

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 concierentes 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 hubiera 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 concierentes á los plazos fijados.

De nada sirve á la compañía el certificado que presenta del C. general Jesus Garcia 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:

Art. 1º. Habiendo solicitado la compañía formada con el nombre de "Compañía del tránsito de Tehuantepec," que se declare caduco é insubsistente el privilegio concedido en 7 de Setiembre de 1857, á la "Compañía de la Luisiana de Tehuantepec," para la apertura de la comunicacion interoceánica por el Istmo de Tehuantepec; y teniendo en consideracion los justos motivos y fundamentos alegados para hacer la declaracion solicitada, por haber infringido la "Compañía de la Luisiana de Tehuantepec" las obligaciones que le impuso el decreto de 7 de Setiembre de 1857, y los de 28 de Marzo de 1859 y 25 de Octubre de 1860, en los cuales se concedieron prórogas de los plazos señalados para comenzar y concluir el ferrocarril respectivo, se declara caduco é insubsistente el mencionado privilegio; y en virtud de tal caducidad é insubsistencia, se autoriza á la "Compañía del tránsito de Tehuantepec" para la apertura de la comunicacion interoceánica por ese Istmo, y para el establecimiento de una línea telegráfica en el mismo, haciéndose á dicha compañía las concesiones que se expresan en esta ley.

Art. 2º. La compañía queda obligada á hacer la comunicacion por agua, en el Rio Goatzacoalcos, aprovechando su parte navegable hasta donde de mutuo acuerdo se estimare conveniente; y desde allí por tierra hasta el puerto de la Ventosa, por medio de un ferrocarril de la mejor clase; y mientras este se concluye, por medio de un camino carretero cómodo, que se conservará en buen estado de servicio, y con los puentes necesarios para el tránsito de carruajes que conduzcan pasajeros y mercancías de poco peso.

Art. 3º. Antes de comenzar las obras del ferrocarril y del camino carretero, se pedirá y obtendrá la aprobacion del Gobierno general respecto de los planos y proyectos que deberán formar los ingenieros de la compañía, previo el reconocimiento del terreno, marcándose en lo concerniente al ferrocarril, su curso total, su ancho y el sistema de construccion.

Art. 4º. Los concesionarios avisarán oportunamente al Gobierno cuándo debe empezar el reconocimiento del terreno por donde han de pasar los caminos, para que aquel

nombre el comisionado ó comisionados que lo representen en las operaciones que hayan de practicarse, pagándose por la compañía los honorarios de aquellos. Para el deslinde de los terrenos baldíos que deban cederse á la compañía, intervendrán los peritos que nombre el Gobierno, pagándose tambien sus honorarios por ella.

Art. 5º. En el término de diez y ocho meses, contados desde la entrada del Gobierno de la República en la ciudad de México, deberán estar hechas las exploraciones del terreno, levantados y presentados los planos que marquen la direccion de los caminos, y sometidos á la aprobacion del Gobierno, al que se dará aviso, dentro de los primeros seis meses, de que va á procederse á esos trabajos, á fin de que pueda nombrar oportunamente su comisionado ó comisionados.

Art. 6º. La compañía comenzará la construccion del ferrocarril y línea telegráfica dentro de seis meses, contados despues del año y medio de que habla el artículo anterior, debiendo terminar en cada año, á satisfaccion del Gobierno, un tramo de diez leguas hasta la conclusion de toda la línea.

Art. 7º. La compañía comenzará la construccion del camino carretero al mismo tiempo que la del ferrocarril, y la terminará, á satisfaccion del Gobierno, dentro de dos años, contados desde la fecha fijada para comenzarla.

Art. 8º. De los terrenos baldíos que hubiere, el Gobierno da á la compañía la faja que se necesitare para la línea de los caminos, y ademas la mitad de los terrenos baldíos que se encuentren dentro de una milla lateral por cada lado de solo el ferrocarril, en todo el espacio que recorra. Dichos terrenos baldíos se dividirán, donde su extension lo permita, en cuadros de una milla cuadrada cada uno, y donde tuvieren menos de dos millas en su longitud á lo largo del camino, ó en las fracciones de menos de dos millas, se dividirán por mitad, perteneciendo una á la nacion y otra á la compañía. Las porciones divididas se numerarán en cada lado, comenzando en ambos por el núm. 1 en el Norte y siguiendo en el órden numérico hácia el Sur, de manera que el núm. 1 del lado de Occidente, ó sea del lado derecho del camino, quede enfrente del núm. 1 del lado de Orien-

te, ó lado izquierdo, á no ser que pasando el camino por lugares en que por un solo lado haya baldíos dentro de la línea lateral, hubiere puntos de interseccion con terrenos de propiedad particular, en cuyo caso quedará interrumpido el órden expresado, siguiendo luego, hasta el fin del camino, la numeracion prescrita para las porciones de terrenos por ambos lados.

Art. 9º. La nacion se reserva desde luego, en pleno dominio, en el lado occidental ó derecho del camino, todas las porciones señaladas con los números impares 1, 3, 5, etc., y de la misma manera se reserva, en el lado oriental ó izquierdo del camino, todas las porciones marcadas con los números pares 2, 4, 6, etc., cediendo á los concesionarios, por el tiempo de sesenta años, el usufructo de las porciones señaladas con los números pares en el lado occidental ó derecho del camino, y de las porciones marcadas con los números impares en el lado oriental ó izquierdo. Si por el caso de interseccion enunciado en el artículo anterior, se encontraren mas porciones de terrenos baldíos 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 nacion y los concesionarios, de manera que se observen siempre precisamente, de milla en milla, las dos alternativas de lado y de frente entre las porciones nacionales y las de la empresa.

Art. 10. El Gobierno concede á la compañía, si lo hubiere, el terreno necesario para los muelles, diques y otras obras indispensables para el uso de la vía de comunicacion en los puertos de Goatzacoalcos y de la Ventosa, comprometiéndose la compañía á construir por su cuenta, á satisfaccion del Gobierno, en los dos años siguientes á la fecha en que concluya el ferrocarril, dichos muelles y diques, y á hacer desde luego las obras precisas para facilitar la descarga de los buques y evitar la avería de las mercancías.

Art. 11. Si los terrenos del dominio público concedidos á la compañía no fueren suficientes, se podrán completar con los de particulares, indemnizando la compañía á los dueños conforme á las leyes.

Art. 12. La compañía podrá tomar gratis

de las tierras que fueren del dominio público por el tiempo que lo fueren, y sin que esto importe para el Gobierno la obligacion de no enajenarlas en todo ó en parte, los materiales necesarios para la construccion de los caminos y del telégrafo ó de sus pertenencias, y para su conservacion. Si los materiales se hallaren en terrenos de particulares podrá usarlos tambien la compañía, indemnizando ella á los dueños conforme á las leyes.

Art. 13. Durante el tiempo necesario para la construccion del ferrocarril, la compañía podrá importar al Istmo, libres de derechos los materiales, máquinas, herramientas, carbon de piedra, carruajes y útiles necesarios para la construccion de la vía y de sus pertenencias, así como los objetos de primera necesidad que no se encuentren en el Istmo, para la mantencion y vestido que puedan necesitar los trabajadores empleados en las obras. Pasado el término de la construccion del camino, solo podrá introducir, libres de derechos, las máquinas, carbon de piedra, carros y rieles que necesitare, durando esta exencion por espacio de sesenta años, y haciendo la compañía uso de ella, así como de la anterior, segun las reglas que se dicten por el Ministerio de Hacienda.

Art. 14. La compañía tendrá obligacion de construir y conservar faros de primera clase, donde fuere mas conveniente á los dos extremos de la vía, debiendo quedar concluidos dentro de tres años despues de la terminacion del ferrocarril.

Art. 15. Tendrá tambien obligacion de ahondar la barra de Goatzacoalcos y el cause del rio, en los lugares donde fuere posible y conveniente, segun los planos que serán aprobados por el Ministerio de Fomento.

Art. 16. La compañía depositará en poder del Ministro plenipotenciario de México en Washington, dentro de noventa dias contados desde la fecha de esta ley, y como garantía de las obligaciones impuestas á la misma compañía, la cantidad de \$100.000 (cien mil pesos) en oro, siendo la entrega de ese dinero condicion indispensable para la existencia y validez de las concesiones hechas en el presente decreto. La compañía caerá en la pena de perder dichos \$100.000 (cien mil pesos), en caso de que no cumpla,

dentro de los plazos señalados, con las obligaciones de presentar los planos, y de comenzar y acabar los caminos y línea telegráfica. Si cumplieren tales obligaciones, los \$100,000 (cien mil pesos) le serán pagados con la mitad de los primeros productos líquidos correspondientes al Gobierno.

Art. 17. La compañía tendrá facultad de cobrar peajes, derechos de tránsito, de muelles, de almacenaje, y cualesquiera otros, por fletes de mercancías, conduccion de pasajeros y trasmision de telégramas; pero la tarifa que se fije por la compañía para la suma en junto de todos esos derechos, excepto solamente el de almacenaje, no excederá de 50 cs. (cincuenta centavos) por legua para cada pasajero, de 3 cs. (tres centavos) por legua para cada arroba de mercancías, de 1 p^o (uno por ciento) del valor de los metales preciosos, y de alhajas, entendiéndose esta asignacion para toda la travesía del camino por tierra y por agua; y de 10 cs. (diez centavos) por cada palabra de los telégramas.

Art. 18. El Gobierno no exigirá, durante los sesenta años de la concesion, impuesto ni contribucion alguna, ya sea sobre las mercancías que pasen solo de tránsito por el Istmo, ya sea de los pasajeros, ya sea de los telégramas, ó ya en fin sobre los capitales invertidos en los caminos y línea telegráfica, y en toda la empresa. Las mercancías que se consuman en puntos del Istmo, ó que se extraigan de ellos, no disfrutarán de esta exencion.

Art. 19. Respecto de la línea de tránsito que se forme entre los puertos de Goatzacoalcos y la Ventosa, en parte por agua, y en parte por el ferrocarril, el Gobierno se obliga á no otorgar á otra compañía, durante los sesenta años mencionados, las concesiones especificadas en esta ley, entendiéndose respecto del cobro de impuestos, que á ninguna otra compañía se dispensará ni rebajará el pago de los derechos que debieren satisfacer con arreglo á los aranceles que estuvieren vigentes en las aduanas marítimas.

Art. 20. El Gobierno protegerá la prosecucion, consecucion, conservacion y seguridad de los trabajos con toda la fuerza que estimare conveniente para una obra de gran- de y notoria utilidad pública.

Art. 21. El Gobierno conservará abiertos

y habilitados para el comercio de altura, durante los sesenta años de la concesion, el puerto de Goatzacoalcos en el Golfo de México, y el de la Ventosa en el Pacífico.

Art. 22. La facultad concedida á la compañía para el transporte de mercancías, se reglamentará por el Ministerio de Hacienda, procurando cortar los abusos y facilitar la pronta expedicion de aquellas, sin que se entienda por dicha facultad, que la compañía tiene derecho de abrir expendio de mercancías en ningun punto del Istmo.

Art. 23. Las concesiones hechas en esta ley, durarán, despues de terminada la construccion del ferrocarril y telégrafo, sesenta años contados desde que se pongan al uso público, y en todo ese tiempo, el Gobierno recibirá un quince por ciento de las utilidades líquidas de la vía, siempre que se hagan dividendos á los accionistas, bajo el concepto de que, luego que hubiere utilidades, deberá hacerse por lo menos un dividendo anual. Al fin de los sesenta años, el Gobierno entrará en plena y absoluta posesion y propiedad de los terrenos dados en usufructo, y del ferrocarril, telégrafo y faros, con todos sus útiles y pertenencias, en corriente y en perfecto estado de servicio. Los trenes que se entreguen, deberán ser los necesarios, cuando menos, para poder trasportar al dia quinientos pasajeros y diez mil arrobas de carga. Los rieles, carros, máquinas y utensilios, deberán hallarse cuando menos de medio uso. No se incluirán en la entrega los buques y vapores de la compañía.

Art. 24. Fuera del 15 p^o (quince por ciento) estipulado en el artículo anterior, la compañía tendrá obligacion de pagar al Gobierno mensualmente, doce centavos por cada uno de los pasajeros ó de los bultos que transporte por la vía general.

Art. 25. La compañía estará obligada á llevar á cualquier punto, en todo el tránsito del camino, libres de gastos, la correspondencia ó impresos que transiten por él, y á que dé curso la oficina respectiva, recibéndolos y entregándolos con las formalidades debidas. De la misma manera trasportará todos los frutos y objetos que sean propiedad del Gobierno, por la mitad de la tarifa. Igualmente conducirá, sin estipendio alguno, á los oficiales, tropas, empleados ó agen-

tes del Gobierno general ó de los Estados, cuando caminen por causa del servicio público. Trasmirá tambien, libres de gastos, por su línea telegráfica, todos los mensajes enviados por funcionarios ó empleados de la República mexicana, ó de cualquiera de los Estados de la misma, sobre negocios públicos. Los metales y productos agrícolas é industriales de la República, serán trasportados por un 25 p^o menos del precio de tarifa, sujetándose á las reglas que se dicten por el Ministerio de Hacienda.

Art. 26. El tránsito por la vía de comunicacion será libre para todos los habitantes del globo; pero se aumentará un 25 p^o á las mercancías de las naciones que no tuvieren tratado de neutralidad con México, respecto del tránsito del Istmo.

Art. 27. La compañía tendrá facultad de trasportar en balijas cerradas, que no podrán abrirse, la correspondencia extranjera, por la vía de comunicacion; y dichas balijas serán selladas por la administracion de correos ó de las aduanas marítimas.

Art. 28. Los vapores ó buques de la compañía tendrán derecho de navegar en el rio Goatzacoalcos, durante los 60 años de concesion, haciéndolo precisamente con bandera mexicana, y estando obligados á tener la dotacion de oficiales y tripulaciones que las leyes requieren para los buques nacionales, formándola con mexicanos por nacimiento ó naturalizacion. Para el segundo caso, se darán á la compañía las cartas de naturalizacion que pida.

Art. 29. La concesion otorgada á la compañía en el artículo anterior, no se opone á que otros buques y vapores naveguen en el rio Goatzacoalcos, para el comercio y cualesquiera otros objetos, siempre que esa navegacion sea arreglada á las leyes de la República mexicana.

Art. 30. Los buques de la compañía que conduzcan únicamente pasajeros, correspondencia y mercancías para el tránsito en toda la vía, estarán exentos del derecho de toneladas. Si condujeran, ademas, mercancías para algun punto del Istmo, pagarán el derecho de toneladas por solo lo relativo á esas mismas mercancías, y no por lo demas.

Art. 31. La compañía trasportará en sus buques, libres de gasto, la correspondencia

ó impresos que vengan para cualquier punto de la República, y los que de ella se envien á los otros donde tocaren sus vapores, recibiendo y entregando dichos impresos y correspondencia con las formalidades debidas. De la misma manera trasportará todos los efectos y objetos que sean propiedad del Gobierno, por la mitad de la tarifa. Igualmente conducirá, sin estipendio alguno, á los oficiales, tropas, empleados y agentes del Gobierno general ó de los Estados, que caminen por causa del servicio público. Los metales ó productos agrícolas y manufactureros de la República, serán trasportados por un 25 p^o menos del precio de tarifa.

Art. 32. La compañía se hará cargo de pagar lo que legal y justamente pueda deberse del préstamo que Mr. Francisco P. Falconet hizo á la empresa Sloo, continuando el Gobierno libre de toda responsabilidad futura respecto de ese préstamo, y sin que por esto se disminuya la parte de utilidades que le pertenezcan de los productos del camino.

Art. 33. La empresa á que esta ley se refiere, es y será siempre exclusivamente mexicana; y la compañía del tránsito de Tehuantepec, aunque constituida en los Estados Unidos, se considerará sin embargo renovada y como constituida ahora en la República mexicana, cual si en ella misma se hubiera formado y organizado con arreglo á las leyes mexicanas; pero si estimare oportuno constituir compañías separadas, bajo las razones sociales que escoja, para cada uno ó para varios de los ramos comprendidos en las operaciones que debe ejecutar, podrá constituir tales compañías, formándolas y organizándolas, ya sea en la República, ó ya en los Estados Unidos, conforme á las leyes generales ó especiales del lugar en que las constituya, aunque siempre deberán ser consideradas como dependientes en todo de la misma compañía principal, exclusivamente mexicana, y sujetas, en consecuencia, á las prescripciones de esta ley.

Art. 34. En virtud de lo prevenido en el artículo anterior, la presente compañía, y cualquiera otra que pueda sucederle, así como todos los extranjeros y los sucesores de estos que tomen parte en la empresa, sea como accionistas, empleados, ó con cualquier otro título ó carácter, serán considerados co-

mo mexicanos en todo lo que á dicha empresa se refiera: no podrán legar, respecto de los títulos relacionados con la empresa, derechos de extranjería; no tendrán, ni aun alegando denegacion de justicia, otros derechos ni otros medios de hacerlos valer, en todo lo concerniente á la misma empresa, que los que las leyes de la República conceden á los mexicanos, y no podrán hacer valer dichos derechos, sino ante los tribunales mexicanos.

Art. 35. Las restricciones del artículo anterior no tendrán lugar en las discusiones ó diferencias que se susciten entre extranjeros accionistas, y fuera de la República, en cuyo caso se podrán examinar y decidir como si las restricciones no existiesen, pero sin que las decisiones de los tribunales extranjeros afecten en manera alguna á las prescripciones de este decreto; á la "Compañía del tránsito de Tehuantepec," la cuál se reputa mexicana para todos los efectos del mismo decreto, y á los intereses mexicanos.

Art. 36. El Gobierno nombrará la cuarta parte de los directores de la compañía, con las mismas facultades y prerogativas de los otros; y podrá también constituir en el Istmo una comision que vigile las obras y trabajos que se emprendan.

Art. 37. Se imponen á la compañía las restricciones y obligaciones siguientes:

1ª No podrá construir ninguna fortaleza en el Istmo.

2ª No podrá organizar fuerza armada de ninguna clase; pero los empleados de la compañía podrán estar armados para su defensa personal.

3ª No podrá dar pasaje á fuerza alguna armada extranjera, sin expresa autorizacion del Gobierno general.

4ª No podrá conducir ningunos efectos de un beligerante, declarados contrabando de guerra por las leyes de la República mexicana, sin expresa autorizacion del Gobierno general.

5ª No podrá dar pasaje á fuerza alguna armada nacional, ni conducir municiones ó pertrechos de guerra nacionales, sin expresa autorizacion del Gobierno general, ó de otra autoridad competente.

6ª Despedirá inmediatamente de su servicio á cualquiera de sus dependientes que haga ó proteja el contrabando, ó que cometa

cualquier delito, y auxiliará al Gobierno para su persecucion.

7ª Pondrá en ejecución los medios que se le designen por el Gobierno general para que todo pasajero observe las leyes aduanales de la República.

Art. 38. La compañía no podrá enagenar, ni hipotecar, las concesiones de esta ley, ni el ferrocarril, ni el telégrafo, sin consentimiento previo del Gobierno general, y en ningun caso podrá enagenar, ni hipotecar, las concesiones, ni el ferrocarril, ni el telégrafo, á ningun gobierno extranjero, siendo nula y de ningun valor la enagenacion ó hipoteca que se hiciere. Tampoco podrá la compañía admitir en ningun caso, como socio, á un gobierno ó Estado extranjero, siendo igualmente nula y de ningun valor cualquiera estipulacion que hiciere en ese sentido.

Art. 39. Las concesiones otorgadas en la presente ley, caducarán por las causas siguientes:

1ª Por no depositar en poder del Ministro plenipotenciario de México en Washington, dentro de noventa dias contados desde la fecha de esta ley, los \$ 100,000 (cien mil pesos) de que habla el art. 16 de la misma.

2ª Por no cumplir las obligaciones relativas á la presentacion de los planos, y á la construccion de los tramos y de todo el camino, dentro de los plazos fijados al efecto en esta ley.

3ª Por construir alguna fortaleza en el Istmo de Tehuantepec.

4ª Por organizar fuerza armada, de cualquiera clase, que sea.

5ª Por dar pasaje á cualquiera fuerza armada extranjera, sin expresa autorizacion del Gobierno general.

6ª Por conducir, sin expresa autorizacion del Gobierno general, efectos de alguna potencia beligerante, de los declarados contrabando de guerra por las leyes de la República mexicana.

7ª Por dar pasaje á cualquiera fuerza armada nacional, ó por conducir municiones ó pertrechos de guerra nacionales, sin expresa autorizacion del Gobierno general, ó de otra autoridad competente.

8ª Por infringir cualquiera de las cláusulas del art. 38 de esta ley, en las que se pre-

viene que no podrá la compañía enagenar ni hipotecar las concesiones de la misma ley, ni el ferrocarril, ni el telégrafo, sin previo consentimiento del Gobierno general; y que en ningun caso podrá enagenar, ni hipotecar, las concesiones, ni el ferrocarril, ni el telégrafo, á ningun gobierno extranjero; no pudiendo tampoco, en ningun caso, admitir como socio á un gobierno ó Estado extranjero.

Art. 40. En caso de que la compañía faltare á las otras obligaciones y restricciones que le impone esta ley, quedará sujeta á la reparacion de la falta y á la correspondiente indemnizacion.

Art. 41. En cualquiera de los casos especificados en el art. 39, no solo perderá la compañía las concesiones otorgadas en esta ley, de las cuales podrá disponer el Gobierno á su arbitrio, sino todos los gastos y obras que la misma compañía hubiere hecho en el Istmo, las cuales quedarán á beneficio de la nacion.

Art. 42. Toda duda ó controversia sobre la inteligencia ó ejecucion de esta ley, será decidida por los tribunales federales competentes de la República mexicana, con arreglo á las leyes de la misma.

Art. 43. Las obligaciones que contrae la empresa respecto de los plazos fijados en esta ley, se suspenderán en todo caso fortuito ó de fuerza mayor, que impida directa y absolutamente el cumplimiento de tales obligaciones; y la suspension durará por solo el tiempo que dure el impedimento. La compañía deberá presentar al Gobierno general las noticias y pruebas de haber ocurrido un caso fortuito ó de fuerza mayor del carácter mencionado, dentro del término de tres meses de haber comenzado el impedimento, y por solo el hecho de no presentar tales noticias y pruebas, dentro del término señalado, no podrá ya la compañía alegar en ningun tiempo la existencia del caso fortuito ó de fuerza mayor. Igualmente deberá presentar la compañía al Gobierno general, las noticias y pruebas de que los trabajos han continuado en el acto de cesar el impedimento, ó á lo sumo dentro de tres meses despues de haber cesado, haciéndose la expresada presentacion dentro de los dos meses siguientes á los tres mencionados. Solamente se

abonará á la compañía el tiempo que hubiere durado el impedimento, ó á lo sumo tres meses mas.

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 Octubre de 1866.—*Benito Juárez*.—Al C. José M. Iglesias, Ministro de Justicia, Fomento ó Instruccion pública.

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

Independencia, libertad y reforma. Chihuahua, Octubre 15 de 1866.—*Iglesias*.—C.....

ORDEN.

Mayo 8 de 1867.

Penas que se imponen á los que de alguna manera perjudiquen el camino del ferrocarril de México á Veracruz.

República mexicana.—Cuartel general de Oriente.—Siendo repetidos los abusos que se cometen contra el ferrocarril de México á Veracruz, destruyendo las alcantarillas y arrancando rieles ó durmientes, con grave detrimento del servicio público, este cuartel general, deseoso de corregir todos esos abusos, ha tenido á bien disponer, que tanto las obligaciones impuestas á los dueños, arrendatarios, censualistas y administradores de los terrenos por donde pasen las líneas telegráficas, cuanto las responsabilidades y penas decretadas para los que en manera alguna las perjudiquen, se tengan por subsistentes en todo lo relativo al ferrocarril citado, siendo aplicables en todo caso, para ello, las prevenciones y penas del decreto de 26 de Abril de este año.

Independencia y libertad. Guadalupe Hidalgo, Mayo 8 de 1867.—*Porfirio Díaz*.—C. gobernador y comandante militar del....

DECRETO.

Agosto 26 de 1867.

Se declara caduca ó insubsistente la concesion hecha en 15 de Octubre de 1865 á la compañía del tránsito por Tehuantepec.

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

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

Que en uso de las facultades de que me