

vorables. Nunca la paz ha sido mas completa. Os felicito C. Presidente, á nombre de la República por tan inmenso bien.

Nosotros volvemos tranquilos á nuestros hogares, si no satisfechos de nuestros trabajos y de haber llenado nuestros deberes de representantes del pueblo, sí con la conviccion profunda de que el país marcha á su destino próspero y dichoso por la senda del progreso y de la libertad.

Concluida la ceremonia, y despues de retirado el C. Presidente de la República el del Congreso dijo:

El 6º Congreso constitucional cierra hoy, 31 de Mayo de 1873, el segundo periodo de su último año de sesiones.

Se levantó la sesion.

CAPITULO IV.

El convenio sobre el ferrocarril internacional de Tejas.—Conflicto de poderes en Guanajuato.—La no reeleccion en los Estados de Veracruz y Colima.

El 29 de Mayo de 1873, el ministro de fomento, dando por caduca la concesion hecha á la Compañía "Union Contract," cuyo representante era Mr. Rosecranz, celebraba otro contrato con el de la "Compañía del ferrocarril internacional de Tejas."

Nos será preciso dar una idea de lo que tal contrato era.

Debería construirse una línea de ferrocarril y telégrafo desde México hasta el Pacífico, y hasta el Rio Bravo del Norte. La primera deberia seguir la direccion que quisiera la compañía y aprobase el ministerio de fomento, debiendo poner á la capital de la República en comunicacion, ya por la línea principal, ya por ramales con las ciudades de Querétaro, Celaya, Salamanca, Morelia, Toluca, si no estuviese terminada la línea que se construye actualmente, Guanajuato, Silao, Leon, Lagos y Guadalajara, y para que en conexion con el ferrocarril de Veracruz, formara una línea interoceánica desde el Golfo de México hasta el puerto del Pacífico que juzgase mas á propósito el ministerio de fomento.

De Lagos ó de otro punto que el Ministerio de fomento juzgase mas conveniente, partiría la línea de Rio Bravo, la que se pondria en comunicacion con la ciudad de México y por los ramales necesarios con las de Aguascalientes, Zacatecas, Durango, San Luis Potosí, Saltillo y Monterey, llegando al Rio Bravo del Norte en el punto que fuera mas conveniente para formar su enlace con el ferrocarril internacional de Tejas, y para establecer una línea continua de conexión desde la ciudad de México y desde la costa mexicana del Pacífico, con las vías férreas de los Estados Unidos.

El reconocimiento de la línea y el plano deberian de estar concluidos á los dos años y medio de publicada la ley, y sometidos á la aprobacion del Ministerio de fomento.

Los trabajos de construccion de la línea de México al Pacífico, deberian comenzar á los nueve meses, desde la publicacion de la ley; y á los quince, contados desde que terminara el período señalado para el principio de los trabajos, deberian estar concluidos 100 kilómetros de ferrocarril.

En cada uno de los años siguientes deberian construirse á lo ménos 120 kilómetros ó 240 cada dos años, hasta la conclusion de esta línea.

Cuando estuvieran concluidos los reconocimientos y determinado el punto de término al camino en el Pacífico, deberian comenzar los trabajos en el mismo punto.

Los de la línea del Rio Bravo del Norte, deberian comenzar en la márgen mexicana del rio, inmediatamente despues de la conclusion del ferrocarril internacional de Tejas, hasta la márgen americana.

Los de los diferentes puntos mencionados deberian proseguirse construyéndose en la línea de la ciudad de México al Pacífico, por lo ménos en cada año ó cada dos años,

un número de kilómetros igual al que se construyese en la línea del Rio Bravo, debiéndose asegurar la conclusion del ferrocarril desde la ciudad de México hasta el Océano Pacífico, y desde Lagos ú otro punto intermedio hasta el Rio Bravo del Norte, dentro del término de diez años contados desde la fecha de la ley.

“Para el objeto de la construccion, posesion y explotacion de las líneas de ferrocarril y telégrafos designadas en esta ley y bajo los términos que ella establece, la referida compañía del ferrocarril internacional de Tejas, se obliga á organizar en México, los Estados Unidos de America, ó en Europa, una compañía que se denominará: “Compañía del ferrocarril internacional mexicano.” (1)

La compañía deberia ser mexicana, sin que en ningun caso pudiese alegar derechos de extranjería. Esta no se consideraria organizada hasta que no se hubiese suscrito un capital social de 2.000,000 de pesos y pagado en dinero efectivo al tesorero de la compañía un diez por ciento de la suscripcion.

La compañía no podria traspasar sus derechos ó acciones á ningun gobierno ó Estado extranjero, ni podria traspasar la concesion á ninguna compañía ó individuo sin permiso del Ejecutivo federal. Mas á pesar de esto tendria el derecho de emitir libremente acciones, bonos y obligaciones y disponer de ellas, así como para hipotecar el ferrocarril, y la línea telegráfica, para asegurar el pago de dichos bonos y obligaciones y sus intereses; con la condicion de que la hipoteca se hiciese á favor de individuos ó de asociaciones particulares.

El capital social de la compañía no excederia de.... 50.000,000 de pesos, dividido en acciones de á 100 pesos cada una, transmitibles.

(1) Art. 5.º del contrato.

Los terrenos y demas propiedades adquiridos por la compañía en virtud de cesion ó compra; los edificios, almacenes, estaciones, maquinaria, útiles, materiales y demas objetos del ferrocarril y la línea telegráfica, sus ramales y dependencias, se considerarian como propiedad de la compañía, con el derecho de usar de ella en los términos y condiciones que cualquiera otra propiedad; pero sometida á las prevenciones de las leyes vigentes ó que en lo sucesivo se dictaran con respecto á ferrocarriles; sin que se entendiese por esto que se pudieran alterar las condiciones del contrato.

La vía doble ó simple deberia ser ancha, pudiéndose enlazar con cualquiera otra que existiese en la República.

Para auxiliar la construccion de las líneas de ferrocarril y telégrafo, el gobierno se comprometia á dar una subvencion de 9,000 pesos por kilómetro; pero esta subvencion solo tendria efecto cuando la compañía hubiese construido y puesto en explotacion los primeros 100 kilómetros de ferrocarril de la ciudad de México hácia el Pacífico, y sucesivamente por secciones de 20 kilómetros, concluidas y aprobadas, y la obligacion contraida por el gobierno en ningun caso se extenderia á dar subvencion por una distancia que excediese del total de 2,621 kilómetros, con excepcion de la línea á Toluca en caso necesario.

La subvencion la daria el gobierno en certificados, que sin causar interés, se amortizarian con el 8 por ciento de todos los derechos de importacion que se causasen en las aduanas de Veracruz, Tampico, Matamoros, Manzanillo, San Blas, Mazatlan y Guaymas; así como en la aduana que se estableciera en el punto del Rio Bravo donde terminase el ferrocarril, y en la del punto donde terminase en la costa del Pacífico, si no fuese alguno de los referidos, pa-

ra lo que todo importador deberia dar en este papel el ocho por ciento de derechos, bajo la pena de *segunda paga*. Se le daba, ademas, á la compañía, una faja de terreno de sesenta y un metros de anchura en toda la extension de camino, y si los terrenos eran de propiedad de la nacion, los trasmitiria á perpetuidad á la compañía, mas en el caso de ser de propiedad particular, podrian expropiarse conforme á las leyes.

Los criaderos metálicos, los de carbon de piedra y sal, los mármoles y los demas depósitos minerales explotables que se encontrasen en las obras y excavaciones que se hiciesen en la línea del camino ó sus ramales, serian de la propiedad de la compañía, con tal de que los denunciase y trabajase, sujetándose en todo á las ordenanzas de minería.

Todos los útiles necesarios para la construccion, quedarian libres de todo derecho por quince años.

Cuando definitivamente se fijase por la compañía y por el ministerio de fomento la direccion de las líneas de la ciudad de México al Pacífico y del Pacífico al Rio Bravo del Norte, la misma compañía quedaria autorizada para hacer en el punto ó puerto elegido como término en la costa del Pacífico y en el punto del término en el Rio Bravo del Norte, las mejoras convenientes para la seguridad y facilidad del tráfico, y para establecer almacenes, diques y muelles, cobrando por el uso de ellos una retribucion moderada y que se fijaria con aprobacion del ministerio.

La compañía tendria el derecho de adquirir y poseer el terreno necesario en cada una de las extremidades de la línea del Pacífico al Rio Bravo del Norte, con el objeto de establecer almacenes, depósitos, talleres y demas obras necesarias para facilitar la construccion y explotacion de la vía. Cuando se comenzasen las obras de construccion en

alguna de estas extremidades, una y otra serian habilitadas para el comercio nacional y extranjero, habiendo en las embarcaciones algunas excenciones de derechos.

El gobierno no podria exigir ningun derecho por el simple tránsito de pasajeros, correspondencia y mercancías, durante el periodo de cincuenta años desde la conclusion de cada una de las dos líneas; y los efectos y mercancías destinados solamente á atravesar el camino y no á ser consumidas en el país, serian libres de toda especie de derechos de aduana y de puerto, así como de contribuciones é impuestos de toda clase.

Ademas del precio de tarifa, la compañía deberia cobrar un aumento de cincuenta centavos por cada pasajero y cada tonelada de mercancías de puro tránsito al través del país, por cuenta del gobierno, verificándose la liquidacion correspondiente cada semestre.

Las tarifas no deberian ser mas de lo que fijan los siguientes precios:

Por el de cada tonelada de veinte quintales de 45,38 kilogramos cada uno, de mercancías:

Primera clase, 7 centavos por kilómetro.

Segunda " 5 " "

Tercera " 2 y medio "

Por el trasporte de pasajeros:

Primera clase, 4 centavos por kilómetro.

Segunda " 2 y medio "

En los tramos se deberia seguir la suma proporcional á las distancias, teniendo derecho la compañía, sin embargo, de no recibir menos de dos reales por pasaje ó flete. Esas mismas tarifas deberian ser modificadas de acuerdo con el gobierno, diez años despues de terminada la vía.

Se continuaba por conceder algunas franquicias á los efectos nacionales de primera necesidad, á establecer el

valor de los mensajes, el flete de equipos de víveres, caballos y demas efectos destinados al servicio de las armas, así como el pasaje de los militares y de los inmigrantes por cuenta del gobierno, y se pasaba á establecer las obligaciones de la compañía que eran entre otras generales, la de dar una fianza á los ocho meses de publicada la ley, á satisfaccion del ejecutivo, por valor de cuatrocientos mil pesos, siendo indispensable este requisito para la existencia y validez de las concesiones, y perdiendo los interesados la suma expresada en caso de que no cumpliesen con las obligaciones dichas.

Las causas de caducidad serian:

I. Faltar á alguna de las obligaciones de fianza y demas.

II. No construir los primeros 100 kilómetros, los tramos de 240 kilómetros, y concluir todo el camino dentro de los términos fijados.

III. Enajenar ó traspasar esta concesion ó los derechos que de ella se derivan, á algun gobierno ó Estado extranjero, ó por admitirlo como sócio en la empresa.

Ademas de todo esto, el presidente y tesorero de la compañía deberian presentar al ministerio de fomento un informe anual que expresase las operaciones de las líneas construidas.

Hé aquí un resumen de lo que era el contrato de que nos ocupáremos mas tarde, haciendo notar solamente por ahora, que el ministro de fomento, segun el contenido del mismo contrato, establecia un convenio con una persona que no presentaba capital ninguno, para llevar á cabo su empresa, sino que iba á formar aun la compañía.

En esta época, el congreso de Guanajuato declaró culpable del delito de prevaricato á un magistrado del Supremo Tribunal, D. Diodoro Jimenez; pidió este ampa-

ro, y el juez de distrito dirigió oficio á la legislatura para que suspendiera sus procedimientos. La legislatura contestó que estando pronunciado su veredicto, y estando este pasado en autoridad de cosa juzgada, no podía obedecer la orden del juzgado. Entónces el juez inició un proceso contra la comision permanente, que era la que entónces contestaba las comunicaciones del juzgado federal, y los que la componian que eran D. Jesus Garibay, D. Juan Bribiesca y D. T. Tovar, protestaron contra un acto semejante.

En esa misma época la legislatura del Estado de Veracruz, dando un ejemplo de una independecia que no se encuentra en el centro, admitió con aplauso la iniciativa de que se reformara la constitucion en el sentido de que el gobernador del Estado no pudiera ser reelecto.

El 11 de Junio tuvo primera lectura esta proposicion. En 17 del mismo la reforma quedó aprobada. Lo que indica que los Estados, en donde se ha adelantado menos en la carrera de la intriga, atienden mejor á la conveniencia pública, que el gobierno de la Union, cuya inmoralidad se ha hecho crónica y cuyo olvido al pueblo y á nuestras sagradas instituciones existe, siempre que la conveniencia individual se opone á las libertades generales. Otro tanto acaeció en el Estado de Colima.

No se olvide esto hoy que se trata de la reeleccion.

CAPITULO V.

rincipio del conflicto en el Estado de Morelos.—Conflicto en el Estado de Yucatan.—Conflicto en el Estado de Guanajuato.—Captura y ejecucion de Lozada.—Elecciones dobles en Jalisco.—Conflicto en el Estado de Coahuila.—Conflicto en el Estado de Tamaulipas.—Conflicto en el Estado de Veracruz.—Sentencia de la Corte sobre los jesuitas.—Juntas preparatorias del congreso.—Apertura de las sesiones.

En el mes de Junio de 1873 el gobierno del Estado de Morelos, que aun conserva el Sr. Leyva, comenzó á disgustarse sériamente con varios capitalistas españoles que se mezclaban en la cuestion electoral. Esta como despues se verá, venia á resolverse en la de contribuciones.

“ Hay en esta ciudad, dice el periódico oficial de Morelos, varios españoles que se han creido con derecho para tomar parte en la actual cuestion electoral de una manera mas activa y directa de la que á extranjeros puede permitirse.

“ La autoridad política llamó á esos señoros, y precisamente para que no dieran lugar á providencias que despues provocaran dificultades, se les hizo comprender, que con arreglo al Código fundamental de la nacion, que en su título 1º, seccion 1ª, artículo 9º dice:

“ A nadie se le puede coartar el derecho de asociarse ó de reunirse pacíficamente con cualquier objeto lícito; pero solamente los ciudadanos de la República pueden hacerlo para tomar parte en los asuntos políticos del país.