largo de la vía, todas las construccion, y poner todos los aparatos necesarios para el establecimiento de una línea telegráfica.

A pedimento del supremo gobierno, se reservará en las estaciones de las ciudades y de los lugares que se designen ulteriormente, el terreno necesario para el establecimiento de las casas destinadas á recibir las oficinas telegráficas y su material.

Art. 43. En el caso en que el congreso, ó el gobierno general en su caso, autorizase ú ordenase la construccion de caminos ó ferrocarriles que atravesen la línea objeto de la presente concesion, el concesionario no podrá oponerse á estos trabajos, con tal que se tomen todas las medidas necesarias para que no resulte ningun obstáculo para la construccion y el servicio de la vía férrea, ni pérdida para el concesionario.

Art. 44. La nacion se reservó expresamente el derecho de autorizar, en la misma

direccion, cualquiera otra empresa de transportes, usando de la vía ordinaria; y además, el de hacer nuevas concesiones de ramales que se empalmen sobre la que hace el objeto de la presente, ó se establezcan en la prolongacion de la misma línea.

Los concesionarios de estas nuevas líneas, podrán hacer circular sus vehículos sobre la línea del concesionario actual, y recíprocamente, mediante los derechos que fije el gobierno general y los arreglos que hagan entre sí, y bajo la reserva de sujetarse á los reglamentos de policía vigentes. En caso de que los concesionarios no pudiesen arreglarse sobre el uso de esta facultad, el supremo gobierno decidirá las dificultades que entre ellos se suscitasen.

Art. 45. El concesionario no podrá reclamar ninguna indemnizacion por perjuicios que el tráfico ordinario pueda causar á la vía pública; ni con motivo del estado de la calzada y de la influencia que pudiera ejercer sobre el estado y conservacion de su vía, ni por la apertura de nuevas vías de comunicacion, ni tampoco por los trastornos ó interrupciones en el servicio que pudieran resultar, de trabajos ejecutados en la vía pública, ya sea por el gobierno general, ya sea por las compañías ó particulares autorizados regularmente; ni, en fin, por cualquier motivo que resultara del libre uso de la vía pública.

Art. 46. El concesionario quedará sometido á la contribucion predial, tanto por la superficie del terreno ocupado por la vía concedida y sus dependencias, como por los edificios y almacenes que dependan de la explotacion, y en general á todas las contribuciones existentes ó que puedan ser establecidas por la ley.

Art. 47. Se nombrará uno ó mas inspectores encargados especialmente de vigilar las operaciones del concesionario, en todo aquello que esté fuera de las atribuciones de los ingenieros del supremo gobierno.

Art. 48. Los gastos de visita, vigilancia y recepcion de las obras serán reportados por el concesionario.

Art. 49. El concesionario queda sujeto á las leyes de ferrocarriles vigentes ó que se dicten en lo sucesivo y que no sean contrarias á esta concesion; á los reglamentos generales de policía y de vías de comunicacion decretados y por decretar, y especialmente á los que se dictaren para arreglar la disposicion, distribucion, circulacion y colocacion de los wagoes.

Art. 50. Como garantía de ejecucion de las obras del camino de fierro, conforme á las condiciones estipuladas en esta concesion, el concesionario dará una fianza de veinte mil pesos á satisfaccion del supremo gobierno, la cual no le será devuelta sino despues de haber terminado los trabajos.

En caso de que la concesion caducase antes de la recepcion definitiva de las obras, la fianza se hará efectiva y su producto pertenecerá á la nacion.

Art. 51. El concesionario tendrá obligacion de entregar cada seis meses en el ministerio de fomento el estado de la situacion.

Art. 52. El Sr. D. Ramon Zangronis y cualquiera otra persona ó compañía que pueda sucederle, mediante la aprobacion del supremo gobierno, así como todos los extranjeros y los sucesores de estos que tomen parte en la empresa, sea como accionistas, empleados ó con cualquiera otro título ó carácter, serán considerados como mexicanos en todo lo que á dicha empresa se refiere; no podrán alegar respecto de los títulos relacionados con la empresa, derechos de extranjería; no tendrán, ni aun alegando denegacion de justicia, otros derechos ni otros medios de hacerlos valer, en todo lo concerniente á la misma empresa, que los que las leyes de la república conceden á los mexicanos, y no podrán hacer valer dichos derechos sino ante los tribunales mexicanos.

Art. 53. En el caso de que se suscite alguna duda en la ejecucion ó interpretacion del presente contrato, será decidida por los tribunales federales competentes de la república mexicana.

Art. 54. La compañía que forme el concesionario quedará sujeta á todas las condiciones antes enumeradas.

Transitorio.

Art. 55. Los tramos que se hallan actualmente en explotacion, serán examinados por una comision que nombre el gobierno, para los efectos de que habla el art. 19; sin que se entienda por esto que se ha de dar al concesionario subvencion alguna, pues esta tendrá lugar únicamente por los kilómetros que en lo sucesivo se construyan y pongan en explotacion.

Sala de comisiones, Febrero 17 de 1868.
—Elorduy.—Fuentes y Muñiz.—Romero.
—V. Baz.

Señor:—Es indudable que las vías de comunicacion contribuyen eficazmente al desarrollo rápido de la riqueza pública; es tambien cierto que de la realizacion de estas mejoras nace otra industria no menos importante, la de transportes; es un hecho que sin su auxilio el trabajo no es posible, porque nadie tiene en el lugar en que nace, escuela, materia prima, instrumentos y mercado. A medida que los pueblos se ponen en contacto, aumentan su fortuna, mejoran sus cualidades físicas y perfeccionan sus cualidades intelectuales. La explotacion de los minos bajo la poderosa influencia del vapor, alza el precio de los hombres y de las cosas.

Hasta aquí va el que suscribe de entera conformidad con la mayoría de las comisiones de industria y 2ª de hacienda, al discutirse la solicitud del Sr. Zangronis sobre revalidacion de un contrato celebrado con el usurpador en 24 de Diciembre de 1865. Si esta solicitud, repito, contuviera un solo punto, esto es, la apertura de un camino, y la conclusion de un ferrocarril moderno, mi voto no seria dudoso; pero por desgracia, esta súplica, al parecer sencilla, está enlazada con otras consideraciones dignas de tenerse en cuenta por la integridad y sabiduría del congreso.

Ante todo debemos considerar si el ferrocarril entre Veracruz y Perote compensa los sacrificios del gobierno, y si á pesar de estar en construccion otro paralelo en el mismo Estado, es indispensable á la vida y prosperidad de aquellos pueblos. Mi opinion no es segura, porque no los conozco; sin embargo, podría decidirme si obtuviéramos un positivo beneficio.

La primera duda que me ocurrió al estudiar el negocio á que me refiero, viene del contrato de 24 de Diciembre. Admito que sea indispensable la construccion de una vía férrea de Veracruz á Perote; y como consecuencia precisa, estoy porque el erario nacional imparta un auxilio, no regular, sino exagerado, pero que sirva de saludable estímulo á los empresarios. Si esto es así, ¿por qué ese ferrocarril se explota á traccion de sangre? ¿no es posible que en aquellas comarcas reciba la industria el patrocinio del vapor? Nada hay imposible ante el génio y el capital. ¿Es posible? Luego el movimiento mercantil en la vía proyectada no está ni estará en balanza con su costo. Entonces, esa empresa es inútil si no se lleva á efecto con todas las mejoras que ha introducido la civilizacion actual, así como es

eminentemente ridícula si el gobierno paga 25,000 pesos por legua, de un ferrocarril cuyo sistema se empleó hace cuarenta años en el recinto de las ciudades de otros países. Está bien que la república proteja la industria, tal como se halla colocada por la mano del progreso; pero no debe hacerlo volviendo á su infancia. La moneda de México vale mas que cualesquiera otra. Tiene derecho de avanzar camino del siglo, mejorando su condicion, y esquivando los peligros de especulaciones innecesarias y ruinosas.

Queriendo dar lleno á mis deseos, propuse al apoderado del Sr. Zangronis que el ferrocarril fuese de vapor: no aceptó mi idea, yo tampoco admito la de la mayoría de las comisiones.

Este es uno de los motivos porque he tenido el sentimiento de no suscribir el dictamen á que se ha dado lectura; pero entrando en el proyecto, debo decir que no lo admito en su forma porque contiene 56 artículos, cuando el trabajo debería estar reducido á 6 ó 7, dejando al ministerio del ramo lo relativo á la pronta reglamentacion que de antemano está ya demarcada por una ley vigente, ni lo acepto en el fondo, porque contiene varias condiciones en mi concepto perjudiciales á los intereses públicos.

Diré de paso algo de lo que se consulta en el art. 6º. El ferrocarril deberá establecerse sobre las carreteras públicas, pudiendo hacer uso de todas sus obras. Sobre esto llamo respetuosamente la atencion de la cámara; pero antes traeré á la memoria dos de los puntos cardinales; ferrocarril estrado por mulas, subvencionado por el gobierno, colocado, por último, sobre los caminos públicos. ¿Dónde está la mejora, si la sangresuustituye al vapor! ¿Dónde el sacrificio pecuniario, si el gobierno da sus tierras y presta la mayor parte de su costo! ¿Dónde las dificultades que deben vencerse y el beneficio á nuestro territorio, si la vía es ya conocida, en explotacion y de seguro tránsito! ¿En qué se acercan las distancias si seguimos la misma línea! ¿Como se entiende esa lucha entre el tiempo y el trabajo, si el ferrocarril hará sus viajes, con poca diferencia, lo mismo que nuestras diligencias ordinarias!..... Seria sensible que se nos negara aun la facultad de racionar sobre un negocio cuya sencillez está en el desembolso, cuya gravedad en el ridículo.

Lo dicho, es en el supuesto de que la empresa fuese ó no practicable por sus trabajos materiales; pero es tiempo de considerar-

la en otro de sus principales inconvenientes. El art. 2º del proyecto da derecho al Sr. Zangronis para continuar el ferrocarril de Perote á Puebla. Vuelvo á calcular si podrán sostenerse dos compromisos de igual naturaleza, en un espacio pequeño de nuestro territorio; haré punto omiso de la posibilidad en que se encuentre el gobierno para fomentarlos, aunque este asunto es un poco serio; y admitiendo todo como llano, concluyo: hágase el camino.

Debería el congreso dictar desde luego una ley en virtud de sus facultades constitucionales; pero quién ignora que está vigente la que el ejecutivo, ámpliamente autorizado, expidió en 27 de Noviembre de 1867 en favor de la compañía del ferrocarril de Veracruz á México, en cuyo art. 2º se le concede privilegio para la explotación de esa línea y del ramal á Puebla? En dicho artículo se expresa también, que el gobierno se reserva la facultad de conceder ó no al Sr. Zangroniz el permiso para el camino de Jalapa ó su continuación, sin tocar á Puebla ni á otro punto de la vía demarcada. Creo, por tanto, que no es posible otorgar un derecho con perjuicio de otro y contra el texto expreso de una ley vigente; pero aun suponiendo que la de 27 de Noviembre no enumerase el 2º de sus artículos, y que, dándose un carácter apremiante, ventajosísimo al contrato propuesto por el Sr. Zangroniz, fuera aceptado, viene entonces la aplicación del art. 5º, por el derecho preferente de la compañía para la construcción de ramales en una zona de cincuenta leguas: supóngase alguna duda, aunque para mí no existe, sobre la interpretación de los artículos mencionados, y que de este modo pudiera otorgarse la concesión objeto de este dictamen, entramos en el caso del art. 44 que somete el fallo á los tribunales federales. ¿Cómo es posible entonces acceder á la solicitud del Sr. Zangronis con perjuicio de tercero y contra la ley expresa?

Diré al concluir, que si bien en mi humilde concepto, no puede realizarse el contrato celebrado por el usurpador, no por esto niego al concesionario ni el mérito de su constancia en el trabajo, ni el derecho al goce de lo que justamente le pertenece. Por esto consulto en un sentido favorable y equitativo, sin que se entienda que hay perjuicio ni inconsecuencia en limitar sus ganancias, cortando un negocio cuyo origen es extraño á la república, y cuya responsabilidad

toca á otra época de que no debemos acordarnos sino para maldecirla.

A reserva del debate, someto respetuosamente á la cámara el siguiente

PROYECTO DE LEY.

Art. 1º Se concede permiso al Sr. D. R. Zangroniz para continuar la construcción del ferrocarril de Veracruz á Puebla.

Art. 2º El concesionario estará sujeto en sus trabajos al reglamento expedido en 7 de Diciembre de 67.

Art. 3º El ejecutivo procederá desde luego á la liquidación de la cuenta pendiente por las cantidades entregadas al Sr. Zangroniz, extipulando, para su reembolso, las mejores condiciones posibles al deudor.

Sala de comisiones del congreso de la Union, 15 de Febrero de 1868.—*Castañeda.*

La mesa promovió que se dispensara á ambos documentos la segunda lectura, para que se imprimieran y se señalara día para su discusión, y el congreso lo concedió por 88 votos contra 18.

Se discutirán los días 25 y siguientes.

Tuvo primera lectura un dictamen de la primera comisión de hacienda, sobre las iniciativas de varias legislaturas para que se derogue la ley de clasificación de rentas.

La secretaría puso á discusión un dictamen de las comisiones 2ª de hacienda y de industria, sobre la apertura de un camino San Luis á Tampico, pasando por Tula y por Ciudad Victoria.

El C. VALLE, presidente.—Estando pendiente el proyecto de ley para destituir á los empleados que sirvieron á la intervención y al llamado imperio, continúa la discusión.

El C. BALANDRANO pidió permiso á la cámara para retirarlo.

La cámara lo otorgó.

Se puso á discusión el dictamen de las comisiones de industria y segunda de hacienda, sobre la apertura de un camino de San Luis á Tampico, pasando por Río Verde.

El BALBONTIN.—Señor: En el dictamen que se discute, presentado por las comisiones de industria y 2ª de hacienda, para la apertura de un camino carretero de San Luis Potosí á Ciudad de Valles, donde tiene que encontrar el río Pánuco para llegar al puerto de Tampico por medio de la navegación, se nota desde luego que las comisiones no han perdonado medio en sus trabajos para emitir un informe concienzudo y meditado,

á fin de llenar la misión que les confió el congreso. Mas por los informes que últimamente he recibido sobre tan importante punto, me veo precisado á hacer algunas observaciones al dictamen, que las comisiones no llevarán á mal, satisfecho como estoy de que no desean para el mejor acierto, sino tener á la vista todas las objeciones y dificultades que se les puedan presentar, para ilustrar la cuestión.

Se da la preferencia en el dictamen al trayecto que pasa por Río Verde al que pasa por Ciudad del Maíz, por las razones que se expresan en él, apoyadas principalmente en el informe del C. Francisco Díaz Covarrubias, á cuya notable inteligencia pedí yo se consultase en mi proposición relativa de 20 de Enero último; pero en los años que han pasado desde la época del reconocimiento de esa vía, las cosas han cambiado notablemente, ó se han examinado con mas detenimiento las dificultades para realizarse, que consisten principalmente en las inundaciones periódicas del llano de Pasquines en una distancia de mas de tres leguas; cuyas aguas, en tiempo de lluvias en que se sale de madre el río de Río Verde, forman una inmensa laguna, difícil de atravesar aun por prácticos, que muchas veces han perecido con todo y caballo. Seria preciso para salvar estos inconvenientes, ahondar el cauce del río por una parte, y por otra construir una gran calzada en toda la extensión del peligro; y estas obras serian muy costosas, y absorberian ademas un tiempo precioso que reclama la pronta terminación del camino.

Segun estos informes que se me han dado, la vía que pasa por las tomas de Ciudad del Maíz, es mas recta, y no adolece de los inconvenientes que acabo de apuntar: comparada con la carretera de Río Verde, reduce la distancia á Ciudad de Valles en quince leguas: no costará ni la mitad del tiempo y del dinero que indudablemente se gastaría, si pasara el camino por el mencionado llano de Pasquines.

Repito que no es mi ánimo rebajar en nada el mérito y sabiduría con que ambas comisiones han extendido su dictamen, pues solo deseo el mejor acierto en las resoluciones que se tomen, para que cuanto antes disfruten aquellos pueblos, de los grandes bienes que incuestionablemente va á proporcionarles esta importantísima mejora material.

Solo me resta decir que de las dos empresas que hasta ahora han hecho propuestas

para la construcción del camino, una es de mexicanos y otra de extranjeros comerciantes de la plaza de San Luis; y que en la parte resolutive del dictamen solo se hace mención de los comerciantes extranjeros y no de la compañía mexicana, á la que creo que en igualdad de circunstancias debería darse la preferencia.

Por tales razones, suplico á las comisiones unidas se sirvan admitir en los artículos 2º y 7º del proyecto de ley, las modificaciones siguientes:

Art. 2º El camino partirá de San Luis Potosí para las adjuntas inmediatas á Ciudad de Valles, que es el punto mas próximo desde donde es navegable el río Pánuco ó de Tancasnequi, pasando su trayecto por los lugares que previamente designen los ingenieros del gobierno.

Art. 7º El ejecutivo queda autorizado para realizar este proyecto, ó para admitir las propuestas que le han hecho los CC. Alvarez, Ortega y Cª, ó algunos comerciantes de San Luis, con tal que se sujeten unos ú otros á las bases de esta ley y al reglamento que en su consecuencia se expedirá.

El C. CASTAÑEDA.—La cuestión que presenta el C. Balbontin no debe resolverse por observaciones mas ó menos fundadas, pues es una cuestión matemática; y el cálculo solo puede dar buen resultado. En el croquis levantado por el C. Díaz Covarrubias, se establece una línea imaginaria entre San Luis y Tampico; y es un hecho que los pueblos que están mas próximos á esta línea, tienen que ser los que den por resultado una vía mas corta; porque no se concibe que una línea recta entre dos puntos, pueda ser mas larga que otra que describe un semicírculo entre los mismos puntos. El gobernador de San Luis es uno de los que lo han creído así; pero la cámara convendrá en que eso no pasa de un error.

Tampoco han creído las comisiones que debían detenerse ante la consideración de extranjeros y mexicanos, porque allí, donde se habla tanto de democracia, ha de saberse que el hombre tiene derecho á vivir en todas partes y á que le protejan todos los gobiernos, siempre que respete las instituciones y cumpla sus deberes sociales.

Por otra parte, las comisiones no han procedido tan á ciegas, pues aunque tuvieron á la vista una manifestación de los comerciantes y propietarios de San Luis, que no todos son extranjeros, porque la palabra comerciante indica solo la profesión de un in-

dividuo, no atendió precisamente á eso, sino á que se trata de una mejora que está en nuestros principios.

Podría decirse, que las comisiones no hicieron caso de la proposición hecha por una comisión mexicana; pero hay que advertir que no prestaba garantías, y que el gobierno debía suplir las cantidades con que debía hacerse el camino.

Nosotros no admitimos que los particulares vengan á administrar los caudales públicos, ni debe el gobierno delegar su acción en el manejo de los asuntos que le pertenecen.

Para que vea el congreso con cuanta justicia se ha pensado de esa manera, voy á leer algunos artículos de las proposiciones á que me vengo contrayendo.—(Los leyó).—Además de esto, pretendían cobrar peajes, establecer una línea de diligencias, y todo esto con un privilegio exclusivo.

Con lo expuesto, y además las consideraciones de que la vía que consultan las comisiones es de poco costo relativamente; á que el tráfico por ella tiene que ser considerable, según la opinión de todos; y finalmente, á que una comisión que se nombró para que examinara la obra que se propone, manifestó ser de la mas alta conveniencia, yo espero que el congreso se servirá darle su aprobación.

El C. SANCHEZ AZCONA tomó la palabra y manifestó que estando enfermo hace tiempo el C. García Carrillo, la sección del gran jurado está incompleta, y pide que se integre.

El C. AGUIRRE FRANCISCO informó que hace ocho días se encuentra enfermo el C. García Carrillo, y que tardará su restablecimiento.

La mesa procedió á sortear á uno de los ciudadanos inmaculados, y resultó favorecido el C. Baz Valente.

Se levantó la sesión pública para entrar en secreta de reglamento.

SESION DEL DIA 18 DE FEBRERO DE 1868.

Presidencia del C. Valle.

A los tres cuartos para las dos de la tarde y con 111 diputados dió principio la sesión.

Leída y aprobada el acta del día anterior,

la secretaría dió cuenta con los oficios siguientes:

Del ministerio de hacienda en que dice, que trascribe á las demas secretarías la comunicación del 15, en la que se fija el día en que se debe remitir el presupuesto que pidió con anterioridad.

Al diputado que promovió el negocio.

Del gobierno de Colima remitiendo dos decretos, uno en que se declara ciudadano del Estado al general Corona, y otro en que se declara benemérito del mismo Estado al C. Benito Juárez.

Al archivo.

De la legislatura de Coahuila de Zaragoza, remitiendo un decreto que reforma el sistema judicial en el Estado, y otro por el que se dispensa á los traidores de la multa que se les impuso en el mismo Estado.

A la comisión de puntos constitucionales.

Del gobierno del Estado de Puebla de Zaragoza, haciendo suya la iniciativa del Estado de Zacatecas sobre reforma de la ley de clasificación de rentas.

A la comisión que tiene antecedentes.

De la legislatura de Aguascalientes, con el mismo fin que la anterior.

A la propia comisión.

De la legislatura de Durango, remitiendo un decreto por el que se agrega á la municipalidad de Rodeo, el rancho de Ojo de Agua.

Al archivo.

De la legislatura de Michoacan, pidiendo la derogación del 25 p^o.

A la primera comisión de hacienda.

De la propia legislatura haciendo suya la iniciativa de la de Zacatecas, sobre reforma de la ley de clasificación de rentas.

A la comisión que tiene antecedentes.

Del ayuntamiento de Lagos, pidiendo que se repruebe la iniciativa de la diputación de Aguascalientes, para que aquel cantón y el de la Barca se agreguen á dicho Estado.

A la comisión que tiene antecedentes.

De los vecinos de Lagos con el mismo fin.

A la propia comisión.

De las comisiones primera de hacienda y segunda de guerra, opinando porque se acceda á la petición de D^a Rafaela Torrescano, viuda del C. coronel Juan N. Perez Castro, para que se le devuelvan unos documentos.

El C. VACA pidió que se tomara inmediatamente en consideración, y puesto á discusión, sin ella se aprobó.

Se dió segunda lectura al proyecto de los CC. Avila E., Lama, Casco y Mancera, para que se reforme el art. 98 de la constitución.

Admitido á discusión, pasó á la comisión de puntos constitucionales.

Se dió segunda lectura á la proposición económica del C. Alfaro, para que el gobierno informe sobre el uso que hizo de las facultades extraordinarias, y sobre el estado de la administración.

Apoyada de nuevo por su autor, no se admitió á discusión.

Dióse cuenta con una iniciativa de la legislatura de Guanajuato, para que se derogue la ley de clasificación de rentas.

La diputación de aquel Estado la hizo suya, en el sentido de que se reforme la mencionada ley.

A la comisión que tiene antecedentes.

Se dió segunda lectura al dictamen de las comisiones 2^a de hacienda y de puntos constitucionales, sobre la representación de unos comerciantes de Colima. La comisión concluye consultando, que ningun Estado puede imponer á los efectos y frutos de otros mas gravámen que á los del propio Estado, ni exigirles contribuciones por solo el hecho del tránsito.

Se señaló para su discusión los días 26 y siguientes.

Se leyó el proyecto de ley para la apertura del camino de San Luis á Tampico pasando por Rio Verde, y se puso á discusión en lo general.

El C. MATA.—Las observaciones que voy á hacer son sobre puntos contenidos en el proyecto. El 3^o dice que el ejecutivo nombrará una comisión de ingenieros, que haga el trazo del camino, etc. Creo que eso debería haberse hecho con anterioridad á la presentación del proyecto. Si se ha hecho, el artículo es inútil; y si no se ha hecho, el congreso no puede expedir el decreto sobre la apertura del camino, puesto que antes deben nombrarse comisiones de inspección, que hagan los reconocimientos, y ya sobre esa base formar el proyecto y expedir la ley. Me parece que no son muy acertadas las observaciones matemáticas hechas ayer por un individuo de las comisiones, pues tratándose de caminos, conviene preferir la línea curva á la recta, porque puede presentar mayores ventajas á las poblaciones por donde ha de pasar. El 20 p^o de qué habla otro artículo, está aplicado por el gobierno; y no se sabe si esa aplicación subsistirá,

mientras no se conozca la resolución del congreso sobre la concesión del ferrocarril de México á Veracruz. Por estas razones deseo que si no se han levantado los planos se haga, para poder decretar la apertura por donde sea mas conveniente. Tengo aún otro punto que indicar, y es que se obliga á los Estados á pagar contribuciones para la mejora y apertura de caminos: estos están al cuidado del gobierno federal, y no es justo que á los Estados se les impongan esos gravámenes, cuando ya con su contingente contribuyen para todos los gastos federales.

El C. PRIETO.—Ayer uno de los miembros de las comisiones manifestó, que es muy perceptible la utilidad del camino, fundándose en la menor distancia y en los trabajos hechos hasta Santa Catalina, de suerte que hay tramos en que no es necesario abrir, sino aprovechar lo que hay, haciendo solamente una reparación. Se hizo la observación de que el llano de Pasquines, que es de tres leguas y media, se inunda en tiempo de lluvias, quedando en consecuencia cortado el tránsito; pero el miembro de las comisiones ha desvanecido esa apreciación. Se dijo que el camino hecho por Rio Verde no aprovechaba mas que á insignificantes rancherías; Rio Verde no es una ranchería, sino una ciudad rica y útil que produce arroz y caña de azúcar. Digo esto apoyado en informes de personas instruidas, y en el informe del C. Diaz Covarrubias, que desearia se leyera, porque sus razones son la lógica de la verdad científica. Me limito á lo que llevo dicho, porque el C. Mata no desciende á particularidades. Otras observaciones que tengo que hacer, las presentaré cuando el dictamen se discuta en lo particular.

El C. BALBONTIN.—Señor: Ayer he tenido la honra de presentar algunas observaciones al dictamen de las comisiones de industria y segunda de hacienda, relativas al camino que se proyecta de San Luis Potosí á Tampico, basadas en los informes que últimamente he recibido de aquellos lugares: observaciones justas, que no llevan otras miras que ilustrar á las comisiones en las dificultades que deben presentarse en la práctica de las vías cuyo derrotero han elegido, y que esperaba yo que hubiesen pesado en su ánimo para el mayor acierto en el desempeño de su cometido. Pero la cámara ha visto con qué vehemencia y calor me ha rebatido el C. diputado Castañeda, mi digno compañero, dirigiéndose «ad homo»