

cion, esta no ha sido absoluta sino condicional. La nacion ha creído conveniente hacer sacrificios, por el interes que tiene de que se realice la importante mejora material, que debe enlazar su capital con el puerto de Veracruz por una línea de ferrocarril; en este concepto, y solo en este, ha podido ministrar y ofrecer cantidades; pero nunca se ha peasado sacrificarlas á la ventura, para que se aprovechen en personales especulaciones por algunos particulares, disponiendo de ellas como de una cosa absolutamente propia, sin responsabilidad alguna y sin obligacion de rendir cuentas de esas mismas sumas.

En todas circunstancias, la nacion se ha reservado el derecho de vigilar si las cantidades que ministra son ó no invertidas en el objeto para que las concede; se ha reservado tambien la propiedad de ellas, miéntras tanto no se realice hasta su conclusion la obra que se propone proteger y ver realizada; pero nunca puede haber pretendido sacrificar sus caudales para coartarse su libertad, creándose con ellos mismos obstáculos y dificultades que le hagan imposible la consecucion de la obra, en caso de que sus concesionarios no la terminen por falta de voluntad, de elementos ó de capacidad.

De aquí resulta que los derechos de una compañía concesionaria sobre las cantidades ministradas por el erario público, para una empresa cualquiera, nunca llegan á ser perfectos ni á constituir una propiedad real, sino en tanto que se ha realizado absolutamente el objeto principal.

La compañía imperial no puede por consiguiente alegar ningunos derechos de propiedad sobre esas cantidades, ni considerarse irresponsable de ellas, miéntras no presente concluido y en servicio público el ferrocarril; y la nacion estará entre tanto con su derecho expedito para reclamar esa propiedad que la asiste, garantizada por la misma obra, y para retirar sus capitales ó para ocupar la obra que los representa y les sirve de garantía.

Este derecho es mucho mas claro y perfecto en el ferrocarril de Veracruz, si se atiende á que la mitad de los tramos de camino construidos, es decir, el tramo de Veracruz á Paso del Macho, lo construyó la compañía no como empresaria, sino como contratista; y cuando se ha visto que un arquitecto por el simple hecho de construir un edificio con los capitales del propietario, ha adquirido algunos derechos sobre ese mismo edificio?

Preveo, sin embargo, que se hará uso de

sofismas muy ingeniosos para defender esos pretendidos derechos de la compañía imperial, y procurar destruir ó multiplicar los legítimos derechos de la nacion; pero me pareceria prolijo y prematuro ocuparme de ellos por ahora, tanto mas si se atiende á que está probado que cualesquiera que sean los derechos de la compañía imperial, han caducado conforme á nuestras leyes y á las mismas prescripciones que establecen los decretos que le hicieron las concesiones.

Respecto á los derechos que tenga la compañía imperial por los capitales propios que haya invertido en la construccion del camino, seria muy discutible todavia si estos derechos subsisten despues de haber incurrido en las penas de caducidad, examinando las causas porque incurrieron en esta pena.

Pero quiero suponer perfectos y expeditos esos derechos; quiero suponer que aún conserven algunos de los que adquirieron conforme á los decretos de concesion. ¿Estos serian tan inviolables, que la nacion no pudiera abrogárselos por ninguna causa ni motivo? ¿Serian unos derechos privilegiados sobre todos los otros derechos que tienen los propietarios en general? Si en los mismos decretos de concesion sin consultar la voluntad y la utilidad de los propietarios, se decreta la expropiacion de los terrenos y materiales que ocupe el ferrocarril, porque se cree que es una obra de utilidad pública; si diariamente estamos viendo derribar edificios en esta misma ciudad, aun con protestas de los propietarios por no haber sido previamente indemnizados; y esto no por causa de utilidad pública, sino simplemente por causa de ornato, ¿por qué la nacion no habia de poder ocupar los tramos del ferrocarril construidos, para hacer nuevas contrataciones ó convenios sin el previo consentimiento de la compañía imperial? ¿por qué ha de sacrificar el país sus intereses y porvenir, y se han de constituir el congreso y la nacion en tristes pupilos sujetos á recibir y conformarse con las concesiones y favores que la compañía tenga la bondad de hacerles? ¿será porque se denomina compañía imperial? ¿ó se pretenderá que el camino solo es una obra de utilidad pública mientras esté en poder de esa compañía, y que dejará de serlo tan luego que pase á poder de la nacion ó de otra compañía á quien se conceda? ¿se pretenderá tal vez negarle al congreso la facultad de declarar cuáles son objetos de utilidad pública, y qué propiedades deben ser ocupadas por causa de esa misma utilidad?

El congreso solo debe examinar la utilidad pública, la practicabilidad de la conclusion del camino, y el modo de reembolsar á la compañía imperial las cantidades justificadas que de su propio peculio hubiere invertido en la construccion del camino; y no detenerse ante los supuestos ó reales derechos de propiedad que se le opongán, y con los que se pretenda perjudicar la conveniencia pública, y entorpecer la prosperidad y el progreso.

El modo de efectuar esa expropiacion y de hacer la indemnizacion correspondiente, se consulta con bastante claridad en los artículos transitorios que contiene el proyecto, consultando ademas el que se practique una nueva liquidacion para que no quede ni la miserable suposicion de que se trata de estafar los intereses y capitales ajenos.

No queda, pues, otro punto que tocar, mas que desvanecer una triste preocupacion que por desgracia existe en el ánimo de muchos.

Se ha creído y aun se ha dicho en esta cámara por el secretario de relaciones, que solo la compañía imperial era capaz de dar cima á la empresa del ferrocarril; y que ante esta consideracion habia cedido el gobierno y se debia ceder, haciendo todas las concesiones que contiene el decreto de Noviembre, no obstante que como se ha probado hasta el fastidio, el citado decreto hiere altamente la dignidad y el decoro de la nacion, despilfarrando á la vez de una manera escandalosa los fondos del tesoro nacional.

Este lamentable error nos degrada sin provecho ni utilidad de ninguna especie.

La compañía imperial y sus antecesoras no han hecho otra cosa que absorberse por el espacio de ocho años, las cantidades que recibian del erario, sin construir un palmo de camino; y últimamente, obligados mas bien por el temor que tenian á los franceses, gastaron en la construccion del camino exclusivamente, las sumas que recibian de los caudales públicos; y siempre con la brillante perspectiva, de aplicarse ellos anticipadamente grandes cantidades por su trabajo como constructores, quedando ademas de esto, dueños absolutos de un camino construido con los exclusivos capitales de la nacion.

Haced las mismas concesiones á cualquiera otra compañía, costeadles simplemente los gastos de construccion para regalarles en seguida el camino, y todos querrán ser empresarios, y os presentarán como garantía un capital social, no de una miserable

suma de ocho mil pesos como presenta la compañía imperial, sino de una cantidad de dos ó mas millones de pesos, y esto sin ocurrir al mercado extranjero, porque siendo absolutamente ilusoria esa garantía por no reportar responsabilidad alguna, en nada comprometerian sus intereses, y muy fácil le seria á cualquier comerciante ó propietario, decir como dicen las grandes casas inglesas con que se pretende alucinarnos: «somos accionistas por tantos miles de pesos.»

De esto se tendrá una prueba evidente, con solo tener á la vista el contrato celebrado en Abril de 1861, por la compañía empresaria que debia construir el tramo de ferrocarril que partiera de esta ciudad para la de Puebla.

En dicho contrato constan nombres de casas y personas respetables, que formaban la compañía fundadora, y se constituian responsables por el capital social de doscientos mil pesos distribuidos de la manera siguiente:

«Por poder de D. Antonio Escandon, como concesionario del privilegio y suscriptor de 250 acciones, *Alejandro Arango y Escandon*.—Suscriptor por 250 acciones, *Gregorio de Mier y Teran*.—Por 50 acciones, *Mariano Riva Palacio*.—Como suscriptor de 500 acciones y ratificando el contrato, *Manuel Escandon*.—Se suscribe por 50 acciones, *Rafael Martinez de la Torre*.—Por poder de D. José María Landa, suscriptor de 50 acciones, *Vicente Escandon*.—Por 250 acciones, *T. Labadie y C<sup>a</sup>*.—Por 80 acciones, *M. Bringas*.—Por 50 acciones, *Basilio Candás*.—Por poder del Sr. D. Clemente Sanz, suscriptor de 50 acciones, *Emilio Pardo*.—Por el Sr. D. Pedro Escudero y Echanove, suscriptor de 50 acciones, *Rafael Martinez de la Torre*.—Conforme á la carta del Sr. D. Pedro Rincon Gallardo fecha 22 del corriente, se suscribe en nombre del señor su padre D. José María Rincon Gallardo, por 200 acciones.—Por 50 acciones, *Agustin Paredes y Arrillaga*.—Por poder del Sr. D. Manuel Terreros, suscriptor de 50 acciones, *Mariano Riva Palacio*.»

Ya vereis con qué facilidad para una empresa de menor entidad que la del ferrocarril de Veracruz, se hace en México, tambien lo que hoy hacen esas grandes casas inglesas por la miserable suma de \$8,000. Pero decidme si los capitales que representan esas respetables casas y personas han valido mas en el terreno de la práctica, que los cinco pesos en efectivo con que han contribuido el sastre, el zapatero y la griseta

para la construcción del ferrocarril de Chalco: examinad escrupulosamente las cantidades en efectivo que hasta la fecha hayan ministrado esas casas inglesas para la construcción del camino de Veracruz, y encontrareis que si algo han dado, no llega esa suma á la décima parte de la que han exhibido ya los modestos artesanos de la ciudad de México, para una empresa mucho mas insignificante. Y las empresas se llevan á efecto, no con nombres pomposos, sino con dinero.

Al citar el ferrocarril de Chalco, no puedo ménos que manifestar, que ese camino se ha construido y se continúa construyendo, sin que para esto haya sido necesario que lo construya la compañía imperial, ni el que se le hayan hecho tan escandalosas concesiones. El ferrocarril Zangronis lleva construidos 7 kilómetros, ántes de recibir ni un centavo por la subvención que se le decretó, y tampoco para este ha sido necesaria la intervención de la compañía imperial.

Creo, señores, por el contrario, que cualquiera compañía es capaz de garantizar debidamente la construcción del ferrocarril de Veracruz, con solo las pródigas concesiones que se consultan en el proyecto que presento; y que solo la compañía imperial es la única incapaz de construirlo, si la nación no se resuelve á dotarla pródigamente por su trabajo como constructora, miniándole además todo el costo del camino, y regalándoselo en seguida; porque en bancarota como se encuentra, la considero incapaz de proporcionarse un centavo, ni en el mercado europeo ni en el mercado mexicano.

Practíquese el avalúo de los tramos construidos y de las obras en construcción; y resultará que el valor real que representen, no alcanzará para cubrir las sumas ministradas por el erario nacional, y las cantidades que adeuda la compañía á diversos acreedores.

Por las razones que llevo expuestas, y por otras muchas que manifestaré al discutirse tan importante negocio, suplico á la cámara se digne discutir el proyecto de ley que tengo la honra de presentarle, y que apruebe de él todo lo que le parezca justo, equitativo y conveniente.

PROYECTO DE LEY SOBRE EL FERROCARRIL DE VERACRUZ.—CONCESIONES.

Art. 1º Se concede á la compañía N. el permiso para construir, hasta su conclusión,

el camino de fierro que debe unir al puerto de Veracruz con las ciudades de Puebla y México, y explotarlo conforme á las prescripciones de la presente ley.

2º Se auxiliará á la compañía con una subvención de nueve millones de pesos, cuya cantidad le será entregada por el tesoro federal, en cantidades parciales de veinte mil pesos por cada kilómetro de camino construido que presentare la compañía, y que fuese aprobada su buena construcción por el ministerio de fomento.

3º La subvención de que habla el artículo anterior, será basada sobre los \$..... 4.126,334, que en pesos aparece haber recibido la compañía, del tesoro de la nación, según la última liquidación practicada.

4º Se concede por solo el tiempo que dure la construcción del camino, la exención de todos los derechos que debieran causar los materiales de construcción, útiles, enseres, rieles, maderas, locomotoras, wagones, trenes de carros, herramientas, carbon de piedra, acémilas, aparejos y guarniciones que fuesen necesarias para la construcción y explotación del camino.

5º Se concede á la compañía la facultad de poder ocupar los caminos públicos y particulares, puentes, calzadas y terrenos que sean necesarios para el establecimiento del ferrocarril, estaciones, oficinas, talleres, almacenes, hoteles para el público y habitaciones para los directores y empleados del camino, haciéndoselos cesion de los terrenos de propiedad nacional; y respecto á los terrenos de propiedad de los Estados, de los municipios, ó de particulares, fijarán el precio de comun acuerdo, y en caso de no conformidad, se procederá al valúo por un perito nombrado por cada parte, y un tercero nombrado de antemano por los peritos, para que decida definitivamente; pero en ningún caso podrán las autoridades ni los particulares, impedir la ocupación de los terrenos ni entorpecer la construcción del camino.

6º Se concederá á la compañía la propiedad de los criaderos metálicos, las de carbon de piedra, y de sal, los mármoles y demas depósitos minerales que se encontrasen en las obras y escavaciones que se hagan en la línea del camino ó sus ramales, siempre que no resulte perjuicio de tercero, y que los denuncie y trabaje, sujetándose en todo á las Ordenanzas de minería, y sin interrumpir la continuación del mismo camino.

7º Se concede á la compañía la facultad:

I. De poder construir dentro de la ciudad

de Veracruz, almacenes á lo largo de la muralla, la cual podrá variar, previa la aprobación de la obra por el ministerio de la guerra.

II. De construir un muelle para descargar la maquinaria, cuyo plano será aprobado por el ministerio de fomento.

III. De establecer una línea telegráfica entre el puerto de Veracruz y la ciudad de México, para el uso particular del camino.

8º Se concede á la compañía la dirección y explotación del camino por espacio de sesenta años, contados desde la fecha de la publicación de esta ley; cumplido dicho término, volverá el camino á la propiedad nacional.

9º La compañía tendrá facultad de emitir acciones por valor de cinco millones de pesos, dividiendo estas acciones en las cantidades parciales que juzgue convenientes, y establezca previamente en sus reglamentos.

10. La nación renuncia en beneficio de la compañía de accionistas, á toda retribución, por la subvención, terrenos y exenciones que concede, renunciando igualmente á todos los derechos que hubiere adquirido anteriormente por cantidades ministradas en cuenta de acciones, quedando por consiguiente nulos y de ningún valor, los títulos de acciones que hasta esta fecha se hubiesen entregado al gobierno por la compañía ó compañías anteriores.

*Obligaciones de la compañía.*

11. Para la construcción total del camino, hasta ponerlo en servicio público, se sujetará la compañía al presupuesto de catorce millones de pesos; y en caso de no estar conforme con esta cantidad, se procederá á la formación de un nuevo presupuesto, por una comisión compuesta de dos peritos nombrados por el gobierno, otros dos nombrados por la compañía, y un tercero nombrado por estos peritos para que decida en caso de diferencia.

Este nuevo presupuesto será presentado al congreso de la Unión, para que este determine si debe aumentarse ó disminuirse la cantidad que representan las acciones; pero estas operaciones, en ningún caso entorpecerán la construcción del camino.

12. La compañía estará obligada á concluir la construcción del ferrocarril, hasta poner en servicio público la línea de Veracruz á la ciudad de México, y el ramal de la ciudad de Puebla, en el término preciso

de cuatro años, contados desde la fecha en que se le decretase la concesión y el permiso por el congreso de la Unión.

13. Estará obligada igualmente, á mantener en buen estado de servicio los tramos puestos en explotación, y los que en lo sucesivo se pusiesen, á recibir la carga y pasajeros que conduzcan los demas ramales que se estableciesen, para cuyo efecto habrá constantemente uno ó mas agentes del gobierno, que vijilen sobre el buen estado del camino y el buen servicio público, sujetándose la compañía á todas las providencias y disposiciones que sobre este particular dictare el supremo gobierno.

14. Queda obligada á reponer en su estado primitivo, los caminos públicos ó particulares, los puentes y calzadas que hubiese ocupado, así como también á restablecer y asegurar por su cuenta, los desagües ó rios que se hayan suspendido, detenido, modificado ó cambiado de dirección en su curso á causa de las obras del camino. Las indemnizaciones por perjuicios originados en cualesquiera de estos casos, serán satisfechos por la compañía.

15. Es de la responsabilidad de la compañía cubrir los jornales de los trabajadores, los precios de los materiales, y todos los gastos hechos y por hacer en la construcción del camino, aun cuando los trabajos se ejecuten por contratistas ó sub-contratistas, pues estos lo hacen en representación de la misma compañía.

16. Hará grátis el servicio del correo, siempre que por esto no haya que interrumpir las horas de salida de los trenes, y las detenciones en los puntos fijados por los reglamentos de la compañía.

*Disposiciones generales.*

17. Las obligaciones que se imponen á la compañía, se suspenderán si sobreviene fuerza mayor ó caso fortuito, que embaracen los trabajos. La compañía deberá presentar al gobierno general, las noticias y pruebas de haber ocurrido un caso fortuito ó 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 la compañía alegar en ningún tiempo la existencia de caso fortuito ó de fuerza mayor. Igualmente deberá presentar la compañía al gobierno general, las noticias y pruebas de que los tra-

bajos han continuado en el acto de cesar el impedimento, ó á lo sumo dentro de un mes de haber cesado. Solamente se abonará á la compañía el tiempo que hubiere durado el impedimento.

18. Si presentado á la aprobacion del ministerio de fomento un tramo de ferrocarril construido de un kilógramo, ó mas, no fuese entregada en el término de un mes la cantidad correspondiente, conforme al art. 2º de esta ley, la compañía no tendrá obligacion de continuar sus trabajos, ni se le contará como hábil el tiempo que trascurra desde esa fecha, hasta en la que fuese cubierta dicha cantidad.

19. El tesorero del erario federal, no podrá entregar cantidad alguna para la empresa del ferrocarril, si no se le presentan las constancias de haber quedado construido y aprobado por el ministerio de fomento, el tramo por el que se deba satisfacer la subvencion. Cualquiera cantidad que entregase sin estos requisitos, ó la anticipare, será de su estrecha responsabilidad, sin que pueda escudarse con haber recibido órdenes dictadas por el ejecutivo.

20. En los tramos ya construidos, y en los que se pusiesen en lo sucesivo al servicio público, solo podrán cobrarse los fletes y pasajes conforme á la siguiente tarifa, la que no podrá ser aumentada sino por ley dictada por el congreso de la Union.

#### Fletes de Veracruz á México.

1ª clase.....	\$ 10	por carga de 16 arrobas.
2ª clase.....	8	" "
3ª clase.....	6	" "

Los efectos nacionales tendrán un 25 por ciento de rebajo.

#### Fletes de México á Veracruz.

1ª clase....	\$ 5	por carga de 16 arrobas.
2ª clase....	4	" "
3ª clase....	2 50	" "

#### Tarifa general de pasajes.

1ª clase.....	\$ 25	por persona.
2ª clase.....	10	" "
3ª clase.....	5	" "

En los tramos parciales de los pueblos intermedios, se cobrarán los fletes y pasajes proporcionados á las distancias, fijándose las tarifas correspondientes en cada estacion, y marcando las distancias por kilómetros.

21. La clasificacion de efectos de primera, segunda y tercera clase, será presentada

por la compañía, y aprobada y modificada por el ministerio de fomento.

22. La compañía concesionaria, á los dos meses de decretada la concesion del permiso, presentará la razon social de su organizacion, determinando el número de accionistas que la forman, expresando los nombres de estos, los de los individuos que formen la compañía empresaria ó constructura, y el capital social que cada uno representa, cuyo capital solo podrá ser garantizado por casas ó individuos radicados en la nacion mexicana.

La simple omision en el cumplimiento de este artículo, produce la pena de caducidad de que hablarán los artículos posteriores.

23. Todos los individuos ó compañías que interviniere ó hayan intervenido en los negocios del ferrocarril, sea como empresarios, agentes, apoderados, accionistas, ó con cualquiera otro encargo ó denominacion, no tendrán ningun otro carácter que el de mexicanos, sujetos en un todo á las leyes y autoridades del país.

24. Este permiso caduca:

I. Por enajenar, ceder ó hipotecar los derechos, en todo ó en parte, á un gobierno extranjero, ó reclamar la compañía empresaria por cualquier pretexto, derechos de extranjería.

II. Por enajenarlos, cederlos ó hipotecarlos á cualquier individuo ó corporacion, sin previo consentimiento del gobierno.

III. Por no concluir dicho camino en el término de cuatro años, ó por faltar á alguna de las obligaciones que impone esta ley á la compañía.

25. La pena de caducidad por las causas á que se refieren los párrafos 2º y 3º del artículo anterior y el art. 22 de esta ley, no solo producirá la pérdida de la concesion del permiso, sino que traerá consigo la pérdida de la direccion y explotacion del camino, que podrá cederse á otra compañía, no quedando mas derecho á la compañía caduca, que representar como accionista por el valor que aparezca en la parte del camino construido, deduciendo antes de ese valor las cantidades que por subvencion ó por cualquier otro título, hubiese ministrado el tesoro nacional ó el de los Estados.

26. La pena de caducidad por las causas á que se refiere el párrafo 1º del artículo 24, ademas de las penas que establece el artículo anterior, producirá accion criminal contra los infractores, como traidores á la patria; sufriendo, en consecuencia, una mul-

ta que equivalga á la mitad del capital que representen en el camino, sin perjuicio de las demas penas á que se hagan acreedores conforme á las leyes generales del país.

27. Se derogan todas las leyes, disposiciones ó concesiones que se hubieren dictado anteriormente á esta ley, relativamente al ferrocarril de Veracruz y México.

#### Artículos transitorios.

28. La compañía actualmente empresaria del ferrocarril de Veracruz y México, al mes de publicada esta ley, manifestará ante el gobierno su conformidad en continuar con la empresa, sujetándose en un todo á las prescripciones y obligaciones que se establecen.

Su negativa, aun con el pretexto de hacer observaciones, ó su simple omision, darán por caducos todos los derechos que pretendiesen haber adquirido; y el camino entrará desde esa fecha, por causa de utilidad pública, al dominio de la propiedad nacional, en cuyo caso se observarán las siguientes prevenciones:

I. Se procederá al valúo de los tramos del ferrocarril, estaciones y oficinas construidas; de las obras de arte y terrasería en construccion; de los materiales, terrenos, útiles y herramientas comprados por la compañía, y que se consideren haber sido necesarios para la construccion del camino; de las locomotoras y wagoes de todas clases que estén en servicio; de las locomotoras, wagoes, durmientes, maderas, leña, carbon de piedra, trenes de carros y acémilas, que presentase la compañía en estado de servicio.

II. Se nombrará un perito por el gobierno, otro por la compañía, y un tercero nombrado de antemano por ambos peritos, para que practiquen el avalúo de lo construido y existente entre esta ciudad y la villa de Orizava; igual nombramiento se hará para los peritos que deban practicar el avalúo de las obras y existencias entre Orizava y Veracruz.

III. Los peritos no podrán apreciar ningun gasto que se hubiere erogado por torpeza, ó por reposiciones de mala construccion en el camino.

IV. La compañía presentará al ministerio de fomento, en el término de quince dias, la manifestacion justificada del número de accionistas que la forman, con expresion de las cantidades que cada uno hubiese exhibido para la construccion del camino; de las

contratas que dicha compañía hubiese celebrado por útiles ó materiales de construccion ó explotacion, y de los pedidos que hubiese hecho al extranjero, y cuyos efectos debieran situarse en Veracruz, á los tres meses contados desde la fecha en que el camino entre á la propiedad de la nacion.

V. De las cantidades que resulten por el valúo practicado conforme á las prevenciones 1ª, 2ª y 3ª, se deducirán los \$4.126,334, que en pesos aparece haber recibido la compañía, segun la última liquidacion practicada. Se deducirán, ademas, las cantidades que posteriormente apareciere haber ministrado el gobierno para proteccion de la empresa; y si resultare algun excedente de esas cantidades en favor de la compañía, se le reconocerá con hipoteca especial del camino, y responsabilidad del erario nacional; causando desde esa fecha un rédito de 8 p<sup>o</sup> anual, hasta su completo pago, el que se efectuará con las dos terceras partes de los productos totales del camino, y con las cantidades que el congreso decretase para este pago.

VI. Se cederán en beneficio de la compañía caduca, todos los productos hasta la fecha en que ha explotado el camino, y que debieran corresponder á la nacion como utilidades ó réditos del capital de \$4.000,000 que ha ministrado.

VII. Las contratas de que habla la prevencion 4ª, serán reconocidas por la nacion, siempre que estén conformes con los precios corrientes de plaza; y respecto á los pedidos hechos al extranjero, el gobierno ó la nueva empresa concesionaria, irá pagando el valor de los efectos, á medida que estos vayan llegando al puerto de Veracruz.

29. En caso de no estar conforme la compañía con la cantidad que se expresa en la prevencion 4ª del artículo anterior, se procederá á una nueva liquidacion de todas las cantidades entregadas á dicha compañía, sin deducciones de ninguna especie; pues si la compañía pretendiese hacer alguna, presentará ante la cámara sus partidas justificadas, para que esta resuelva si son ó no admisibles.

30. En caso de que la actual compañía no continúe con la empresa, las compañías que la solicitaren nuevamente, se sujetarán en un todo á las prescripciones de la presente ley.

Sala de sesiones, Setiembre 22 de 1868.  
—Peña y Ramirez.