

C.

CABALLERIA.

ORDEN.

Agosto 12 de 1863.

Que no se exijan pasturas á las fincas de campo si no es satisfaciendo su valor.

Habiendo dispuesto el C. Presidente que todos los cuerpos reciban las cantidades que tienen señaladas para sus forrajes en numerario efectivo, dará vd. sus disposiciones para que por ningun funcionario ni jefe militar se exijan pasturas á las fincas de campo, si no es satisfaciendo en el acto el valor de ellas.

De órden suprema lo digo á vd. para su cumplimiento.

Independencia y libertad. San Luis Potosí, Agosto 12 de 1863.—Núñez.

ORDEN.

Abril 21 de 1864.

Previsiones relativas á la manera con que deben ser provistos de forraje los cuerpos del ejército.

El C. Ministro de Hacienda y Crédito público, en oficio fecha de ayer, me dice lo que sigue:

“Con esta fecha digo al C. encargado de la Tesorería general lo siguiente:—Siendo de imperiosa necesidad que en las circunstancias actuales se procure la mas estricta economía, y tambien muy notorio que confi-

nuándose el pago del importe de pasturas en los términos que se verifica hoy á cualquier precio, en virtud de órdenes libradas por gefes militares, resultando así un gravámen considerable al tesoro de la Nacion, determina el C. Presidente, por punto general, que desde esta fecha se considere en los presupuestos respectivos á cada uno de los gefes, oficiales ó individuos de tropa, lo que corresponde por forraje, conforme á las disposiciones vigentes; en el concepto de que, sea quien fuere la autoridad ó persona que en lo sucesivo dispusiere la extraccion de dichos efectos, no será reconocida la deuda que contrajeren por el Supremo Gobierno, pues quedan inmediatamente responsables á verificar el pago del importe de su presupuesto ó haber económico, y sin derecho alguno para reclamarlo al Supremo Gobierno.—Dígolo á vd. de suprema órden para su cumplimiento.—Lo comunico á vd. para su conocimiento, y que se sirva dictar las órdenes de su resorte, á fin de que tenga su mas puntual y exacto cumplimiento lo acordado por el C. Presidente constitucional de la República.”

Trasládolo á vd. para su conocimiento y fines consiguientes.

Independencia y libertad. Monterey, Abril 21 de 1864.—Negrete.—C.....

CAMINOS.

DECRETO.

Mayo 13 de 1864.

Se concede permiso á los CC. Manuel Inclan y Bernabé de la Barra para explotar un camino de fierro desde la ciudad de Matamoros hasta la boca del Río.

El C. Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

“BENITO JUAREZ, Presidente constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, á sus habitantes, sabed:

“Que en uso de las amplias facultades de que me hallo investido, he tenido á bien decretar lo siguiente:

Art. 1º Se concede permiso á los CC. Manuel Inclan y Bernabé de la Barra, para for-

mar una Compañía con el objeto de construir y explotar un camino de fierro, desde la ciudad de Matamoros hasta la boca del Río.

Art. 2º Los empresarios presentarán al Ministerio de Fomento, para su aprobacion, los estatutos de la Compañía, los presupuestos de la obra y los planos del camino, dentro del término de tres meses contados desde la fecha de este decreto. La construccion del camino deberá comenzarse dentro del término de otros tres meses, contados desde la fecha en que aquellos sean aprobados; y dentro de dos años mas deberá quedar concluido todo el camino de fierro, con lo necesario para su explotacion. Los trenes serán movidos por máquinas de vapor, y los wagoes para pasajeros tendrán todas las comodidades necesarias.

Art. 3º Solo dejarán de correr los términos fijados en el artículo anterior por impedimentos de casos fortuitos ó de fuerza mayor, que deberán alegarse y justificarse ante el ministerio de Fomento, luego que ocurran.

Art. 4º Para impulsar esta empresa, el Gobierno tomará el número de acciones correspondientes á la cantidad de \$100,000, cien mil pesos, por cuya suma libraré órdenes á cargo de la aduana marítima de Matamoros, para que las admita en el pago del 10 p^o de toda clase de derechos.

Art. 5º Estas órdenes se entregarán á la Compañía por valor de \$50,000, cincuenta mil pesos, al tiempo de aprobar sus estatutos; y por valor de los otros \$50,000, cincuenta mil pesos, cuando esté concluida la mitad de la línea del camino de fierro.

Art. 6º Se concede tambien á la Compañía, que pueda exportar, libres de derechos, las cantidades destinadas á comprar máquinas, rieles, trenes y demas materiales que deban emplearse en el camino, hasta que sumen \$35,000, treinta y cinco mil pesos, los derechos que debieran haberse pagado.

Art. 7º Dará fianza la Compañía de que si no se comienza la construccion del camino, ó no se concluye dentro de los términos fijados, devolverá los fondos que haya recibido de la aduana, y el importe de los derechos de las cantidades que haya exportado, en cuanto no se haga ese pago con el valor que pueda obtenerse de los materiales ó útiles de la empresa que se entreguen al Gobierno.

Art. 8º Los terrenos que necesite la empresa para la construccion del camino, almacenes y estaciones, se le concederán gratuitamente si fueren baldíos ó de propiedad pública, ya sea nacional ó municipal; pero si son de propiedad particular, podrá tomarlos á título de expropiacion por causa de utilidad pública, previa indemnizacion que hará la Compañía en numerario, sobre el valor fijado á los terrenos para el pago de contribuciones, ó en defecto de éste por el avalúo de dos peritos que nombren el dueño y la empresa, con un tercero para el caso de discordia.

Art. 9º Todos los materiales, herramientas, máquinas, trenes y demas objetos necesarios para concluir la construccion del camino y comenzar su explotacion, sean de procedencia nacional ó extranjera, podrán introducirse á Matamoros libres de todo gravámen ó impuesto, aunque sea municipal ó de peajes, comprobando en la aduana con los documentos relativos á la introduccion, que son destinados al camino.

Art. 10. El capital invertido en la empresa, el camino y los establecimientos pertenecientes al mismo, quedan exentos durante el tiempo en que se construya y por el término de quince años, contados desde su conclusion, de toda clase de contribuciones, impuestos y arbitrios, directos ó indirectos, sea cual fuere su denominacion y objeto.

Art. 11. Los empleados, dependientes y trabajadores de la línea, no podrán ser obligados á desempeñar ningun cargo concejil, ni á prestar servicio militar, excepto el caso de guerra extranjera.

Art. 12. La correspondencia pública y oficial se conducirá por los trenes libre de todo gravámen; y las tropas, material de guerra, trenes y agentes que vayan en comision del servicio público, pagarán solo la mitad de los precios que fije la tarifa.

Art. 13. El Gobierno Supremo, el del Estado y las autoridades locales, aun cuando éstas no sean requeridas de órden superior, impartirán á la empresa todo género de proteccion y auxilio, en cuanto dependa de su autoridad, sin perjuicio de tercero.

Art. 14. El resguardo y los agentes de la Compañía, podrán aprehender infraganti á los que roben rieles, causen daño en el cami-

no ó de cualquiera modo perjudiquen lo que le pertenezca; y las autoridades judiciales procederán en todo caso, con cuanta brevedad determinen las leyes, al juicio y castigo de los culpables.

Art. 15. Además de los derechos del Gobierno como accionista, se reserva la facultad de nombrar, de un modo permanente, ó en los casos que lo crea oportuno, un inspector que tendrá derecho de imponerse de los trabajos de la dirección, los libros y operaciones de la Compañía.

Art. 16. Siempre se considerará á la Compañía como exclusivamente mexicana, y los extranjeros que tomen parte en ella, se entenderá que por solo este hecho renuncian todo derecho de extranjería, para no poder alegarlo en lo que tenga relación con el camino. Todas las diferencias que puedan ocurrir con respecto al mismo, se ventilarán y decidirán ante los tribunales y por las leyes de la república.

Art. 17. Este permiso y las concesiones que comprende, no podrán enajenarse sin previa aprobación del Gobierno; pero los accionistas podrán disponer de sus acciones y derechos particulares, para venderlos, hipotecarlos, cederlos ó enajenarlos como quieran, del mismo modo que cualquiera otra propiedad reconocida por las leyes.

"Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento. Dado en el Palacio del Gobierno nacional en Monterey, á trece de Mayo de mil ochocientos sesenta y cuatro.—Benito Juárez.—Al C. Sebastian Lerdo de Tejada, Ministro de Relaciones exteriores y Gobernación, y encargado del despacho de Justicia, Fomento é Instrucción pública."

Y lo comunico á vd. para su conocimiento y efectos correspondientes.

Independencia, libertad y reforma. Monterey, Mayo 13 de 1864.—Lerdo de Tejada.—C.....

DECRETO.

Abril 15 de 1865.

Se autoriza á la compañía que representa el C. general Angel Trias para construir un camino de fierro que, partiendo desde el Presidio del Norte ó desde la Villa del Paso en el Estado de Chihuahua, termine en el Puerto de Guaymas.

El C. Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

"BENITO JUAREZ, Presidente constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, á sus habitantes, sabed:

Que en uso de las amplias facultades de que me hallo investido, he tenido á bien decretar lo siguiente:

Art. 1º Se autoriza á la compañía que representa el C. general Angel Trias para construir un camino de fierro, que partiendo desde el Presidio del Norte, ó desde la villa del Paso en el Estado de Chihuahua, termine en el puerto de Guaymas, ó en cualquiera otro punto del Golfo de California, perteneciente al Estado de Sonora, haciéndose á la compañía las concesiones que se expresan en esta ley.

Art. 2º Antes de comenzar las obras del camino, se pedirá y obtendrá la aprobación del Gobierno general, respecto de los planos y proyectos que deberán formar los ingenieros de la compañía, previo el reconocimiento del terreno para el curso total del ferrocarril, su ancho y sistema de construcción.

Art. 3º Los concesionarios avisarán oportunamente al Gobierno cuándo debe empezar el reconocimiento del terreno por donde ha de pasar el ferrocarril, para que aquel nombre el comisionado ó comisionados que lo representen en las operaciones que hayan de practicarse. Para el deslinde de los terrenos baldíos que deben cederse á la compañía, intervendrán los peritos que nombre el Gobierno, pagándose sus honorarios por aquella, lo mismo que los de los comisionados antedichos.

Art. 4º El terreno en que se construya el camino, así como los materiales necesarios para su construcción, y la de las oficinas, almacenes, talleres y habitaciones que necesita, se adjudicarán á la empresa, en propiedad perpetua, libres de toda retribución, en caso de que fueren de propiedad nacional. Los terrenos y materiales de construcción pertenecientes á particulares, se le adjudicarán igualmente, previa la debida indemnización hecha por la compañía á los dueños, con arreglo á las leyes de expropiación por causa de utilidad pública.

Art. 5º Los materiales de procedencia nacional ó extranjera, los demás efectos que sean necesarios para la construcción del camino, y los trenes y carruajes de transporte, máquinas, herramientas y útiles destinados

á dicha construcción, serán libres de toda clase de derechos, alcabalas, contribuciones, peajes ó impuestos decretados ó por decretar por cualquiera autoridad de la República, mientras dure la construcción de cada tramo, conforme á los términos señalados al efecto en esta ley. Quedarán igualmente libres del cobro de cualesquiera arbitrios, impuestos ó contribuciones el mismo camino y todos los efectos que sean necesarios para su servicio y conservación, por el término de sesenta años, contados para cada tramo desde el día en que se ponga al uso público; pero estas exenciones no las gozarán las mercancías, las cuales deberán pagar sus derechos en las respectivas aduanas, y transitar por el camino con los requisitos legales.

Art. 6º Los empleados, operarios y toda clase de trabajadores, ocupados por la compañía empresaria en el ferrocarril, estarán exentos del servicio militar por el término de la construcción del camino, excepto en caso de guerra extranjera.

Art. 7º La compañía podrá, conforme á las ordenanzas de Minería y demás leyes relativas, adquirir, conservar y disfrutar las minas, placeres de oro, criaderos de carbon, sal, agua y cualesquiera otros minerales que sean hallados ó descubiertos por ella, en las obras y escavaciones ejecutadas en toda la línea del camino.

Art. 8º El Gobierno general, los de los Estados y las autoridades locales impartirán á la empresa todo género de protección y auxilio, sin perjuicio de tercero, impartiendo la las autoridades subalternas sin necesidad de orden de las superiores.

Art. 9º Los que dañaren el camino ó lo interrumpieren de cualquiera manera podrán ser aprehendidos por el resguardo de la empresa, y serán entregados inmediatamente á la autoridad respectiva, castigándose este delito con las mismas penas que las leyes señalan á los que roban en despoblado y con asalto.

Art. 10. Con el objeto de ayudar á la construcción del ferrocarril, la Nación dá en perpetuo dominio á los concesionarios, sus sucesores y representantes, la mitad de los terrenos baldíos que se encuentren dentro de una legua lateral por cada lado del camino, en todo el espacio que recorra. Dichos terrenos baldíos se dividirán, donde su extensión

lo permita, en cuadros de una legua cuadrada cada uno, y donde tuvieren menos de dos leguas, se dividirán por mitad, perteneciendo una á la Nación y otra á la compañía. Las porciones divididas se numerarán en cada lado, comenzando en ambos por el núm. 1 en el Oriente, y siguiendo en el orden numérico hácia el Occidente, de manera que el núm. 1 del lado del Norte, ó sea del lado derecho del camino, quede en frente del núm. 1 del lado del Sur, ó lado izquierdo, á no ser que, pasando el camino por lugares en que por un solo lado haya baldíos dentro de la legua lateral, hubiere puntos de intersección con terrenos de propiedad particular, en cuyo caso quedará interrumpido el orden expresado, siguiendo luego, hasta el fin del camino, la numeración prescrita para las porciones de terrenos por ambos lados.

Art. 11. La Nación se reserva en pleno dominio, en el lado Norte ó derecho del camino, todas las porciones señaladas con los números impares 1, 3, 5, &c., y de la misma manera se reserva, en el lado Sur ó izquierdo del camino, todas las porciones marcadas con los números pares 2, 4, 6, &c. cediendo en pleno y perpetuo dominio á los concesionarios, sus sucesores y representantes, las porciones señaladas con los números pares, en el lado del Norte ó derecho del camino, y de la misma manera las porciones marcadas con los números impares, en el lado Sur ó izquierdo. Si por el caso de intersección enunciado en el art. 10, se encontraren mas porciones de terrenos en un lado del camino que en el otro, los que hubiere de exceso en cualquiera de los dos lados, serán divididos por mitad entre la Nación y los concesionarios, de manera que se observen siempre precisamente de legua en legua, las dos alternativas de lado y de frente entre las porciones nacionales y las de la empresa.

Art. 12. Al presentarse los planos y proyectos de construcción, fijará el Gobierno la concesión de terrenos que deba hacerse á la compañía para la construcción de almacenes donde fueren necesarios, y consignará también la obligación de la empresa para contribuir á la construcción del muelle ó muelles de uso público, que deba haber en el puerto, bahía ó ensenada donde haya de terminar el ferrocarril.

Art. 13. La empresa queda obligada á establecer un telégrafo eléctrico, al lado de la vía ferrea. Para el cobro de los mensajes telegráficos, se formarán tarifas justas y arregladas. Los mensajes relativos á asuntos públicos, de los empleados ó agentes del Gobierno federal, serán libres de todo gravamen.

Art. 14. Las concesiones hechas en esta ley, durarán, despues de terminada para cada tramo la construccion del ferrocarril y telégrafo, sesenta años contados desde que se ponga al uso público.

Art. 15. La empresa queda obligada á poner en uso, dentro del término de treinta y cinco años, las trescientas leguas que forman el total de la longitud calculada para el ferrocarril. Dichos treinta y cinco años se contarán desde la fecha de esta ley, y dentro de ese plazo se irán poniendo en uso los tramos que se vayan construyendo del ferrocarril, en los términos siguientes: Dentro de cuatro años de la fecha de esta ley, cinco leguas mexicanas por lo menos, del camino que se debe construir, comenzando á contarlas desde el Golfo de California, en que ha de terminar aquel. A los doce años de la fecha de esta ley, tendrá la compañía concluidas cuarenta leguas del ferrocarril; á los quince años, ochenta leguas; á los veinte años, ciento cuarenta leguas; á los veinticinco años, doscientas sesenta leguas; y á los treinta y cinco años, el total de la longitud.

Art. 16. La compañía puede dividir y subdividir su capital en el número de acciones que juzgue oportuno, disponiendo de ellas libremente como de propiedad particular, y transfiriendo á las personas ó á las compañías legalmente establecidas, el dominio absoluto de las mismas acciones, conforme á las leyes y reglamentos que se formen, los que se remitirán al Supremo Gobierno para su conocimiento.

Art. 17. La compañía no podrá enagenar ni hipotecar, en ningun caso, las concesiones que se le otorgan en esta ley, ni el ferrocarril, ni el telégrafo, á ningun gobierno extranjero, siendo nula y de ningun valor la enagenacion ó hipoteca que se hiciere. Para enagenar ó hipotecar las concesiones, el ferrocarril ó el telégrafo, á extranjeros ó com-

pañías en que haya extranjeros, se observarán las reglas siguientes: En caso de que, en virtud del derecho de hipoteca, llegare á enagenarse lo hipotecado á cualquier postor; ó en caso de que, en virtud del mismo derecho, se adjudicare lo hipotecado á los acreedores; ó en caso de que se haga desde luego la enagenacion, sin prévia hipoteca, los extranjeros que por tales medios llegaren á adquirir la propiedad que ántes tenia la empresa, serán considerados en todo como mexicanos; no podrán alegar nunca respecto de dicha propiedad derecho de extranjería, y quedarán sujetos á las leyes y tribunales de la República mexicana.

Art. 18. Todos los terrenos de dominio particular que legalmente adquiriera la empresa, por compra, cesion ó cualquier otro título traslativo de dominio, así como los edificios, almacenes, estaciones, maquinarias, herramientas, materiales y demas objetos que constituyen el camino, serán propiedad perpetua de los accionistas. Cuando por alguna de las causas que adelante se especificarán, caducaren las concesiones hechas en esta ley, la misma empresa y los que hayan adquirido derechos de ella perderán la propiedad de los terrenos baldíos cedidos por el Gobierno á los lados del camino; pero conservarán la propiedad y uso de todos los demas valores del tramo ó tramos ya concluidos, y del terreno en que estuvieren construidos.

Art. 19. A medida que se vayan concluyendo los tramos del camino, fijará la empresa la tarifa de precios de conduccion de pasajeros, mercancías, ganados y demas, comunicándolo préviamente al Gobierno para su conocimiento.

Art. 20. Queda obligada la empresa á cobrar solamente la mitad del precio de tarifa por los trenes, municiones, tropas y empleados del Gobierno.

Art. 21. En el término de diez y ocho meses contados desde la fecha de esta ley, deberán estar hechas las exploraciones del terreno, y levantados y presentados los planos que marquen la direccion del camino, y sometidos á la aprobacion del Gobierno.

Art. 22. Donde el ferrocarril atravesare caminos públicos, hará la empresa las obras necesarias para que se conserven sin incon-

veniente las comunicaciones por aquellos.

Art. 23. La compañía, y todos los extranjeros que tomen parte en la empresa, sea como accionistas, empleados, ó con cualquier otro título ó carácter, serán considerados en todo como mexicanos; no podrán alegar, respecto de sus títulos relacionados, con la empresa, derecho 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. 24. Durante los treinta y cinco años que se debe tardar en construir el camino, y durante los sesenta mas que deben durar las concesiones conforme el art. 14, queda el Gobierno obligado á no hacer otras para la construccion de ferrocarriles, ó telégrafos, en el mismo derrotero señalado á la compañía concesionaria, á no ser á una distancia, cuando menos, de treinta leguas mexicanas; no comprendiéndose en la anterior restriccion las concesiones que puedan hacerse de caminos ó telégrafos, que partiendo del ferrocarril ó telégrafo de que trata esta ley, se dirijan al interior de la República.

Art. 25. Las concesiones otorgadas por la presente ley, caducarán por las causas siguientes:

1^o Por enajenar, ceder ó hipotecar á un gobierno extranjero, las mismas concesiones, ó el ferrocarril ó el telégrafo, bien sea en todo ó en parte.

2^o Por enajenar, ceder ó hipotecar en todo ó en parte, á individuos ó corporaciones, las concesiones, el ferrocarril ó el telégrafo, sin observar las reglas establecidas en el art. 17.

3^o Por no cumplir en lo relativo á la presentacion de los planos, y á la construccion de los tramos y de todo el camino, con las obligaciones concernientes á los plazos fijados al efecto en esta ley.

Art. 26. La compañía dará inmediatamente una fianza de \$30,000 (treinta mil pesos), los cuales pagará como pena en caso de no cumplir con las obligaciones concernientes á los plazos de que trata la tercera parte del artículo anterior, sin perjuicio de incur-

rir tambien en la caducidad de que allí se habla.

Art. 27. Toda duda sobre la inteligencia ó ejecucion de esta ley, será decidida por la Suprema Corte de Justicia, en tribunal pleno, compuesto al ménos de la mitad y uno mas del número de magistrados que deban formarlo. La corte conocerá del caso como arbitrador en lo relativo á la sustanciacion, y como árbitro de derecho para la decision, sin que contra esto se admita ningun recurso ulterior.

Art. 28. Las obligaciones que contrae la empresa, se suspenderán en todo caso fortuito ó de fuerza mayor, debiéndose presentar al efecto al Gobierno las noticias y pruebas respectivas, dentro del término de seis meses, contados desde la fecha en que dichos casos hubieren ocurrido. La Corte Suprema de Justicia sacará por suerte, en tribunal pleno, de entre los ministros que la compongan, á tres de ellos, á fin de que formen una sala á cuyo conocimiento se someterá el caso que ocurra, observándose la regla establecida en el artículo anterior, de que en la sustanciacion conozca la sala con el carácter de arbitrador, y de árbitro de derecho en el fallo, del que no habrá ningun recurso ulterior. En la decision, se expresará si está justificado ó no el caso fortuito ó de fuerza mayor, y si ha sido ó no bastante uno ú otro para suspender las operaciones de la compañía. Si las noticias y pruebas no se presentaren dentro del término de seis meses, contados desde la fecha en que se asegure que han ocurrido el caso fortuito ó de fuerza mayor, por solo este hecho ya no podrá la compañía alegar en ningun tiempo la existencia de ellos.

Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento. Dado en el Palacio del Gobierno nacional en Chihuahua, á 15 de Abril de 1865.—Benito Juárez.—Al C. José M. Iglesias, ministro de Justicia, Fomento é Instruccion pública.

Y lo traslado á vd. para su conocimiento y efectos correspondientes.

Independencia, libertad y reforma. Chihuahua, Abril 15 de 1865.—Iglesias.—C. gobernador y comandante militar de este Estado.—Presente.

ORDEN.

Agosto 6 de 1866.

Comunicacion relativa á la construccion de un ferrocarril desde el Presidio ó el Paso del Norte, hasta Guaymas.

El Ministerio de Relaciones me ha enviado copias de la nota de vd. núm. 424, de 12 de Julio último, y de sus anexos, sobre construccion de un ferrocarril y un telégrafo desde el Presidio ó el Paso del Norte, hasta el puerto de Guaymas, para que por este Ministerio, al cual corresponde el asunto, se resolviera lo conveniente.

Al dirigirse á vd., en 7 de Junio próximo pasado, Mr. Whiting, presidente de la compañía que se ha tratado de organizar para construir el ferrocarril y el telégrafo mencionados, manifestó á vd. que ella habia concluido, con fuertes gastos y riesgos personales de su agente é ingenieros, el reconocimiento del terreno desde Guaymas hasta el pueblo de Santa Cruz en Sonora, lo que forma una extension de 260 millas, habiendo tenido la comision que suspender sus trabajos en el referido pueblo, á causa del gran número de salvajes que infestaban la comarca, y por la imposibilidad de proporcionarse la escolta suficiente para protegerla. Agregó Mr. Whiting, que estaban ya concluidos por duplicado varios mapas y planos, los cuales estaban á disposicion del Supremo Gobierno en Nueva-York, y mostró el deseo de que el C. Presidente de la República ratificara y confirmara el reconocimiento practicado, declarando que la compañía ha cumplido con los términos y condiciones de su concesion, y prorrogando el plazo para concluir el reconocimiento y planos desde Santa Cruz al Paso, por un año despues de que él haya declarado terminada la guerra, ó por el tiempo que le pareciere justo y conveniente.

Vd. contestó á Mr. Whiting que careciendo de facultades para otra cosa, se limitaria vd. á someter su solicitud á la resolucion del Gobierno.

Esto no puede hacer la declaracion expresada, porque antes por el contrario debe hacer la de que la compañía no ha cumplido con las obligaciones que contrajo.

Conforme al art. 26 del decreto de 15 de Abril de 1865, la compañía debió dar inmediatamente una fianza de \$ 30,000, los cuales

pagaria como pena en caso de no cumplir con las obligaciones concercientes á los plazos estipulados, sin perjuicio de incurrir tambien en la caducidad de la concesion. La compañía no dió esa fianza inmediatamente, como estaba obligada á hacerlo, ni ha llegado á darla hasta la fecha.

En todo contrato para cuya validez se estipula que se ha de dar fianza, por el simple hecho de no darla, no llega á existir el contrato. Aplicando esta regla al propalado con la compañía, resulta que tal contrato no llegó á formalizarse ni existir, por falta del requisito mencionado.

Pero aun cuando hubiera llegado á darse la fianza, y aun cuando por tal motivo el contrato hubiera llegado á tener existencia y validez, sobraría ahora motivo para declarar que ha caducado, por no haber cumplido la compañía con otras obligaciones, no menos claras y terminantes que la ya examinada.

En el art. 2º del decreto de 15 de Abril de 1865, se expresó que, antes de comenzar las obras del camino, se pediría y obtendría la aprobacion del Gobierno general, respecto de los planos y proyectos que debieran formar los ingenieros de la compañía, previo el reconocimiento del terreno, para el curso total del ferrocarril, su ancho y sistema de construccion. En el art. 3º se expresó, que los concesionarios avisarian oportunamente al Gobierno cuándo debia de empezar el reconocimiento del terreno por donde habia de pasar el ferrocarril, para que aquel nombrara el comisionado ó comisionados que lo representasen en las operaciones que hubieran de practicarse; consignándose ademas, que para el deslinde de los terrenos baldios que debieran cederse á la compañía, intervendrian los peritos que nombrara el Gobierno, pagándose sus honorarios por aquella, lo mismo que los de los comisionados antedichos. Y en el art. 21 se expresó que, en el término de diez y ocho meses, contados desde la fecha del decreto, deberian estar hechas las exploraciones del terreno, levantados y presentados los planos que marcaran la direccion del camino, y sometidos á la aprobacion del Gobierno.

La infracion de estas estipulaciones no puede ser mas patente. El reconocimiento que se dice practicado por el agente é inge-

nieros de la compañía desde Guaymas hasta el pueblo de Santa Cruz, no se ha conformado á la obligacion contraida, puesto que hubiere debido practicarse en union del comisionado ó comisionados que el Gobierno nombrara para que lo representasen en las operaciones respectivas. Por la falta de esos comisionados, que no pudieron nombrarse en razon de no haberse dado al Gobierno el aviso previo obligatorio de que iba á empezarse el reconocimiento del terreno, el caso es enteramente igual al de que tal reconocimiento no se hubiera practicado. Y como es ya enteramente imposible que estén hechas las exploraciones del terreno, levantados y presentados los planos que marquen la direccion del camino, y sometidos á la aprobacion del Gobierno, en el corto tiempo que falta para el 15 de Octubre, día en que se cumplen los diez y ocho meses fijados en el art. 21 del decreto, no puede haber duda en que la compañía no ha cumplido, ni puede cumplir ya, con esas obligaciones.

Este caso está literalmente previsto en la fraccion tercera del art. 25 del decreto de 15 de Abril, expresándose allí que las concesiones otorgadas por el mismo decreto, caducarian por no cumplir, en lo relativo á la presentacion de los planos, con las obligaciones concernientes á los plazos fijados.

De nada sirve á la compañía el certificado que presenta del C. general Jesus García Morales, gobernador y comandante militar del Estado de Sonora. En ese documento se dice, que lo desierto é inseguro del camino de ese Estado al de Chihuahua, por el rumbo que deben de llevar los ingenieros del ferrocarril, no permite viajar sin una fuerza respetable, sino con grave riesgo de ser víctimas de los bárbaros. Hay que advertir en primer lugar respecto de tal certificado, que la fuerza ó escolta necesaria para viajar por el rumbo que debian llevar los ingenieros del ferrocarril, puede considerarse suficiente en el número de veinte ó veinticinco hombres, los cuales no podia dejar de proporcionarse la compañía. Pero la consideracion principal es la de que, aun en el supuesto de que hubiese habido absoluta imposibilidad de viajar de Santa Cruz al Paso, nada tendria que ver tal circunstancia con la falta cometida de haber comenzado el reconocimiento del

terreno de Guaymas á Santa Cruz, y de haberse tratado de continuarlo hasta el Paso, sin haberse dado al Gobierno general el previo aviso obligatorio, para que pudiera nombrar sus comisionados.

Por no dejar, hasta en el nombre adoptado por la compañía, ha faltado á su obligacion, puesto que ha tomado el de "Compañía americana y mexicana," siendo así que en el art. 23 del decreto está expresamente prevenido, que la compañía y todos los extranjeros que tomen parte en la empresa, sea como accionistas, empleados, ó con cualquier otro carácter, serán considerados en todo como mexicanos.

Por las fundadas consideraciones expuestas, el C. Presidente se ha servido declarar: que el contrato celebrado con la compañía no llegó á tener existencia ni validez, por no haberse dado la fianza de \$ 30,000, estipulada en el art. 26 del decreto de 15 de Abril de 1865; y que aun cuando hubiera llegado á darse tal fianza, habrian caducado las concesiones otorgadas, por no ser ya posible en el corto tiempo que falta para el 15 de Octubre, día en que se cumplen los diez y ocho meses fijados en el art. 21 del mismo decreto, que estén hechas las exploraciones del terreno, levantados y presentados los planos que marquen la direccion del camino, y sometidos á la aprobacion del Gobierno.

De suprema orden lo digo á vd. en contestacion á su citada nota de 12 de Junio, y para que se sirva trascribir oficialmente esta comunicacion á Mr. Whiting.

Independencia, libertad y reforma. Chihuahua, Agosto 6 de 1866.—*Iglesias*.—C. M. Romero, ministro, &c., &c.—Washington.

DECRETO.

Octubre 15 de 1866.

Se declara caduco é insubsistente el privilegio concedido á la Compañía de la Luisiana de Tehuantepec, autorizando á la Compañía del Tránsito de Tehuantepec para la apertura de la comunicacion interoceánica por ese Istmo.

El C. Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

"BENITO JUAREZ, Presidente constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, á sus habitantes, sébed:

Que en uso de las amplias facultades de que me hallo investido, he tenido á bien decretar lo siguiente: