

«El Congreso de la Union decreta:

«Art. 1º Subsiste el decreto de 27 de Noviembre de 1867, con las siguientes modificaciones:

«I. El art. 2º quedará en estos términos:

«Art. 2º La compañía empresaria podrá terminar la construcción del expresado camino de hierro, entre Veracruz y la ciudad de México, y el ramal de Apizaco á Puebla, comprometiéndose el Gobierno á no subvencionar, durante el período de sesenta y cinco años, contados desde la fecha, á ninguna corporacion ó persona que emprenda la construcción ó explotación de otra vía férrea entre Veracruz y México, ó los puntos intermedios. No se comprende en este compromiso la subvencion concedida para el ferrocarril de Veracruz á Puebla, por Jalapa.

«II. Se prorogarán por un año los plazos á que se refiere el artículo 4º quedando este en los siguientes términos:

«Art. 4º Para el día 31 del mes de Diciembre del año de 1869, quedará terminada la línea del ferrocarril de Apizaco á la ciudad de Puebla, poniéndose luego al servicio público. La parte que falta por construir entre Apizaco y paso del Macho, para ligar á Veracruz y México, estará concluida precisamente el 31 de Diciembre de 1872, poniéndose en explotación inmediatamente.»

«III. Queda suprimido el artículo 5º que se refiere á la preferencia para la construcción de ramales.

«IV. El artículo 14 quedará en estos términos:

«Art. 14. En los tramos parciales será proporcional al número de leguas, el cobro por mercancías y pasajeros. Los frutos nacionales que se transporten en direccion de México á Veracruz y puntos intermedios gozarán rebaja de 60 por ciento sobre las tarifas. Cuando el transporte de los mismos frutos se haga en la direccion inversa, la rebaja sobre las mismas tarifas será de un 20 por ciento.

«V. Al artículo 15 se sustituirá el siguiente:

«Art. 15. Dos años despues de concluida la vía y de haber sido puesta en explotación, el Gobierno modificará, oyendo á la empresa, las tarifas de mercancías y pasajeros, pero sin impedir que la utilidad de los accionistas sea por lo ménos de un 12 por ciento anual.

«La distribución de efectos en las tres clases de la tarifa de mercancías, se sujetará á la aprobacion

del Gobierno, ahora y en lo sucesivo, cada dos años, contados desde la conclusion del camino, á no ser que para este efecto la ley señale en lo de adelante períodos mayores.

«VI. El artículo 19 dirá:

«Art. 19. Para auxiliar las obras á que se refiere este decreto, el Gobierno se compromete á dar á la compañía la cantidad de quinientos sesenta mil pesos anuales por espacio de veinticinco años, sin causa de réditos. Dentro de ocho meses la compañía entregará en la Tesorería general los bonos y cupones de réditos que por el fondo de ocho millones se dieron á D. Antonio Escandon, conforme al artículo 19 del decreto de 31 de Agosto de 1857, y que no tiene fuerza ni valor alguno.

«VII. El artículo 20 quedará en esta forma:

«Art. 20. El Supremo Gobierno se compromete solemnemente á que el pago de los quinientos sesenta mil pesos se hará leal y cumplidamente, sin sujetar jamás dicha cantidad á ninguna suspension, reduccion ó cualquiera otra reforma que se decretare ó convenga, respecto de la deuda nacional.

«VIII. Al artículo 21 se sustituirá el que sigue:

«Art. 21. El Gobierno emitirá un papel especial con el título de «Bonos del ferrocarril de Veracruz á México,» y que representará quinientos sesenta mil pesos por cada uno de los cuatro años que debe durar la construcción. Este papel se admitirá en pago de 12 por ciento de los derechos de importacion que se causen en las aduanas de Veracruz, Tampico, Matamoros, Manzanillo y Mazatlan, ó el equivalente al doce por ciento, en caso de que baste una cuota menor para cubrir los quinientos sesenta mil pesos. Si en virtud de la liquidacion de lo que la compañía reciba en el primer año apareciere que el 12 por ciento de los derechos de importacion en las cinco aduanas mencionadas, no es bastante para cubrir los quinientos sesenta mil pesos anuales, el Gobierno aumentará la cuota hasta lo que baste para cubrir esta suma pagando en dinero efectivo en la ciudad de México lo que hubiere faltado.

«IX. El artículo 22 dirá:

«Art. 22. Los bonos serán emitidos por el Ministerio de Fomento, y ningun importador podrá en adelante satisfacer el 12 por ciento de los derechos que cause, en numerario, ni en ninguna

otra especie que no sea el indicado papel, bajo la pena de quedar sujeta á segunda paga; esta será de doble cantidad de lo que la cuota importe, exhibiendo la mitad en papel, para que la disposicion de la ley quede en todo caso cumplida, y la otra mitad en dinero, aplicable, segun las reglas de la pauta de comiso, á los denunciantes.

«X. El art. 23 será tambien sustituido por el siguiente:

«Art. 23. El Ministerio de Fomento entregará anualmente á la compañía quinientos sesenta mil pesos en bonos del ferrocarril, y ella tendrá obligacion de mantener en la ciudad de México y en cada uno de los cinco puertos mencionados, un depósito de este papel, para que el comercio pueda adquirirlo con la oportunidad necesaria. En ningun caso podrá la compañía venderlo á mayor precio que el de su valor representativo, bajo la pena de devolver al comprador el exceso y pagar el triple como multa, á favor del erario. Concluida la construcción del camino, el Gobierno hará el pago de los quinientos sesenta mil pesos anuales en dinero efectivo, en la ciudad de México, por trimestres vencidos, sin demorarlo por ningun motivo, y sin que este crédito pueda nunca estar sujeto á suspension, á conversion de deuda, ó á otra forma de amortizacion, que no sea la de pago en efectivo.

«XI. El artículo 29 quedará como sigue:

«Art. 29. El Gobierno disfrutará en la conduccion de trenes, municiones, equipos, víveres, caballos, mulas y tropas que caminen de un punto á otro de la línea, la baja de un setenta y cinco por ciento sobre los precios que se cobren al público; pero para evitar los abusos que en esta parte pudieran cometerse, queda solemnemente estipulado, que en cada caso de marcha de tropas ó conduccion de trenes ó municiones, se dará por el Gobierno una orden especial para los directores de la línea. Los inmigrantes que lleguen á la República con la debida autorizacion del Gobierno, gozarán de las ventajas concedidas á la fuerza armada.

«Art. 2º Se añadirán al decreto los siguientes artículos.

«45. El Gobierno inspeccionará la construcción y explotación del ferrocarril, por los medios que fije el Ministerio de Fomento.

«46. Dentro de cinco meses, á mas tardar, serán sometidos al Gobierno, para su aprobacion,

los estatutos de la compañía, y en ellos se consignarán las dos siguientes prescripciones:

«1º El capital social no podrá aumentarse sobre la cantidad de veintisiete millones de pesos, ni alterarse su division por mitad en acciones y obligaciones, ni exceder el interes de estas últimas de un 8 por ciento anual, sin la previa aprobacion del Gobierno.

«2º El Gobierno, sin perjuicio de su representacion como accionista, y de los otros medios que crea oportuno emplear para tomar parte en la direccion y administracion de la empresa, se hará representar en la junta directiva por las dos séptimas ó por las tres undécimas partes de los directores, y los que nombrare con tal objeto, tendrán las mismas facultades y prerogativas que los demás.

«Art. 3º Se incluye en el presupuesto de egresos, la partida de quinientos sesenta mil pesos, para la subvencion del ferrocarril entre México y Veracruz, y el gasto de lo que importe el derecho del 15 por ciento de ferrocarril conforme al decreto de 27 de Noviembre de 1867, con las modificaciones convenidas entre el Ejecutivo y la compañía concesionaria, que constan en el art. 1º.

«Art. 4º Los plazos señalados en la ley de 27 de Noviembre de 1867, y el de cinco meses concedidos para la presentacion de los estatutos, se entenderán contados desde la fecha de la publicacion de esta ley.

«Salon de sesiones del Congreso de la Union. México, Noviembre 10 de 1868.—Guillermo Valle, diputado presidente.—Joaquin Baranda, diputado secretario.—Juan Sanchez Azcona, diputado secretario.»

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento. Palacio del Gobierno general en México, á once de Noviembre de mil ochocientos sesenta y ocho.—Benito Juárez.—Al C. Blas Balcárcel, Ministro de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.»

Y lo comunico á vd. para su inteligencia y fines consiguientes.

México, Noviembre 11 de 1868.—Balcárcel.

DECRETO.

Diciembre 5 de 1868.

Se autoriza al Ejecutivo para comprar á la compañía del ferrocarril de Tlalpam, 50,000 pesos de las acciones nuevamente emitidas por su Junta directiva, pagándolas al tiempo de su emision por quincenas de \$ 5,000 pesos.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—Seccion 3ª.—El C. Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

«BENITO JUAREZ, Presidente constitucional de los Estados- Unidos Mexicanos, á todos sus habitantes, sabed:

«Que el Congreso de la Union ha tenido á bien decretar lo siguiente:

«El Congreso de la Union decreta:

«Art. 1º Se autoriza al Ejecutivo para comprar á la compañía del ferrocarril de Tlalpam, 50,000 pesos de las acciones nuevamente emitidas por su Junta directiva, pagándolas al tipo de su emision, por quincenas de \$ 5,000 pesos.

«La suma que se gaste en virtud de esta autorizacion, será ministrada al Ministerio de Fomento por el de Hacienda.

«Art. 2º El Ejecutivo, ántes de usar de esta autorizacion, cuidará de averiguar si la compra de acciones que en su virtud hiciera, cooperará eficazmente á que la línea hasta Tlalpam quede terminada para el 31 de Mayo de 1869.

«Sala de sesiones del Congreso de la Union. México, Diciembre 4 de 1868.—*J. M. Mata*, diputado presidente.—*Julio Zárate*, diputado secretario.—*F. D. Macin*, diputado secretario.»

«Por tanto, mando se imprima, publique y circule, dándole el debido cumplimiento. Palacio del Gobierno general en México, á 5 de Diciembre de 1868.—*Benito Juárez*.—Al C. Blas Balcárcel, Ministro de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.»

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

Independencia y libertad. México, Diciembre 5 de 1868.—*Balcárcel*.

CIRCULAR.

Diciembre 15 de 1868.

La admision de los certificados en pago del 15 por ciento de ferrocarril, no debe hacerse por los derechos causados á contar desde el día 11 de Noviembre último, sino desde el día en que se haya recibido en cada aduana marítima ó fronteriza la circular de 27 de Noviembre.

Secretaría de Estado y del despacho de Hacienda y Crédito público.—Seccion 5ª.—Circular.—Hoy se dice por este Ministerio al agente de la empresa del ferrocarril de Veracruz á México, lo que sigue:

«He dado cuenta al Presidente de la República con los ocursos de vd. de 23 del mes anterior y de 11 del corriente, en que pide se declare que los certificados de acciones del ferrocarril de Veracruz á México deben recibirse en pago del 15 por ciento de ferrocarril, correspondiente á los buques entrados en los puertos desde el día 11 de Noviembre último, fecha del decreto del Congreso, y no á contar desde el día que se haya recibido en cada aduana marítima ó fronteriza la circular de este Ministerio de 27 del mismo Noviembre, con que se remitió la muestra de los certificados de acciones del ferrocarril para que fueran admitidos en cumplimiento de las leyes relativas.—Examinado este asunto, contesto á vd., por acuerdo del C. Presidente, que no se puede resolver como vd. ha pedido, teniendo en consideracion: que en virtud del decreto del Congreso de 11 de Noviembre último, se han puesto ahora en ejecucion los decretos de 27 de Noviembre y 1º de Diciembre de 1867: que en el decreto del Congreso se dispone que desde entónces corran todos los plazos del de 27 de Noviembre: que en el art. 40 de este se determinó que la admision de las acciones del ferrocarril en pago del 15 por ciento de ferrocarril, se hiciera segun el decreto que se publica-se por el Ministerio de Hacienda: que en el art. 6º del citado decreto de 1º de Diciembre, publicado por este Ministerio, se dispuso que se verificara así el pago, no desde la fecha del decreto de 27 de Noviembre, sino desde la fecha en que se recibiera en cada puerto el de 1º de Diciembre: que la empresa estuvo de acuerdo en esto, no siendo posible que entónces ni ahora se hubiera procedido de otra manera, porque no teniendo la empresa en los puertos acciones, tampoco era practicable la concesion que se le hizo de recibir en

lugar de ellas certificados, mientras no se arreglara entre el Gobierno y la empresa la forma de estos y se comunicase á las aduanas, como se ha hecho ahora, enviándoles las muestras de los certificados con la circular de 27 de Noviembre último; y que, en consecuencia, la admision de dichos certificados en pago del 15 por ciento de ferrocarril no debe hacerse por los derechos causados á contar desde el día 11 de Noviembre último, sino por los buques entrados á los puertos ó cargamentos llegados á las aduanas fronterizas, á contar desde el día que se haya recibido en cada aduana marítima ó fronteriza la circular expresada.»

Lo que traslado á vd. por acuerdo del C. Presidente para su conocimiento, y á fin de que arregle sus procedimientos sobre este asunto á lo dispuesto en la comunicacion trascrita.

Independencia y libertad. México, Diciembre 15 de 1868.—*Miguel T. Barron*, oficial mayor.

DECRETO.

Diciembre 16 de 1868.

Se abrirá un camino carretero, que separándose del ferrocarril de Apizaco en la estacion de Ometusco, pase por Tulancingo, Acaxochitlan y Huauchinango, y termine en el Zapotal.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—Seccion 3ª.—El C. Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

«BENITO JUAREZ, Presidente constitucional de los Estados- Unidos Mexicanos, á todos sus habitantes, sabed:

«Que el Congreso de la Union ha decretado lo siguiente:

«El Congreso de la Union decreta:

«Art. 1º Se abrirá un camino carretero, que separándose del ferrocarril de Apizaco en la estacion de Ometusco, pase por Tulancingo, Acaxochitlan y Huauchinango, y termine en el Zapotal ó en cualquier otro punto mas alto, desde el cual pueda hacerse la navegacion hasta el puerto de Tuxpam por el rio de su nombre y los esteros que con él comunican, si fuere necesario. Este camino se dividirá en dos tramos: uno de Ometusco á Huauchinango, y otro de Huauchinango al embarcadero sobre el rio de Tuxpam, y su trazo y anchura tendrán en lo posible las condiciones requeridas para el establecimiento de un ferrocarril.

«Art. 2º El Ministerio de Fomento, durante el presente año fiscal, mandará practicar los reconocimientos necesarios para determinar el trazo y costo de las obras, con cargo á la partida que para caminos decretados y por decretar, se le asignó en el presupuesto de egresos.

«Art. 3º Desde el año próximo en adelante se incluirá en los presupuestos de egresos la cantidad de setenta y dos mil pesos para la ejecucion de la obra hasta su conclusion; sin perjuicio de que si dentro de este año fiscal se concluyen los estudios del camino, destiné el Ejecutivo á las obras mas indispensables la cantidad que le fuere posible de la partida del presupuesto mencionado en el artículo anterior.

«Salon de sesiones del Congreso de la Union. México, Diciembre 14 de 1868.—*J. M. Mata*, diputado presidente.—*Julio Zárate*, diputado secretario.—*F. D. Macin*, diputado secretario.»

«Por tanto, mando se imprima, publique y circule, dándole el debido cumplimiento.—Palacio del Gobierno general en México, á 16 de Diciembre de 1868.—*Benito Juárez*.—Al C. Blas Balcárcel, Ministro de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.»

Y lo comunico á vd. para su inteligencia y fines consiguientes.

Independencia y libertad. México, Diciembre 16 de 1868.—*Balcárcel*.

DECRETO.

Enero 2 de 1869.

Se modifica el decreto expedido por el Ejecutivo en 6 de Octubre de 1867, autorizando á Don Emilio La-Sère, ó á la compañía que él formara, para abrir la comunicacion interoceánica por el istmo de Tehuantepec.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—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 el Congreso de la Union ha decretado lo siguiente:

«El Congreso de la Union decreta:

«Art. 1º El decreto expedido por el Ejecutivo en 6 de Octubre de 1867, autorizando á Don Emilio La-Sère, ó á la compañía que él formara, para abrir la comunicacion interoceánica por el ist-

mo de Tehuantepec, queda modificado en los términos siguientes:

«Art. 2º Se autoriza á la compañía que forme Don Emilio La-Sère, para la apertura de la comunicación interoceánica por el istmo de Tehuantepec, con las condiciones expresadas en este decreto.

«Art. 3º La compañía que forme La-Sère podrá hacer la comunicación por agua, en la parte navegable del río Goatzacoalcos; y en donde ella concluya principiarán los caminos á que se refiere el artículo siguiente; pero si no juzga conveniente hacer uso del río, comenzarán los caminos desde el punto de su desembocadura.

«Art. 4º La compañía La-Sère deberá construir un ferrocarril de la mejor clase, que partiendo del punto en que termine la navegación del río Goatzacoalcos ó de su desembocadura, según lo expresa el artículo anterior, llegue hasta el puerto de la Ventosa, ó cualquiera otro del Pacífico que se creyere mas conveniente que este. Entretanto se concluye el camino de hierro, La-Sère establecerá la comunicación por medio de un camino carretero, que 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. 5º Hechos los reconocimientos necesarios para el ferrocarril y para el camino carretero, y levantados los planos correspondientes por los ingenieros, se someterán á la aprobación del Gobierno general, sin lo cual no podrán ponerse en ejecución.

«Art. 6º La compañía La-Sère avisará 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 también sus honorarios por ella.

«Art. 7º En el término de diez y ocho meses, contados desde la fecha de esta concesión, deberán estar hechas las exploraciones del terreno, levantados y presentados los planos que marquen la dirección de los caminos, y sometidos á la aprobación del Gobierno, al que se dará aviso dentro de

los primeros seis meses, de que va á procederse á los trabajos, á fin de que el comisionado ó comisionados de que habla la primera parte del artículo anterior, se hallen presentes para inspeccionar las obras que se ejecuten.

«Art. 8º La compañía La-Sère comenzará la construcción del ferrocarril y línea telegráfica, dentro de seis meses, contados después del año y medio de que habla el artículo anterior, debiendo terminar en cada año, á satisfacción del Gobierno, un tramo de quince leguas por lo menos, hasta la conclusión de toda la línea, que será precisamente tres años después del día en que empezaron los trabajos. Las quince leguas que la compañía está obligada á dejar construídas anualmente, podrán serlo en tramos aislados unos de otros, con tal de que no se separen del trayecto general aprobado por el Ejecutivo.

«Art. 9º La compañía comenzará la construcción del camino carretero al mismo tiempo que la del ferrocarril, y la terminará á satisfacción del Gobierno dentro de un año y medio á lo mas, contado desde la fecha fijada para comenzarlos.

«Art. 10. De los terrenos baldíos que hubiere, el Gobierno da á la compañía la faja que necesitare para la línea de los caminos, y además la mitad de los baldíos que se encuentren dentro de una legua lateral por cada lado de solo el ferrocarril, en todo el espacio que recorra. Dichos terrenos baldíos se dividirán donde su extensión lo permita, en cuadros de una legua cada uno; y en donde tuvieren menos de dos leguas en su longitud á lo largo del camino (ó en las fracciones de 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 número 1 en el Norte, y siguiendo en el orden numérico hácia el Sur; de manera que el número 1 del lado de Occidente, ó sea el lado derecho del camino, quede frente del número 1 del lado de Oriente, 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 intersección en 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 del terreno por ambos lados.

«Art. 11. La nación 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, &c., 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, &c., cediendo á los concesionarios en propiedad, revocable solo en el caso de que no concluyan el camino, las porciones señaladas con los números pares en el lado occidental ó derecho del camino, y las porciones marcadas con los números impares en el lado oriental ó izquierdo. Si por el caso de intersección 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 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. El Gobierno concede á la compañía, si lo hubiere, el terreno para los muelles, diques y otras obras indispensables en los puertos de Goatzacoalcos y de la Ventosa, comprometiéndose la compañía á construir por su cuenta, á satisfacción del Gobierno, en los dos años siguientes á la fecha en que se construya el ferrocarril, dichos muelles y diques; haciendo desde luego las obras precisas para facilitar la descarga de los buques y evitar la avería de las mercancías.

«Art. 13. La compañía tomará gratis, de las tierras que fueren del dominio público, por el tiempo que lo fueren, sin que esto importe para el Gobierno la obligación de no enajenarlas en todo ó en parte, los materiales necesarios para la construcción y conservación de los caminos, telégrafos, muelles y diques ó de sus pertenencias.

«Art. 14. Los terrenos y materiales de propiedad particular que necesitare la compañía, los tomará indemnizando á sus dueños conforme á las leyes.

«Art. 15. La compañía tendrá obligación de construir y conservar faros de primera clase en donde fuere mas conveniente á los dos extremos de la vía, debiendo quedar concluidos dentro de tres años después de terminado el ferrocarril, los que serán de la pertenencia exclusiva del Gobierno.

«Art. 16. A los sesenta días de la fecha de esta ley, la compañía dará una fianza por valor de cien mil pesos fuertes, á satisfacción del Ministro de México en Washington ó de quien le supliere, siendo indispensable esta condición para la existencia y validez de las concesiones hechas por este decreto, y perdiendo los concesionarios la expresada suma en caso de que no cumplan dentro de los plazos señalados las obligaciones de presentar los planos y de comenzar y acabar los caminos y línea telegráfica. Con la mencionada fianza se asegurará también la obligación que contrae la compañía de acreditar que está organizada ya conforme á las leyes de uno de los Estados de la Unión Americana.

«Art. 17. Durante el tiempo necesario para la construcción del ferrocarril, la compañía podrá importar al istmo, libres de derechos, los materiales, máquinas, herramientas, carbon de piedra, carruajes y útiles necesarios para la construcción de la vía y de sus pertenencias. Pasado el término de la construcción del camino, solo podrá introducir, libres de derechos, las máquinas, carbon de piedra, carros y rieles que necesitare, durante esta exención por espacio de setenta años, y haciendo la compañía uso de ella, así como de la anterior, según las reglas que se dicten por el Ministerio de Hacienda.

«Art. 18. La compañía tiene obligación de limpiar el río Goatzacoalcos en la parte de él que dedique á la navegación.

«Art. 19. Se concede á la compañía la facultad de cobrar peajes, derechos de tránsito, de muelles, de almacenaje y cualesquiera otros, por fletes de mercancías, conducción de pasajeros y transmisión de telégrafos; 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 cincuenta centavos por legua para cada pasajero, de tres centavos por legua para cada arroba de mercancías, de uno por ciento del valor de los metales preciosos y de alhajas, entendiéndose esta asignación para toda la travesía del camino por tierra y por agua, y de diez centavos por cada palabra de los telégrafos.

«Art. 20. El Gobierno no exigirá, durante los setenta años de la concesión, impuesto ni contribución alguna, ya sea sobre las mercancías que pasen solo de tránsito por el istmo, ya sea de los

pasajeros, ya sea de los telegramas, 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 exención.

«Art. 21. Respecto de la línea de tránsito que se forme entre los puertos de Goatzacoalcos y la Ventosa, ó del puerto que se elija en el Pacífico, en parte por agua, y en parte por el ferrocarril, el Gobierno se obliga á no otorgar á otra compañía, durante los setenta 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. 22. El Gobierno protegerá la prosecucion, conservacion y seguridad de los trabajos, con toda la fuerza que estimare conveniente para una obra de grande y notoria utilidad pública.

«Art. 23. El Gobierno conservará abiertos y habilitados para el comercio de altura, durante los setenta años de la concesion, el puerto de Goatzacoalcos en el Golfo de México, y en el Pacífico el de la Ventosa, ó cualquiera otro que se creyere mas conveniente que este.

«Art. 24. La facultad concedida á la compañía para el transporte de mercancías, se reglamentará por el Ministerio de Hacienda, procurando evitar 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. 25. Las concesiones hechas á la compañía durarán setenta años, contados desde que el ferrocarril y telégrafo se pongan al servicio público, y en todo ese tiempo el Gobierno recibirá un 8 por ciento de las utilidades líquidas de la empresa, siempre que se hagan dividendos á los accionistas, y bajo el concepto de que luego que haya utilidades, se hará por lo ménos un dividendo anual. Tambien percibirá el Gobierno, mediante liquidacion y pago por meses, doce centavos por cada uno de los pasajeros que transiten por la vía general.

«Art. 26. Al espirar el plazo de la concesion, tendrá el Gobierno mexicano el derecho de adqui-

rir la propiedad del ferrocarril con sus estaciones, telégrafos, muelles, diques, útiles y pertenencias, por el avalúo que de ellos hicieren dos peritos nombrados uno por el Gobierno y otro por la compañía, ó por un tercero designado por los primeros en caso de discordia.

«Si el Gobierno no usare del derecho que le concede la fraccion anterior, la compañía La-Sère continuará gozando la propiedad y posesion del camino con todas sus obras y material; pero cesarán las exenciones que le concede esta ley, y seguirá pagando al Gobierno el 8 por ciento de las utilidades líquidas, y los doce centavos por pasajero, en los términos que el artículo anterior lo previene.

«Art. 27. La compañía estará obligada á llevar á cualquier punto, en todo el tránsito del camino, libres de gastos, la correspondencia é impresos que transiten por él, y á que dé curso la oficina respectiva, recibiendo y entregando con las formalidades debidas. De la misma manera trasportará todos los frutos y objetos que sean de propiedad del Gobierno, por la mitad de la tarifa. Igualmente conducirá sin estipendio alguno, los oficiales, tropas, empleados ó agentes del Gobierno general ó de los Estados, cuando caminen por causa del servicio público. Transmitirá tambien, libres de gastos, por su línea telegráfica, todos los mensajes enviados por funcionarios ó empleados de la República Mexicana, ó de cualquiera de sus Estados, sobre negocios públicos. Los metales y productos agrícolas ó industriales de la República serán trasportados por un 30 por ciento ménos del precio de tarifa, sujetándose á las reglas que se dicten por el Ministerio de Hacienda.

«Art. 28. El tránsito por la vía de comunicacion será libre para todos los habitantes del globo; pero se aumentará un 25 por ciento á las mercancías de las naciones que no tuviéren tratado de neutralidad con México, respecto del tránsito del istmo.

«Art. 29. 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 las de las aduanas marítimas.

«Art. 30. El Gobierno nombrará la cuarta parte de los directores de la compañía, y los nombra-

dos por él tendrán las mismas facultades y prerogativas que los otros; podrá tambien constituir en el istmo una comision que vigile las obras y trabajos que se emprendan en virtud de este contrato.

«Art. 31. Los vapores ó buques de la compañía tendrán derecho de navegar en el rio de Goatzacoalcos, durante los setenta años de la 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 por naturalizacion. Para el segundo caso se darán á la compañía las cartas de naturalizacion que pida.

«Art. 32. La concesion otorgada en el artículo anterior, no se opondrá 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. 33. Los buques de la compañía que conduzcan únicamente pasajeros, correspondencia y mercancías para el tránsito de toda la vía, estarán exentos del derecho de toneladas. Si condujeren 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. 34. La compañía se hará cargo de pagar lo que legal y justamente pueda deberse del préstamo que Mr. Francisco P. Falconetti 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. 35. La empresa á que esta ley se refiere, es y será siempre exclusivamente mexicana; y la compañía de La-Sère para el tránsito de Tehuantepec, aun cuando se forme en el extranjero, se considerará, sin embargo, como constituida ahora en la República Mexicana, cual si en ella misma se hubiere 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 instituir tales compañías formándolas y organizándolas, ya sea en la República, ya en los Estados-Unidos, conforme á las leyes ge-

nerales ó especiales del lugar en que las instituya, 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. 36. En virtud de lo prevenido en el artículo anterior, la compañía La-Sère, 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 cualquiera otro título ó carácter, serán considerados como mexicanos en todo lo que á dicha empresa se refiera: no podrán alegar, respecto de los títulos relacionados con la empresa, derechos de extranjería: solo tendrán, en caso de denegacion de justicia, los mismos derechos y medios de hacerlos valer en todo lo concerniente á la 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. 37. 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 La-Sère, la cual se reputa mexicana para todos los efectos del mismo decreto, y á los intereses mexicanos.

«Art. 38. La compañía que forme La-Sère no podrá traspasar, ni enajenar, ni hipotecar las concesiones de esta ley, ni el ferrocarril, ni el telégrafo, ni los diques y muelles, sin consentimiento previo del Gobierno general, y en ningun caso podrá traspasar, ni enajenar, ni hipotecar las concesiones, ni el ferrocarril, ni el telégrafo, ni los diques y muelles, á ningun Gobierno extranjero; siendo nula y de ningun valor la enajenacion 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 este sentido. Se autoriza, sin embargo, á la compañía para que sin la aprobacion del Gobierno pueda expedir y vender bonos y obligaciones, cuando, en las cantidades y por el precio que juzgare conveniente, y para asegurar el pago, hipotecan-