

Guerrero (Atenógenes), Guerrero Moctezuma, Guzman (Juan), Guzman (Ramon), Lama, Leyva (Genaro), Lerdo de Tejada, Lopez, Mancera, Marin Esquivel, Mariscal (Alonso), Mejía (Francisco), Mejía de Leon, Mendez (Victor), Mendiola, Medrano, Morales Puente, Moreno (Espiridion), Moreno (Silviano), Muñoz, Nuñez, Pantoja, Peña y Ramirez, Pizano, Prieto, Ramirez (Juan), Ramos (Onofre), Rios y Valles, Rodriguez Gallaga, Rojas, Rojo (Mariano), Rojo (Manuel), Romero Rubio, Sierra, Torres, Tovar, Yañez, Zamacona,* Zárate (Julio).

El C. BARANDA J., secretario.—Vuelve el dictámen á la comision?—No vuelve.—Está desechado.

El C. YAÑEZ, presidente.—Se levanta la sesion pública para entrar en secreta de reglamento.

SESION DEL 2 DE OCTUBRE DE 1868.

Presidencia del C. Yañez.

A la una y treinta y cinco minutos comenzó la sesion, hallándose presentes 121 representantes.

Leida y aprobada con algunas rectificaciones el acta del dia 1º, la secretaria dió cuenta con las siguientes comunicaciones:

Del ministerio de gobernacion, contestando de enterado á la nota en que se le avisa el nombramiento de presidente y vicepresidente del congreso.—Al archivo.

De la legislatura de Colima, avisando que ha abierto el tercer período de sus sesiones ordinarias.—Enterado y al archivo.

* Aunque en la crónica parlamentaria del 1º de Octubre, apareció el nombre del C. Zamora en la negativa esto fué un error que dió origen á la siguiente rectificacion:

“Sr. D. Francisco Zarco.—Casa de vd. Octubre 2 de 1868.—Apreciable amigo,—En la crónica parlamentaria de ayer publicada en el *Siglo* de hoy, he visto con sorpresa que se ha puesto mi nombre entre los de los señores diputados que votaron por la negativa el negocio del ferrocarril.

Desde hace mas de ocho dias que no concurrí á las sesiones por mis enfermedades, y no he podido por lo mismo haber votado: advertiré á vd. que si hubiera asistido á la sesion de ayer, habria sido mi voto por la afirmativa, pues creo que era de aprobarse el dictámen de la mayoría de la comision de ferrocarril.

Sírvase vd. publicar esta rectificacion y aceptar el aprecio de su amigo y S. S.—*J. Antonio Zamora.*”

Del gobierno de Colima, remitiendo el decreto relativo al mismo asunto.

El trámite anterior.

Del gobierno de Veracruz, remitiendo un decreto del congreso del Estado, por el que autoriza á los recaudadores de rentas á usar de la facultad económico-coactiva, con arreglo al supremo decreto de 20 de Enero de 1837.

Al archivo.

Del gobernador de Yucatan, avisando que hace uso de la licencia que se le tiene concedida, y entrega el gobierno al ciudadano vice-gobernador del Estado.

Enterado y al archivo.

Del ciudadano vice-gobernador de Yucatan, avisando que se ha hecho cargo del gobierno del Estado.

El mismo trámite.

Del gobierno de Puebla de Zaragoza, remitiendo un decreto de la legislatura, por el cual autoriza la construccion de una vía férrea de la capital del Estado hasta el punto navegable del Mescala, pasando por Izúcar.

A petición del C. Esperon, se leyó el decreto.

Enterado y al archivo.

Los ciudadanos diputados por San Luis, presentaron la siguiente proposicion:

“La primera comision de hacienda despachará de preferencia la iniciativa de la legislatura de San Luis, sobre amortizacion de la moneda de cobre.”

Se tomó en consideracion y se puso á discusion.

El C. MATA.—En la primera comision de hacienda no existe el expediente. Esta mañana ha recibido varios, y no sé si entre ellos está el de que se trata; pero, en nombre de la comision, ofrezco que si acaso ya está en nuestro poder, será despachado de preferencia.

El C. BALBONTIN.—Hace una ó dos horas estuve en la secretaria á preguntar, y se me dijo que á las nueve de la mañana se le habia entregado á la comision.

Sin mas debate, se aprobó la proposicion.

Se dió lectura al siguiente proyecto de ley, que pasó á la primera comision de justicia:

“Señor:—Uno de los pensamientos mas humanitarios, mas filosóficos y que mas honran nuestra reforma política, es sin duda la memorable promesa de abolir para todos los delitos la pena de muerte, esa pena, cuyos mejores apologistas tienen que cerrar los

oidos á la voz de la filosofía, al clamor de la naturaleza y á la eterna enseñanza de la historia: tienen que sancionar el crimen, queriendo imponer el suicidio para evitar el verdugo.

La última vez que se presentó al congreso la abolicion absoluta de la pena de muerte, no se admitió á discusion solo porque el ejecutivo aun no habia establecido el régimen penitenciario.

Al gobierno ni han faltado, ni faltan grandes edificios públicos que puedan servir de penitenciarías, puestó que éstas, mas bien merecen tal nombre por lo especial de su régimen, que por lo material del edificio.

De este antecedente se deduce sin violencia, que no es imposible ni siquiera difícil al poder administrativo establecer muy pronto el régimen penitenciario, si al efecto lo autoriza el poder legislativo para dedicar algunos de sus edificios públicos á este benéfico objeto, y si cede tambien á los Estados en donde tiene edificios la federacion, los necesarios para el mismo fin.

En Durango, en Guadalajara y en Morelia, existen hermosas penitenciarías casi al concluir, y no dudo que se agitaria su término, si la pena de muerte hubiere de abolirse para un plazo dado.

Un monumento de gloria levantará la humanidad al congreso de 1868, si el mudo de Colon tomare esta iniciativa, y sacudiendo con mano fuerte la pesada herrumbre de un cúmulo de siglos, diere ese paso gigantesco en la preciosa senda del progreso.

Por tales consideraciones, me atrevo á proponer á la deliberacion del congreso el siguiente:

PROYECTO DE LEY.

Art. 1º Para el dia 5 de Mayo próximo, la autoridad administrativa federal habrá establecido el régimen penitenciario en el Distrito; quedando autorizada al efecto para disponer de los edificios públicos que juzgue necesarios.

Art. 2º Se autoriza igualmente al poder ejecutivo federal, para que ceda á los Estados en donde tuviere edificios, los que sean necesarios para establecer el régimen penitenciario.

Art. 3º Desde el mismo dia 5 de Mayo de 1869, quedará abolida absolutamente la pena de muerte en la república mexicana.

Art. 4º Los reos á quienes hubiere de imponerse la pena de muerte, se les condenará á prision penitenciaria por el término de once á quince años.

Sala de sesiones del congreso de la Union. México, Octubre de 1868.—*Rios y Valles. —Mata.—Avila Eleuterio.—Tovar.—Zamacona.—Siliceo.—Zárate J.—Sanchez Azcona.*”

La diputacion de Coahuila hace suyo el anterior proyecto de ley.—*Blanco.—Gomez Cárdenas.*

En seguida se dió primera lectura al siguiente proyecto de ley de la comision de industria, que se mandó imprimir y que se reparta:

Señor.—La comision de industria ha estudiado con todo el detenimiento que demanda su importancia, las bases generales para concesion de ferrocarriles que varios ciudadanos diputados presentaron á la cámara, y que hizo suyas la diputacion de Veracruz.

En trabajo de interes tan delicado para el bienestar de la república, la comision no puede pretender que ha acertado al formar el proyecto que hoy tiene el honor de someter á la deliberacion del congreso; pero sí está segura de haberse consagrado á su estudio con la conciencia de que una ley general sobre concesiones de ferrocarriles, facilitará grandemente su ejecucion; y por defectuosa que ella sea, será una norma que ajuste las pretensiones inconsideradas de las empresas, alejando la ocasion de que considerados los proyectos uno á uno y sin regla á que sujetarlos, pueda arrancarse á la poca prevision ó al patriotismo ciego, una concesion inconveniente á los intereses públicos.

La comision, penetrada de la gran dificultad que hay para que el congreso pueda examinar concienzudamente y en todos sus detalles, un proyecto de vía férrea, consulta que el ejecutivo quede encargado de hacer las concesiones con sujecion á las reglas que se le demarcan en el proyecto, dejando siempre al congreso la votacion de las subvenciones pecuniarias que deban concederse á las empresas para auxiliar sus trabajos, tanto porque corresponde al poder legislativo la autorizacion de todo gasto de los fondos públicos, cuanto por ofrecer este medio el de desaprobar una concesion mal meditada por el ejecutivo, sin perjudicar ningun interes legítimo.

El proyecto consulta la libertad á los Estados y á las municipalidades, para hacer concesiones para la construccion de ferro-

carriles dentro de sus respectivos límites, lo que no solo es conforme con nuestro sistema político, sino que en concepto de la comisión, tenderá eficazmente á desarrollar los preciosos elementos de riqueza de los Estados. Como se presentarán muchos casos en que la postracion en que han dejado al país los errores de nuestra vida pasada, impida á las localidades poder auxiliar á las empresas que consideren de importancia, se consulta en el proyecto que el poder federal pueda subvencionar á las empresas que obtengan concesiones municipales ó de Estado; pero pareció justo exigir para tales casos que las localidades se conformen, al hacer sus concesiones, á lo prescrito en la ley federal de la materia.

Aunque el código de comercio deberá especificar las calidades requeridas para organizar las compañías anónimas, la comisión ha juzgado oportuno, mientras aquel se expide, que en la ley de ferrocarriles queden consignados algunos requisitos sobre el domicilio y representacion de las compañías, así como la representacion del gobierno en la direccion de las empresas.

El país ganará inmensas ventajas con el desarrollo de sus elementos, y las propuestas de las empresas, aunque no lleguen hasta la realizacion de sus proyectos, producirán por lo menos la de indicar nuevos senderos á la especulacion; pero una vez iniciada la idea de una mejora, si esta no se realiza por culpa de una empresa, el país resiente por lo menos el perjuicio de la pérdida de tiempo, y es por lo mismo acreedor á una compensacion, que la comisión propone se le dé mediante la fianza de persona abonada y domiciliada en el país, en el caso de que perfeccionada una concesion, no cumpla la empresa sus estipulaciones.

Uno de los medios de subvencion que se consultan en el proyecto, es la cesion de terrenos baldíos en secciones alternadas con las que se reserven á la nacion á uno y otro lado de los caminos de fierro, y se indican reglas para que la cesion no se tenga por definitiva sino en el caso de llegarse á la explotacion de los ferrocarriles.

Tambien se dan reglas para expropiacion de propiedades de particulares en beneficio de las empresas de ferrocarriles, procurando precaver el perjuicio á los propietarios mediante preferencias que por tiempo determinado se les acuerdan para obtener la devolucion de los bienes expropiados, si las empresas no cumplen sus estipulaciones respec-

to á la construccion de las obras, ó vender nuevamente los terrenos expropiados.

Las subvenciones que la nacion otorgue se han dividido en donaciones y préstamos, adoptando en ambos casos la idea de que sean por trabajo hecho y con relacion al costo de las obras, para lo que se consulta una diferente subvencion para vías explotables por traccion animal y para las que lo sean por locomotivas de vapor; dejando sin embargo expedito el derecho de las empresas, para obtener la diferencia entre ambas subvenciones si convirtieren á la explotacion por vapor, vías que lo fueren por traccion animal. Cree la comisión que la adopcion de ferrocarriles por traccion animal, contribuirá al mas pronto desarrollo de nuestros ricos elementos; pero ha cuidado, sin embargo, de que no descansen en ellos las mejoras, sino que una vez conseguidas se facilite el tránsito de la explotacion animal al vapor, aprovechando nuevas franquicias por parte del gobierno y los elementos desarrrollados ya en cierta escala por la primera explotacion.

Para proveer á las subvenciones, consulta el proyecto que los presupuestos anuales consignen al ministerio de fomento un millon de pesos por lo menos, y que ademas se destine al mismo objeto el producto de los bonos que las empresas de ferrocarriles deberán dar al gobierno, para garantizar los préstamos que se les hicieren.

Consulta tambien la comisión que las compañías no puedan realizar acciones sino por el costo efectivo de las obras, y fija el lucro que les será lícito conceder á los empresarios.

Se ha consultado tambien la construccion de telégrafos á lo largo de las vías férreas, cuidando de que si se destinan al servicio público, sea sin detrimento del especial de la vía.

Por último, se establece que las empresas rindan informes sobre los puntos generales de su explotacion, regularizándolos conforme á modelos que formará el ministerio, para que tales informes sean fructuosos en el estudio y formacion de nuestra estadística.

La comisión concluye sometiéndolo á la deliberacion del congreso el siguiente

Proyecto de ley general sobre caminos de fierro.

Art. 1º Las concesiones para la construccion y explotacion de ferrocarriles en el

Distrito y territorios de la federacion, y de los que de los puertos partan hácia el interior de la república, ó unan entre sí dos ó mas localidades pertenecientes á diferentes Estados, serán otorgadas por el poder ejecutivo federal, con arreglo á las prescripciones de esta ley, quedando reservada al congreso de la Union la facultad de conceder subvenciones pecuniarias para el establecimiento de los expresados ferrocarriles.

Los Estados y las municipalidades podrán hacer concesiones ó contratos para el establecimiento de vías férreas dentro de sus respectivas demarcaciones, y el congreso de la Union, si lo juzgare conveniente, podrá tambien conceder subvenciones á estos caminos de fierro; pero para tal caso, los Estados y las municipalidades deberán sujetarse en sus concesiones á lo prescrito en esta ley.

Las subvenciones se concederán para vías cuyo establecimiento haya sido previamente autorizado por el ejecutivo, ó antes de tal autorizacion. En el primer caso, la denegacion del auxilio pecuniario no anulará la concesion hecha por el ejecutivo, á menos que esta sea condicional y establezca para perfeccionar las mútuas obligaciones que en su virtud contraigan el gobierno y las empresas, la necesidad de que la subvencion sea concedida. En el segundo caso, despues de autorizada la subvencion por el congreso, el ejecutivo reglamentará la concesion conforme á esta ley.

Cuando el gobierno lo crea conveniente, podrá convocar postores para rematar la construccion de vías férreas con arreglo á bases que con la necesaria anticipacion se publicarán, sin que estas puedan separarse de las prescripciones de esta ley.

Art. 2º Los ferrocarriles de que habla la fraccion primera del artículo anterior, podrán ser construidos y explotados por cualquiera persona ó personas, sujetándose la organizacion de las compañías que con tal fin se formaren, á las siguientes bases generales.

I. Las compañías estarán domiciliadas en la república, ó por lo menos tendrán en ella un agente responsable, amplia y legalmente facultado y autorizado, para dar el debido cumplimiento á las obligaciones que á cada una le fueren impuestas por su concesion ó por las leyes y reglamentos generales. A este representante se dirigirán las comunicaciones ú órdenes, ya sean oficiales ó judiciales, sin que para no cumplirlas pue-

da alegarse la falta de recibo, con tal que hayan sido entregadas en la oficina de dicho representante.

II. En la junta directiva de cada compañía, tendrá el gobierno por lo menos la representacion de dos sétimas partes de los miembros que la formen, y si la nacion fuere accionista, el gobierno tendrá ademas la representacion que corresponda á sus accionistas.

III. Ninguna compañía se tendrá por legítimamente organizada si no lo fuere por el voto ó consentimiento de los accionistas, emitido con arreglo á sus estatutos, los que deberán ser aprobados por el ministerio de fomento.

IV. Las empresas ó compañías no podrán emitir acciones ú obligaciones por una suma mayor que el duplo de los presupuestos aprobados, ni realizarlas por mayor cantidad que la suma del costo efectivo del camino y sus dependencias, y un 25 p^o mas, que se señala como el lucro máximo que será lícito á los accionistas conceder á los empresarios.

Art. 3º Las solicitudes de concesiones para construir y explotar caminos de fierro, se presentarán al ministerio de fomento acompañadas de los documentos siguientes:

Descripcion general de la vía.

Presupuesto aproximado de su costo.

Fianza eventual de diez pesos por kilómetro de extension probable de la vía, otorgada por persona abonada y domiciliada en el país, la que expresará la obligacion de satisfacer hasta el total de la suma afianzada en el caso de que aceptada la concesion dentro del plazo que al efecto se señalará en cada caso, no se cumplieren con las obligaciones que ella imponga á los concesionarios. Estas fianzas no obligarán á los fiadores sino desde que los concesionarios acepten las concesiones, fijándose entónces el monto de las fianzas segun las circunstancias de las mismas. Al hacerse cada concesion podrán las empresas proponer distintos fiadores, con tal que los nuevos tengan los mismos requisitos que los eventuales; pero si no los presentasen, estos quedarán definitivamente obligados en los términos de su fianza.

Art. 4º En cada concesion se fijarán:

I. Reglas generales para el caso en que fuere conveniente que los caminos de fierro pasen á ser de propiedad nacional, mediante la indemnizacion que corresponda.

II. Cuáles deben ser los medios emplea-

dos para la traccion y cuáles las dimensiones adoptadas para la construcción de las

partes principales, pudiendo éstas variar entre los siguientes límites:

	Para traccion animal.		Idem por vapor.	
	Máximo.	Mínimo.	Máximo.	Mínimo.
Peso de los carriles, siendo de fierro, metro lineal.....		15 kil.		25 kil.
Ancho interior de la vía en metros.....	1.45	1.44	1.45	1.44
Id. de intervía.....		1.80		1.80
Radios de las curvas para vía de dos carriles.....		25.00		100.00
Altura por cada metro de distancia horizontal.....	0.08		0.05	
Largo de las partes rectas, comprendidas entre dos curvas en sentido inverso.....		20.00		100.00
Ancho de los terraplenes para una vía en su parte superior.....		3		3
Id. de las banquetas entre el pié del terraplen y la orilla del foso.....		0.50		0.50
Talud para los terraplenes, fosos, cortaduras y demas obras de tierra.....		El natural.		El natural.
Distancia entre las paredes de los puentes, escavaciones ó puertas, y los costados de las máquinas ó carruajes.		0.50		0.50

III. Plazos proporcionados dentro de los cuales los concesionarios deberán comenzar y concluir los trabajos de construcción, hasta poner el ferrocarril en estado de explotarse y presentar al ministerio de fomento, los planos y perfiles de las obras que hayan de ejecutarse para el establecimiento de la vía; las fianzas definitivas y los planos y perfiles de los terrenos y edificios que hayan de ser expropiados ó cedidos, sin cuyo requisito, unido á la aprobación del ministerio de fomento, no se podrá emprender ningun trabajo en los terrenos públicos. Los plazos para la presentación de los planos y perfiles generales de cada vía, no excederán de cinco dias por cada kilómetro de su extensión.

IV. El máximo de los precios de peaje, pasaje y flete, que haya derecho á percibir, sin que estos puedan exceder de los siguientes:

Tarifa para viajeros mayores de doce años, con treinta kilogramos de equipaje, por persona y por kilómetro.

1ª clase.....	5 centavos.
2ª „.....	3 „
3ª „.....	2 „

Tarifa de mercancías por tonelada de mil kilogramos y por kilómetro.

1ª clase.....	8 centavos.
2ª „.....	6 „
3ª „.....	4 „

En las costas y terrenos despoblados, los precios establecidos para el transporte de mercancías, podrán elevarse hasta el doble.

Estas tarifas y las de peajes serán revisadas por lo menos cada cinco años, y en ellas se hará una reducción proporcionada siempre que los productos anuales libres excedan de 15 p^o del capital invertido. Así esta revisión como la clasificación de efectos, se hará por cinco personas, de las cuales dos serán nombradas por el ministerio del ramo, dos por la empresa, y la última por las cuatro anteriores.

Art. 5º El ministerio de fomento ejercerá una constante vigilancia sobre la buena construcción y estado de los caminos y de sus dependencias, y en cualquier tiempo tendrá la facultad de dictar y hacer que se ejecuten las disposiciones conducentes á asegurar que la explotación se haga sin peligro para las personas ó para las cosas.

El propio ministerio podrá modificar como lo crea conveniente, pero sin que sus modificaciones se opongan á la concesión, los planos, perfiles ó proyectos que se le presenten. Si los concesionarios creyeren que las disposiciones ó modificaciones del ministerio son opuestas á su concesión ó contrata, podrán entablar los recursos legales.

Las empresas podrán proponer al ministerio cualesquiera modificaciones que creyeren conveniente hacer sobre los trazos

aprobados: tambien podrán tomar copia de los planos y cartas geográficas, pertenecientes á los archivos públicos, cuando éstas puedan servir á sus trabajos.

Art. 6º Las empresas tendrán derecho:

I. De establecer sus vías férreas sobre los caminos públicos, con tal que, separándolas completamente por una barda ó foso de dimensiones convenientes, quede expedita para el tráfico ordinario una faja de diez metros de ancho por lo menos.

II. De introducir libres de todo derecho, aun el municipal y de peajes, los efectos siguientes: alambre y aparatos telegráficos, carbon de piedra, locomotivas, plataformas para carga y giratorias, rieles y wagones para carga y pasajeros.

III. De percibir una justa indemnización por los perjuicios que en sus obras les resulten, en caso de que se establezca uno ó mas ferrocarriles que atraviesen los suyos, ó se empalmen con ellos, siendo obligación de ambas empresas el erogar por mitad los gastos necesarios, y mantener los guardas y barreras suficientes para prevenir cualquiera desgracia. La explotación de ambas vías se combinará de manera que no haya lugar á accidentes.

Art. 7º Las empresas tendrán obligación:

I. De restablecer y asegurar por su cuenta los caminos, rios ó desagües que por sus obras hubieren sido modificados, sin que por esto se entienda que puede detenerse el curso de las aguas, ni interrumpirse el libre tránsito sobre las vías públicas ó particulares. Si de estas modificaciones ó de la explotación resultare desgracia ó perjuicio de tercero, será indemnizado por la empresa.

Las modificaciones en los caminos ó corrientes de agua, se harán con la prévia aprobación del ministerio de fomento; y al reponerse aquellos, no se les dará menor anchura de la que antes tenían, ni curvas de menos de treinta metros de radio, ni pendientes mayores de cinco por ciento.

II. De sujetarse á las leyes y reglamentos generales de la república, sobre policía y vías de comunicación, y de mantener constantemente en buen estado, tanto los caminos como sus dependencias accesorias. En caso de que despues de segundo requerimiento no hicieren las obras ó reparaciones necesarias, éstas se ejecutarán por el ministerio de fomento, á espensas de la empresa, la que, como multa por su negli-

gencia, pagará un tanto igual al costo de las obras hechas. Estas multas se aplicarán al fondo de que habla el art. 16.

III. De permitir sobre sus vías el paso de trenes pertenecientes á otras empresas, mediante los precios y condiciones que se convinieren por una junta de cinco personas, representando dos á cada empresa y una al ministerio de fomento. Estos convenios serán sometidos á la aprobación del propio ministerio.

IV. De conducir en sus trenes por un precio que no exceda de la mitad de los de su tarifa, las tropas, materiales de guerra, objetos pertenecientes al gobierno, y agentes autorizados por escrito que viajen por asuntos del servicio público.

V. De conducir sin estipendio alguno á los ingenieros en comision del servicio público, á los empleados del correo, y la correspondencia despachada por las administraciones, siendo esta entregada y recibida con las formalidades debidas.

VI. De transmitir los mensajes telegráficos, enviados por los empleados ó funcionarios de la federación ó de los Estados, sobre asuntos del servicio público, por la mitad de los precios de su tarifa.

VII. De comenzar y concluir sus trabajos dentro de los plazos que se fijen, bajo la pena de declararse caduca la concesión, y de perder de la cantidad que hubieren afianzado la suma correspondiente á la parte de la vía que no se hubiere construido.

Art. 8º Las concesiones caducarán:

I. Por ser hipotecadas, enajenadas ó cedidas en todo ó parte á cualquier gobierno extranjero.

II. Por ser hipotecadas, enajenadas ó cedidas á cualquier individuo ó corporación, sin prévio permiso de las autoridades que las hayan hecho.

III. Por la suspensión absoluta de los trabajos de construcción, de explotación ó de reparación, durante dos meses sin causa justificada.

IV. Por no comenzar ó concluir las obras, ó por no presentar los planos y perfiles ó las fianzas definitivas en los plazos que se señalen, así como por no llenar las prescripciones de esta ley.

En caso de caducidad, el gobierno se hará cargo de la administración y depósito de las obras; y prévio valúo hecho en los términos ordinarios de las que deban utilizarse, rematará al mejor postor tanto la conclusión de éstas, como las partes ya ejecutadas,

entregando á la empresa cesante la parte que le corresponda del precio obtenido en el remate, deducidos los gastos y la subvencion si la hubiere.

Si en tres almonedas á tres meses de intervalo no hubiere postores, ó las ofertas de estos no fueren bastantes para cubrir la diferencia entre las dos terceras partes del valú y la suma de la subvencion y gastos erogados por el gobierno, las obras ejecutadas pertenecerán á la nacion, la que reconocerá á la empresa caduca las dos terceras partes del valor de las obras utilizables, deducida la subvencion y gastos. Este residuo, no causará rédito y será pagado con los productos líquidos de la explotacion, ó de nuevo remate que hará el ejecutivo cuando lo juzgue oportuno.

Si en alguna de las tres primeras almonedas se verificase el remate, la empresa en que este se fincare asumirá las obligaciones de la empresa caduca, relativas á la ejecucion de las obras y pago de la subvencion, gozando tambien de los mismos derechos que la concesion primitiva otorgase á la empresa cesante.

Art. 9º. Se suspenderán las obligaciones de una empresa si sobreviniere caso fortuito ó de fuerza mayor, por todo el tiempo que dure el impedimento y dos meses mas, con tal que la suspension se justifique antes de sesenta dias de haber comenzado, y que los trabajos continúen dentro de igual plazo despues de haber cesado el impedimento.

Art. 10. De los terrenos de propiedad federal que se encuentren en el trayecto aprobado para un camino de fierro, se entregarán sin retribucion los que fueren necesarios para establecer un camino de doble vía con sus estaciones, depósitos y demas dependencias naturales.

Si antes de diez años de haber sido entregados, y durante dos ó mas, dejaren estos terrenos de servir directamente al ferrocarril ó á sus dependencias, volverán al dominio de la nacion. Pasados quince años, las empresas podrán disponer de ellos libremente; pero antes de este plazo, solo podrán enagenarlos pagando á la nacion el total valor que hubieren tenido al hacerse la entrega de ellos.

Art. 11. Luego que un ferrocarril esté en estado de explotarse, ya sea en su totalidad ó en tramos de mas de cinco kilómetros, el gobierno entregará la mitad de los terrenos baldíos de propiedad federal que

se encuentren en una zona de cuatro kilómetros de ancho en ambos lados, bajo las reglas y condiciones siguientes:

I. El deslinde y levantamiento de planos de los terrenos que deban cederse, se hará á expensas de la empresa, nombrando el gobierno la mitad del número de ingenieros que lo hayan de efectuar, y siendo estos pagados con igualdad á los de la empresa.

II. La cesion no será gratuita en caso de que por mas de dos años y sin causa justificada, deje de explotarse el ferrocarril cuyo establecimiento la hubiere determinado, pagándose entonces los dichos terrenos por el valor que hubieren representado al hacerse la cesion.

III. La division se hará en lotes de igual superficie, tomando como línea de partida la direccion media de la vía férrea, y dejando libre al derredor de cada lote un camino de quince metros de ancho.

IV. Donde su extension lo permita, los terrenos se dividirán por cuadrados de cuatro kilómetros por lado, y si hubiere ó sobrare una porcion de menos de ocho kilómetros de largo, se dividirá por mitad.

V. Las porciones divididas se numerarán separadamente en cada lado, comenzando en ambos por la misma extremidad y por el número uno.

VI. Hecha la division, el gobierno señalará las porciones que hayan de quedar como propiedad nacional, debiendo ser en un lado las que tengan números pares, y en el opuesto las que tengan impares, á fin de que tanto por el frente como por los lados, la propiedad reservada á la nacion, se encuentre alternada con la que pase á poder de la empresa.

Art. 12. Si los dueños de terrenos ó edificios de propiedad particular, rehusaren entrar en arreglos equitativos para ceder á las empresas la parte que de estos les fuere estrictamente necesaria, el gobierno la entregará, previa indemnizacion hecha por los concesionarios, con arreglo á las leyes de expropiacion por causa de utilidad pública, sirviendo de base para los valúos la cuota que las propiedades paguen por contribucion predial.

Los terrenos ó edificios expropiados para el establecimiento de una vía férrea, no podrán destinarse antes de diez años, á objeto que no tenga directa conexion con la misma, bajo la pena de ser devueltos al antiguo propietario en caso de que á éste le

convenga recibirlos por la cantidad en que hubieren sido apreciados al hacerse la expropiacion. De los diez á los quince años, los propietarios desposeidos tendrán el derecho del tanto para recobrar sus antiguas propiedades, si á las empresas conviniere enagenarlas.

Art. 13. Los caminos de fierro y todas sus dependencias naturales, así como los capitales que en ellos se inviertan, estarán exentos durante treinta años, contados desde esta fecha, del pago de impuestos ó contribuciones de cualquier género.

Art. 14. Cuando sea posible, y lo aconseje así el interes público, se podrá auxiliar á las empresas con una donacion proporcionada á la importancia y costo de la vía; pero la suma que constituya esta donacion no será entregada sino precisamente despues de terminada y reconocida como buena, la construccion de la parte á que corresponda. El ejecutivo, cuando lo estime conveniente y mediante una fianza especial y separada, podrá adelantar la subvencion correspondiente á tramos parciales, pero solamente á aquellas empresas que ya tuvieren en explotacion una parte considerable de la vía que hayan de construir. Esta donacion no podrá ser de mas de tres mil pesos por kilómetro, cuando este se encuentre unido á otros cuatro explotables por locomotivas y lo sea él mismo, ni de mas de dos mil pesos cuando la vía fuere explotable por traccion animal. Cuando un ferrocarril de traccion animal se haga explotable por locomotivas, la empresa á que pertenezca podrá obtener el completo de la subvencion hasta tres mil pesos por kilómetro.

En iguales circunstancias de posibilidad y de interes público, se podrá asegurar por la nacion á las empresas la percepcion de un interes mínimo, que no exceda de 12 por ciento al año sobre su capital invertido, completado sobre los productos líquidos de la explotacion. Esta garantía no durará mas de veinte años.

Art. 15. Tambien se podrán prestar del tesoro federal, hasta ocho mil pesos por cada kilómetro de vía para traccion animal y hasta doce mil si fuere para locomotivas, dividiéndose los tramos en los términos que previene el artículo anterior.

Anualmente se liquidará la suma que por préstamo se hubiere entregado, devolviéndola los concesionarios en obligaciones de á cien pesos, de cada una de las cuales se

amortizará el cinco por ciento en cada uno de los meses de Julio y Enero siguientes, pagándose en cada semestre un rédito de tres por ciento, por la parte no amortizada. Los bienes de la empresa que haya emitido estas obligaciones, quedarán especialmente hipotecados á su pago, sin necesidad de escritura separada; y el gobierno será solamente responsable en caso de que habiéndolas enagenado, fueren insuficientes los bienes hipotecados para el pago.

Art. 16. En el presupuesto de cada año fiscal, se consignará al ministerio de fomento por lo menos un millon de pesos para subvenciones y préstamos á las empresas de caminos de fierro, de cuya cantidad se invertirán hasta cincuenta mil pesos en formar y publicar los planos, perfiles y presupuestos, de los ferrocarriles que á juicio del congreso ó del ejecutivo fueren de mayor interes para la nacion.

Este fondo se acrecerá con el producto de la venta de las obligaciones de que habla el artículo anterior, las que en ningun caso podrán ser enagenadas por el gobierno á menos del ochenta por ciento de su valor representativo.

Art. 17. Los empresarios, accionistas, acreedores, directores, empleados, trabajadores y en general todas aquellas personas que tengan participio en las empresas de caminos de fierro de la república, serán consideradas como mexicanos en cuanto á ellas se refiera; no podrán alegar derechos de extranjería con respecto á títulos relacionados con la empresa, no tendrán, ni aun alegando denegacion de justicia, otros derechos ni otros medios de hacerlos valer, fuera de los que las leyes de la república conceden á los mexicanos.

Art. 18. Los ferrocarriles de mas de cincuenta kilómetros de extension, tendrán para su servicio un telégrafo propio, sujeto en todo á las leyes y reglamentos sobre la materia. Por estos telégrafos se transmitirán los mensajes del gobierno y tambien los del público, con tal que esto se haga por un alambre especial, y mediante los precios que á propuesta de la junta de que habla la fraccion cuarta del artículo 4º, serán fijados por el ministerio de fomento, sin que puedan exceder de los siguientes:

Por un mensaje que contenga hasta diez palabras y se transmita hasta á cien kilómetros de distancia..... 0 50

Por cada cuatro kilómetros de aumento en la distancia..... 0 01