

Palacio del poder legislativo de la Union. México, Mayo 28 de 1873.—*M. Romero Rubio*, diputado presidente.—*F. Michel*, diputado secretario.—*José Peon Contreras*, diputado secretario.

Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

Palacio nacional de México, á 28 de Mayo de 1873.—*Sebastian Lerdo de Tejada*.—Al C. Blas Balcárcel, ministro de fomento, colonizacion, industria y comercio.”

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

Independencia y libertad. México, Mayo 28 de 1873.—*Balcárcel*.

NUMERO 7175.

Mayo 28 de 1873.—*Decreto del Congreso*.—*Se concede una subvencion para un ferrocarril de Pachuca*.

Ministerio de fomento, colonizacion, industria y comercio de la República Mexicana.—Seccion 3ª.—El C. presidente de la República, se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

“*Sebastian Lerdo de Tejada*, presidente constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, á sus habitantes, sabed:

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

El congreso de la Union decreta:

Art. 1. Se concede una subvencion de 5,000 pesos por cada kilómetro de ferrocarril que el C. Justino Fernandez ó la empresa que él forme al efecto, construyan entre la ciudad de Pachuca y cualquier punto de la vía férrea de México á Veracruz. El máximo de esta subvencion no excederá de 250,000 pesos.

2. El ferrocarril tendrá un metro cuarenta y cinco centímetros de ancho, y en su construccion la empresa procederá de acuerdo con el ejecutivo federal y conforme á lo prevenido en el reglamento de 7 de Diciembre de 1867.

3. Los diez primeros kilómetros del ferrocarril estarán concluidos dentro de diez y ochó meses y el resto dentro de tres años contados desde la promulgacion de esta ley. En caso contrario, quedará insubsistente la concesion para lo que no se hubiere construido.

4. La empresa podrá tomar por causa de utilidad pública, previa indemnizacion, los terrenos, edificios y materiales de construccion de propiedad particular que fueren necesarios para el establecimiento de la vía ó de sus dependencias. La indemnizacion se fijará por dos peritos, teniendo en cuenta lo que la propiedad respectiva pague por contribucion predial. De estos dos peritos nombrará uno cada parte, y ambas, ántes de comenzar á actuar, designarán un tercero para que decida en caso de discordia; pero si no estuvieren de acuerdo en la designacion del tercero, éste será nombrado por el juez federal competente. Si dichos terrenos ó materiales fueren propiedad federal, serán cedidos gratuitamente á la empresa.

5. Los materiales y útiles de procedencia nacional ó extranjera, que á juicio del ministerio de fomento fuesen necesarios para la construccion, reparacion y explotacion de la vía y de sus estaciones y demás dependencias, serán libres de toda contribucion é impuesto, por espacio de cincuenta años, contados desde esta fecha, limitándose por el propio ministerio la cantidad de dichos materiales y útiles que deba gozar de esta exencion. Durante el mismo tiempo no podrán ser gravados por contribucion de ningun género, ni el camino, ni sus dependencias naturales, ni los capitales que en ellos se inviertan.

6. La empresa queda obligada á consentir bajo condiciones equitativas y de reciprocidad, en que sobre la vía, objeto de la presente ley, transiten máquinas, carruajes y trenes pertenecientes á otras empresas, y á conducir gratuitamente y en departamento especial, la correspon-

dencia, impresos y empleados despachados por las administraciones de correos.

7. Cuando haya percibido la subvencion, quedará la empresa obligada á no cobrar cuotas superiores á las que expresan las siguientes tarifas:

A

Para el trasporte de pasajeros:

Primera clase, dos centavos por kilómetro.

Segunda idem, uno y medio idem.

Tercera idem, uno idem.

B

Para el trasporte de cada tonelada de mercancías:

Primera clase, diez centavos por kilómetro.

Segunda idem, ocho idem.

Tercera idem, seis idem.

C

Para el tránsito de trenes pertenecientes á otras personas:

Sesenta por ciento del monto de flete, computado segun la tarifa correspondiente.

D

Para trasporte de personas y cosas empleadas en servicio de la Federacion:

Veinticinco por ciento de las cuotas que correspondan, segun las tarifas comunes.

8. La empresa ó compañía será siempre mexicana, aun cuando se forme en el extranjero, y estará sujeta á la jurisdiccion de los tribunales de la República en todo aquello cuya causa y accion tenga lugar dentro de su territorio. La misma empresa y todos los extranjeros y los sucesores de éstos que tomaren parte en sus negocios, sea como accionistas, empleados ó con cualquier otro carácter, serán considerados como mexicanos en todo cuanto á ella se refiera; nunca podrán alegar

xii

respecto de los títulos relacionados con la empresa derechos de extranjería bajo cualquier pretexto que sea, y solo tendrán para hacerlos valer, los derechos y medios que las leyes de la República conceden á los mexicanos.

Palacio del poder legislativo de la Union. México, Mayo 28 de 1873.—*Manuel Romero Rubio*, diputado presidente.—*F. Michel*, diputado secretario.—*P. Gómez*, diputado secretario.

Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

Dado en el palacio nacional de México, á 28 de Mayo de 1873.—*Sebastian Lerdo de Tejada*.—Al C. Blas Balcárcel, ministro de fomento, colonizacion, industria y comercio.”

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

Independencia y libertad. México, Mayo 28 de 1873.—*Balcárcel*.—C.....

NUMERO 7176.

Mayo 29 de 1873.—*Contrato celebrado entre el Ministerio de Fomento y el representante de la empresa del ferrocarril internacional de Tejas*.

Art. 1. Se autoriza á la compañía del ferrocarril internacional de Tejas para construir y explotar una línea de ferrocarril, y su correspondiente telégrafo desde la ciudad de México hasta el Océano Pacífico y hasta el Rio Bravo del Norte

La línea desde la ciudad de México hasta el Océano Pacífico seguirá la direccion que conforme á los reconocimientos de la compañía, aprobados por el ministerio de fomento, apareciere ser la más á propósito para poner á la capital de la República en comunicacion, sea por medio de la línea principal ó de los ramales necesarios, tan inmediatos como fuere practicable, con las ciudades de Querétaro, Celaya, Salamanca, Morelia, Toluca,

57

si no estuviese terminada la línea que se construye actualmente, Guanajuato, Silao, Leon, Lagos y Guadalajara, y para que en conexión con el ferrocarril de Veracruz, forme una línea interoceánica desde el Golfo de México al Pacífico que terminará en el puerto de San Blas ó en cualquier otro punto de la costa del Pacífico, comprendido desde el puerto del Manzanillo al de Mazatlan, que despues de practicados los reconocimientos necesarios, fuere escogido como el más á propósito por la compañía con aprobacion del ministerio de fomento.

La línea hasta el Rio Bravo del Norte (Rio Grande) partirá de la línea antes mencionada, en la ciudad de Lagos, ú otro punto que, segun los reconocimientos de la Compañía, aprobados por el ministerio de fomento, se encontrare más conveniente, y seguirá la direccion que conforme á los mismos requisitos apareciere la más á propósito para poner la capital de la República en comunicacion, sea por medio de la línea principal ó de los ramales necesarios, tan inmediatos como fuere practicable, con las ciudades de Aguascalientes, Zacatecas, Durango, San Luis Potosí, Saltillo y Monterey, llegando al Rio Bravo del Norte en el punto que fuere más conveniente para formar su enlace con el ferrocarril internacional de Tejas, que la dicha compañía está construyendo actualmente al través de aquel Estado, y para establecer una línea continúa de conexión desde la ciudad de México y desde la costa mexicana del Pacífico, con las vías férreas de los Estados- Unidos.

2. La referida compañía queda autorizada para comenzar inmediatamente los reconocimientos necesarios, y á sus propias expensas; con el fin de determinar la colocacion de las líneas del ferrocarril que se expresan en la presente ley.

Antes de comenzarse los trabajos de construcción en las diferentes secciones de la línea, se remitirán al ministerio de

fomento, para su aprobacion, copias de los mapas del reconocimiento y de los planos de la colocacion del camino.

El reconocimiento general de toda la línea será concluido, y el plano correspondiente sometido al ministerio de fomento para su aprobacion, dentro del término de dos años y medio, contados desde la fecha de esta ley.

Un ingeniero nombrado por el ejecutivo y pagado por la compañía, podrá acompañar á cada una de las principales secciones de ingenieros de la misma compañía, dando ésta aviso al gobierno con cuarenta dias de anticipacion, del tiempo en que deba comenzar los reconocimientos; pero los trabajos de reconocimiento no sufrirán demora ni se considerarán incompletos por la ausencia de los ingenieros de nombramiento del ejecutivo.

3. Los trabajos de construcción de la línea principal de ferrocarril de la ciudad de México al Pacífico, deberán comenzar dentro de nueve meses, contados desde la fecha de esta ley; y dentro de quince meses, contados desde que termine el periodo señalado para el principio de los trabajos, deberán estar concluidos á lo menos 100 kilómetros de ferrocarril de la referida línea.

En cada uno de los años posteriores se construirá á lo menos 120 kilómetros ó 240 cada dos años, hasta la conclusion de toda la línea del ferrocarril á que se refiere esta ley.

Luego que estuvieren concluidos los reconocimientos necesarios y determinado el punto que ha de servir de término al camino en el Pacífico, comenzarán igualmente los trabajos en el expresado punto.

Los trabajos en la línea del Rio Bravo del Norte, deberán comenzar en la margen mexicana del mismo rio, inmediatamente despues de la conclusion del ferrocarril internacional de Tejas hasta el expresado Rio Bravo del Norte.

Los trabajos en los diferentes puntos

mencionados en este artículo, deberán proseguirse de manera que en la línea de la ciudad de México al Pacífico, se construyan por lo ménos en cada año ó cada bi-año, un número de kilómetros igual al que se construya en la línea del Rio Bravo al punto de union con la línea anterior, y que se asegure la conclusion de toda la línea del ferrocarril desde la ciudad de México hasta el Océano Pacífico, y desde Lagos ú otro punto intermedio hasta el Rio Bravo del Norte, dentro del término de diez años contados desde la fecha de esta ley.

4. En caso de que la compañía concluyere el referido ferrocarril desde la ciudad de México hasta el Océano Pacífico, y hasta el Rio Bravo del Norte, en un periodo de un año ménos que el término estipulado de diez años, el gobierno pagará á la compañía en calidad de donacion ó como premio, la suma de cien mil pesos: si el camino se concluyere en dos años ménos del término estipulado, el premio será de doscientos mil pesos por cada uno de los dos años: si fuere en tres años ménos de los estipulados, el premio será de trescientos mil pesos por cada uno de los tres años referidos; y si el camino estuviere concluido en cuatro años ménos del término fijado, el premio que el gobierno pagará á la compañía, consistirá en cuatrocientos mil pesos por cada uno de los expresados cuatro años.

El referido premio será pagado á la compañía en certificados de la clase de los que deberán expedirse conforme á los términos de la presente ley.

5. Para el objeto de la construcción, posesion y explotacion de las líneas del ferrocarril y telégrafos designadas en esta ley, y bajo los términos que ella establece, la referida compañía del ferrocarril internacional de Tejas, se obliga á organizar en México, los Estados- Unidos de América, ó en Europa, una compañía que se denominará: "Compañía del ferrocarril internacional mexicano."

La posesion y ejercicio de todos los derechos y concesiones que se confiere en la presente ley, así como el cumplimiento de todas las obligaciones impuestas por ella, pertenecerán á la compañía del ferrocarril internacional mexicano desde su organizacion, y ántes de ésta á la compañía del ferrocarril internacional de Tejas.

La compañía del ferrocarril internacional mexicano, así como la expresada compañía del ferrocarril internacional de Tejas, serán consideradas como mexicanas en todo lo que se relacione con la presente concesion, y todas las personas que tuvieren parte en ellas, sea como accionistas, empleados ó con cualquier otro carácter, serán consideradas como mexicanas en todo lo que se relacione á la referida empresa dentro del territorio de la República: no podrán alegar derechos de extranjeros con respecto á los intereses ó negocios relacionados con la empresa, ni tendrán, aun cuando alegaren denegacion de justicia, otros derechos ni otros medios de hacerlos valer en todo lo concerniente á la referida empresa, que aquellos que las leyes de la República conceden á los mexicanos, ni emplearse otros procedimientos que los establecidos ante los tribunales mexicanos.

6. La compañía del ferrocarril internacional mexicano, no se considerará como organizada hasta que no se hubieren suscrito de buena fé 2,000,000 de pesos del capital social, y pagado en dinero al tesorero de la misma compañía, diez por ciento de la suscripcion, cuyos hechos, así como el de la formal organizacion de la compañía, se comprobarán legalmente ante el ministerio de fomento en el término de doce meses contados desde la fecha de esta ley.

Durante un año contado desde la fecha de dicha comprobacion, la compañía tendrá á disposicion del público en México para que pueda suscribirse, la mitad de su capital social en los mismos términos

en que las acciones sean ofrecidas en los Estados-Unidos de América y en Europa.

Pasado el año, la compañía es libre para enajenar las acciones en el lugar que lo estime conveniente.

Los estatutos de la referida compañía y las bases de su organización, se someterán al ministerio de fomento para su aprobación, en el término de doce meses contados desde la fecha de esta ley.

7. La compañía tendrá un domicilio en la ciudad de México, donde residirá una parte de su junta directiva compuesta de cinco miembros, de los cuales dos serán nombrados por el ejecutivo y tres serán de los nombrados por la compañía.

Esta parte de la junta, así como la parte de la dirección que se estableciere en los Estados-Unidos, ó en Europa, ejercerán las funciones que les fueren concedidas por los estatutos, y tendrán los poderes que de tiempo en tiempo se les concedieren en junta general de accionistas.

La compañía nombrará en esta capital un representante ampliamente facultado y autorizado, para tratar con el gobierno federal y las demás autoridades de la República, acerca de todos los negocios relativos a las obligaciones que se le imponen por esta ley, y cuanto en lo sucesivo se ejecute ó convenga con relación al asunto.

Cuando se suscitare alguna duda ó cuestión respecto de la interpretación ó cumplimiento de las estipulaciones del presente contrato, se decidirá por los tribunales competentes de la República.

8. Ni la compañía concesionaria ni la que ésta formare, pueden, en ningún tiempo, traspasar, enajenar, ó hipotecar las concesiones de la presente ley, el ferrocarril, el telégrafo y las propiedades anexas, ni las acciones, á algún gobierno ó Estado extranjero, ni admitirlo en ningún caso como socio en la empresa, y cualquiera estipulación hecha con violación

de este precepto, será nula y de ningún valor.

La compañía queda, sin embargo, autorizada para emitir libremente acciones, bonos y obligaciones y disponer de ellas, así como para hipotecar el ferrocarril y sus dependencias, con el derecho de explotarlo, y la línea telegráfica, en todo ó en parte, según se fueren construyendo para asegurar el pago de dichos bonos y obligaciones y sus intereses; con la condición de que la hipoteca se hará á favor de individuos ó de asociaciones particulares.

Las hipotecas que hiciere la referida compañía serán registradas en el registro público de la ciudad de México, y ese registro se tendrá como prueba suficiente para su validez y ejecución legal en lo que se refiere á todas las líneas del ferrocarril de la compañía, sin necesidad de registro local en los Estados ó lugares por donde pase.

9. El capital social de la compañía no excederá de 50 000,000 de pesos, dividido en acciones de á 100 pesos cada una.

Las referidas acciones serán consideradas como propiedad personal, podrá transferirse ó disponerse libremente de ella con arreglo á las leyes vigentes y con los derechos y franquicias acordadas en esta ley.

Los terrenos y demás propiedades legalmente adquiridos por la compañía en virtud de cesión ó compra, los edificios, almacenes, estaciones, maquinaria, útiles, materiales y todos los demás objetos que constituyen el ferrocarril y la línea telegráfica, así como sus ramales y dependencias, se considerarán como propiedad de la compañía, con el derecho de usar de ella en los mismos términos y bajo las mismas condiciones que cualquiera otra propiedad; pero sometida á las prevenciones de las leyes vigentes actualmente ó que en lo sucesivo se dictaren con respecto á ferrocarriles, sin que se entienda

por esto que se pueden alterar las condiciones de este contrato.

Aun en el caso de que por las causas que más adelante se especificarán, la presente concesión quedare sin valor, la compañía gozará de la plena posesión y uso de todas sus propiedades y de las porciones de ferrocarril y la línea telegráfica que hubiere construido.

10. El ferrocarril de la referida compañía, será de simple ó doble vía, de 1,45 metros de ancho (cuatro pies ocho y media pulgadas inglesas), tendrá una construcción sólida y perfecta y será en todo igual á los ferrocarriles de primera clase.

Estará provisto de la cantidad suficiente de material rodante para la pronta y eficaz explotación del camino, y se establecerán depósitos y estaciones en todos los lugares en que fueren convenientes al interés público y á los negocios de la compañía, á juicio de sus ingenieros.

La compañía tendrá el derecho de enlazarse con cualquier otro ferrocarril existente ó que existiere en la República, y lo tendrá igualmente, para operar y mantener su ferrocarril en conexión ó consolidación con cualquiera otra empresa de ferrocarril, de acuerdo con la misma, bajo los términos que juzgue más convenientes.

11. Para auxiliar la construcción de las líneas de ferrocarril y telégrafo á que se refiere esta concesión, el gobierno se compromete á dar á la compañía una subvención de 9,000 pesos por cada kilómetro de vía que se construya y sea aprobada por el ministerio de fomento, según los términos de esta ley; pero esta subvención solo tendrá efecto cuando la compañía hubiere construido y puesto en explotación los primeros 100 kilómetros de ferrocarril de la ciudad de México hácia el Pacífico, y sucesivamente por secciones de 20 kilómetros, concluidas, aprobadas por el ministerio de fomento y puestas en explotación; y la obligación contraída por el gobierno, en ningún caso se extenderá

á dar subvención por una distancia que exceda del total de 2,621 kilómetros, con excepción de la línea á Toluca en caso necesario.

12. Para hacer efectiva la expresada subvención, se emitirán por el gobierno á favor de la compañía, luego que se hubiere concluido, aprobado y puesto al uso público cada sección de ferrocarril, obligaciones por la cantidad correspondiente á la misma subvención, sin causar interés, y con el título de "Certificados de construcción del ferrocarril internacional mexicano;" que se amortizarán con el 8 por ciento de todos los derechos de importación que se causaren en las aduanas de Veracruz, Tampico, Matamoros, Manzanillo, San Blas, Mazatlan y Guaymas; así como la aduana que se establezca en el punto del Rio Bravo donde termine el ferrocarril, y en la del punto donde termine en la costa del Pacífico, si no fuere alguno de los ya mencionados.

Estos certificados serán emitidos por el ministerio de fomento, y ningún importador podrá, desde el 1º de Enero de 1876, satisfacer en numerario, ni en ninguna otra especie que no sea el indicado papel, el 8 por ciento de los derechos que causare en dichas aduanas, bajo la pena de quedar sujeto á segunda paga: ésta será de doble cantidad de lo que la cuota hubiere importado, exhibiendo la mitad en papel, para que la disposición de la ley quede en todo caso cumplida, y la otra mitad en dinero, aplicable, según la regla de la pauta de comisos, á los denunciados.

13. La compañía estará obligada á situar en todas las aduanas mencionadas, los certificados en cantidad suficiente para que los causantes puedan obtenerlos con la oportunidad debida.

En ningún caso podrá la compañía venderlos á mayor precio que el de su valor representativo, bajo la pena de devolver al comprador el exceso y de pagar el triple como multa á favor del erario.

14. Para la construcción y explotación

de las líneas de ferrocarril y telégrafo, autorizadas por esta ley, se concede á la compañía el derecho de vía por la anchura de 65 metros en toda la extension de la vía.

Los terrenos de propiedad nacional que ocupare la línea en la extension fijada, y los terrenos necesarios para estaciones, almacenes y otros edificios, depósitos de agua y otros accesorios indispensables del camino y de sus dependencias, si fueren propiedad de la nacion, se entregarán á la compañía sin retribucion alguna y en propiedad perpétua.

De la misma manera podrá la compañía tomar de los terrenos nacionales los materiales de toda especie que sean necesarios para la construccion, explotacion y reparacion del camino y sus dependencias.

La compañía podrá tomar, conforme á las leyes de expropiacion por causa de utilidad pública, los terrenos y materiales de construccion de propiedad particular, y los que no fueren de propiedad nacional, necesarios para el establecimiento y reparacion de la vía y sus dependencias, estaciones y demás accesorios, sirviendo de base para los avalúos, lo que la finca pague por contribucion predial.

Los criaderos metálicos, así como los de carbon de piedra y sal, los mármoles y los demás depósitos minerales explotables que se encuentren en las obras y excavaciones que se hicieren en la línea del camino ó sus ramales serán de la propiedad de la compañía, sin perjuicio de tercero, con tal de que los denuncie y trabaje, sujetándose en todo á las Ordenanzas de minería.

15. Los materiales de construccion de procedencia nacional ó extranjera, enseres y lo demás que sea preciso para la construccion y uso de las líneas de ferrocarril y telégrafo, autorizadas por esta ley, lo mismo que los rieles, durmientes, clavos, locomotivas, carruajes, trenes y sus accesorios, herramientas y útiles de trabajo, maquinaria para los talleres, fierro, puen-

tes, casas para estaciones, oficinas y almacenes, carbon de piedra, bestias, sus aparejos y guarniciones, carros y wagones, el alambre y aparatos telegráficos, y los demás materiales necesarios para la construccion, explotacion y reparacion de ferrocarril y línea telegráfica, serán libres por el término de 15 años, contados desde la fecha de esta ley, de toda clase de derechos de importacion ó aduana, previo aviso al ministerio de fomento, y de alcabalas, contribuciones, peajes ó impuestos decretados hasta hoy ó que en adelante se decretaren por cualquiera autoridad de la República, sea cual fuere la clase, denominacion ó destino de dichos impuestos.

Para el uso de estas exenciones, se observarán las reglas que dicten los ministerios de hacienda y fomento.

El camino mismo y sus dependencias naturales é indispensables, así como los capitales empleados en su construccion y explotacion y las acciones de la compañía, estarán exentos del pago de toda contribucion ó impuesto establecido ó que en lo sucesivo se estableciere, durante el término de cincuenta años, contados desde la fecha de esta ley.

16. Los directores, ingenieros, empleados y dependientes de las oficinas y estaciones del ferrocarril, así como los trabajadores que en él se emplearen, estarán exentos de toda clase de servicio militar y de cargos concejiles, durante el tiempo que sirvieren en el camino, ménos en el caso de guerra extranjera.

Tendrá la compañía la facultad de organizar el servicio interior de las líneas y su resguardo, el cual gozará de las mismas consideraciones que los resguardos de las rentas nacionales.

La compañía despedirá inmediatamente de su servicio á cualquiera de sus dependientes que haga ó proteja el contrabando, ó cometa cualquier delito, y auxiliará á la autoridad para su aprehension.

Igualmente pondrá en ejecucion las disposiciones que dicte el ministerio de

hacienda para que todo pasajero ó negociante observe las leyes aduanales de la República.

El gobierno federal y los gobiernos de los Estados, impartirán á la compañía todo género de proteccion y auxilio, en cuanto dependa de su autoridad, sin perjuicio de tercero; y lo mismo harán las autoridades locales, sin necesidad de órden ni requerimiento de las superiores.

Los que robaren rieles, dañaren el camino ó lo interrumpieren de alguna manera, podrán ser aprehendidos por el resguardo de la compañía y entregados al juez respectivo, para que sean castigados segun la gravedad de su delito.

El gobierno federal protegerá la ejecucion, conservacion y explotacion de las obras con toda la fuerza que fuere necesaria.

Es de la responsabilidad de la compañía cubrir los jornales de los trabajadores, los materiales y todos los gastos hechos en la construccion del camino, aun cuando los trabajos se ejecutaren por contratistas ó subcontratistas, pues éstos lo hacen en representacion de la misma compañía.

17. Fijada definitivamente por la compañía con aprobacion del ministerio de fomento, la direccion de las líneas de la ciudad de México al Pacífico y del Pacífico al Rio Bravo del Norte, la misma compañía queda autorizada para hacer en el punto ó puerto elegido como término en la costa del Pacífico y en el punto del término en el Rio Bravo del Norte, las mejoras que fuesen necesarias ó convenientes para la seguridad y facilidad del tráfico, y podrá establecer almacenes, diques y muelle, cobrando por el uso de éstos una retribucion moderada y que se fijará con aprobacion del ministerio de fomento.

La compañía tendrá el derecho de adquirir y poseer el terreno necesario en cada una de las extremidades de la línea del Pacífico al Rio Bravo del Norte, con el objeto de establecer almacenes, depósitos, talleres y demás obras necesarias

para facilitar la construccion y explotacion de la vía.

Al principiar las obras de construccion del camino en su término de la costa del Pacífico ó en su término en el Rio Bravo del Norte, se habilitarán uno y otro punto para el comercio nacional y extranjero, en el caso de que desde antes no lo hubieren sido.

Los buques de la primera línea de vapores-correos que se establecieren del referido puerto de la costa del Pacífico á Australasia y de otra á la América Central y del Sur, estarán exentos del pago de derechos de tonelada, fano, anclaje y demás derechos de puerto, y pagarán solamente el de practicaaje cuando lo pidieren.

De las mismas franquicias disfrutará los buques que vengán á dicho puerto cargados solamente de carbon de piedra, maquinaria y provisiones para el servicio exclusivo de los vapores de dichas líneas, y de carbon de piedra, rieles, materiales de construccion y demás efectos destinados para la construccion, explotacion y reparacion del ferrocarril y línea telegráfica.

Si trajeren otras mercancías, no disfrutarán de estas exenciones en la parte que corresponda á las mercancías que no sean de la clase y para los objetos indicados.

Estas exenciones subsistirán durante la construccion del ferrocarril del Pacífico al Rio Bravo del Norte y por el período de cinco años más despues de su conclusion.

Bajo las mismas condiciones gozarán igualmente de estas franquicias los buques que lleguen al puerto de Veracruz, trayendo carbon de piedra, rieles, materiales de construccion y demás efectos destinados para la construccion y explotacion de las líneas de la ciudad de México al Pacífico y al Rio Bravo del Norte, durante el período de construccion de dichas líneas.

18. El gobierno mexicano no exigirá ningun derecho por el simple tránsito de pasajeros, correspondencia y mercancías de uno á otro extremo de las líneas del

Golfo de México al Pacífico y del Pacífico al Río Bravo del Norte y viceversa, durante el período de cincuenta años contados desde la fecha de la conclusión de cada una de estas dos líneas respectivamente; y todos los efectos y mercancías destinados solamente á atravesar el camino y no para su consumo en el país, serán libres de toda especie de derechos de aduana y de puerto, así como de contribuciones é impuestos de toda clase.

El ministerio de hacienda fijará las formalidades que deberán observarse en la descarga y carga de efectos y mercancías á uno y otro extremo de las expresadas líneas, y en su conducción por el ferrocarril, á fin de impedir cualquier fraude ó abuso que pudiera cometerse durante su tránsito por el territorio mexicano; pero esas formalidades ó precauciones serán tales, que no tiendan á demorar ni embarazar el puntual y rápido despacho y tránsito de los trenes y de las mercancías, equipajes y pasajeros.

Además del precio de tarifa, la compañía cobrará un aumento de cincuenta centavos por cada pasajero y cada tonelada de mercancías de puro tránsito al través del país, y este aumento lo percibirá la compañía por cuenta del gobierno, verificándose la liquidación correspondiente cada semestre.

Conforme á la Constitución de la República, no se exigirán pasaportes ni cartas de seguridad á las personas que atraviesen por dichos caminos de un extremo á otro de las líneas y que no permanezcan en el país.

19. Las secciones del ferrocarril segun fuere concluyéndolas la compañía, serán inmediatamente examinadas á sus expensas, por un ingeniero nombrado por el gobierno, el cual, oído el parecer de aquel, autorizará ó no la explotación del tramo.

En caso de no autorizar la explotación, el gobierno publicará el informe del ingeniero que haya intervenido y las causas del disentimiento.

Luego que se pongan al uso público los tramos del camino la compañía fijará la tarifa de precios que han de cobrarse por la conducción de pasajeros, efectos, ganados y demás, no pudiendo exceder de los precios siguientes:

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

1ª clase, 7 centavos por kilómetro.

2ª clase, 5 " " "

3ª clase, 2½ " " "

Por el transporte de pasajeros:

1ª clase, 4 centavos por kilómetro.

2ª clase, 2½ " " "

El cobro por mercancías y pasajeros en los tramos intermedios, no podrá exceder de la suma proporcional á la distancia, pero la compañía no tendrá obligación de recibir menos de veinticinco centavos por cualquiera cantidad de flete, ni menos de diez centavos por un pasajero por cualquiera distancia.

Dos años despues de concluida la vía y de haber sido puesta en explotación, la compañía, de acuerdo con el gobierno, modificará las tarifas de mercancías y pasajeros, pero sin impedir que la utilidad de los accionistas sea por lo ménos de un diez por ciento anual.

La distribución de efectos en las tres clases de la tarifa de mercancías se hará de acuerdo con el gobierno, cada dos años, á contar desde la conclusión del camino, á no ser que para este efecto la ley señale en lo futuro períodos mayores.

Desde que comience la explotación del camino hasta Querétaro, y sucesivamente la de las secciones hasta Guadalajara, Durango y San Luis Potosí, los cereales nacionales se considerarán siempre en la tercera clase.

El cobro por telégramas que se transmitieren por las líneas de la compañía, no podrá exceder de lo siguiente:

Por cada mensaje que contenga hasta diez palabras, además de la fecha, direc-

ción y firma, que se trasmita á una distancia hasta de cien kilómetros, veinticinco centavos.

Por cada diez kilómetros más de distancia, dos centavos.

Por cada palabra más que contenga el mensaje sobre las diez primeras, se pagará, cuando más, la vigésima parte de lo que en razón de la distancia se cobre por las diez primeras palabras.

20. El gobierno disfrutará, en la conducción de tropas, trenes, municiones, equipos, víveres, caballos y mulas que caminen de un punto á otro de las líneas de la compañía, así como en el pasaje de militares y empleados federales que caminen por objeto de servicio público, la baja de un cincuenta por ciento sobre los precios que se cobren segun la tarifa general; pero para evitar los abusos que en esta parte pudieran cometerse, queda estipulado que en cada marcha de tropas ó conducción de trenes, municiones ó efectos y de pasaje, se dará por el gobierno ó por los funcionarios superiores autorizados para este objeto por el gobierno, una orden especial para los directores de la línea.

Los inmigrantes que lleguen á la República con la debida autorización del gobierno, gozarán de las ventajas concedidas á la fuerza armada.

Hasta la terminación de quince años, contados desde la fecha de esta ley, la compañía hará gratis en sus líneas de ferrocarril, segun se vayan poniendo en explotación, la conducción de correspondencia, impresos, y empleados despachados por la administración de correos en el servicio de la misma; pero ese servicio será de manera que no se introduzca por ese motivo ninguna variación en los reglamentos y disposiciones de la compañía sobre horas de salida y detenciones en los puntos que tenga á bien fijar.

Pasados los quince años, el servicio de correo por las líneas de la compañía será materia de contrato.

21. Las obligaciones que contrae la

compañía 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 las mismas obligaciones: la suspensión durará solamente por el tiempo que durare el impedimento, debiendo la compañía presentar al gobierno federal 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.

Por el solo hecho de no presentar tales noticias y pruebas dentro del tiempo señalado, no podrá ya alegarse por la compañía, en ningún tiempo, la circunstancia de caso fortuito ó de fuerza mayor.

Igualmente deberá la compañía presentar al gobierno federal las noticias y pruebas de que los trabajos han continuado en el acto de haber cesado el impedimento, ó á lo ménos dentro de dos meses despues de haber cesado aquel, haciendo la expresada presentación dentro de los dos meses siguientes á los dos mencionados.

Solamente se abonará á la empresa el tiempo que hubiere durado el impedimento, ó á lo sumo dos meses más.

22. Además de las otras obligaciones expresadas en esta ley, la compañía tendrá las siguientes:

I. No podrá transportar ninguna fuerza armada extranjera, sin expreso permiso del gobierno federal.

II. No podrá transportar efectos pertenecientes á una potencia beligerante ó declarados contrabando de guerra por las leyes de la República Mexicana, sin expresa autorización del gobierno federal.

III. A los ocho meses de la fecha de esta ley, dará la compañía una fianza á satisfacción del ejecutivo por valor de cuatrocientos mil pesos, siendo indispensable este requisito para la existencia y validez de las concesiones hechas en esta ley, y perdiendo los interesados la suma expresada en caso de que no cumplan con las obligaciones señaladas en el artículo 3º

23. Las concesiones hechas por esta ley, caducarán por cualesquiera de las causas siguientes:

I. Por faltar á alguna de las obligaciones especificadas en las cláusulas del artículo anterior.

II. Por no construir los primeros 100 kilómetros, los tramos de 240 kilómetros, y concluir todo el camino dentro de los términos fijados en el artículo 3º

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

En cualquiera de los casos aquí especificados, perderá la compañía las concesiones otorgadas en esta ley, de las cuales podrá el gobierno disponer á su arbitrio; pero la referida compañía conservará la propiedad de los edificios que hubiere construido, de la parte de ferrocarril y telégrafo que hubiere establecido y de los materiales, máquinas y útiles empleados en la explotacion.

El gobierno de la República, ó el individuo ó compañía á quien aquel conceda tal derecho, lo tendrá para tomarlo todo, previo el pago correspondiente hecho segun el avalúo que al efecto se practicará por dos peritos nombrados, uno por cada parte, los cuales, ántes de comenzar á actuar, designarán un tercero para que decida, en caso de discordia.

24. El presidente y tesorero de la compañía presentarán al ministerio de fomento un informe anual que exprese las operaciones de las líneas de ferrocarril construidas por la compañía en cada año fiscal, que terminará el día último de Junio.

Este informe se hará bajo protesta de ser verdadero y demostrará la situacion financiera de la compañía, la cantidad de dinero recibido y gastado; la suma y naturaleza de sus deudas y las varias especies de ellas, así como lo que á la compañía se adeudare: el monto de las ac-

ciones emitidas; los nombres y la residencia de los directores y empleados superiores de la compañía; el número de kilómetros de camino construido y en explotacion cada año; una descripcion de las secciones de camino reconocidas y en via de construccion; la suma recibida por pasajeros y por flete respectivamente; los gastos del camino en explotacion y sus accesorios; el número de pasajeros conducidos y la suma de flete trasportado.

En uso de la autorizacion que se concedió al ejecutivo por la ley de 10 de Diciembre de 1872, relativa á recibir propuestas y ajustar contratos sobre construccion de ferrocarriles, ha celebrado el contrato que precede con el representante de la compañía del ferrocarril internacional de Tejas, para someterlo, en cumplimiento de lo dispuesto por la ley citada, á la aprobacion del Congreso de la Union.

México, Mayo 29 de 1873.—(Firmado).  
—Blas Balcárcel.

En representacion de la compañía del ferrocarril internacional.—(Firmado).  
—E. L. Plumb.

#### NUMERO 7177.

Mayo 29 de 1873.—Decreto del Congreso.—  
Declara el tipo, peso y ley de la unidad monetaria de la República.

Ministerio de fomento, colonizacion, industria y comercio.—Seccion 2ª.—El C. presidente de la República, se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

“Sebastian Lerdo de Tejada, presidente constitucional de los Estados-Unidos Mexicanos, á sus habitantes, sabed:

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

El congreso de la Union decreta:

Art. 1. El tipo, peso y ley de unidad monetaria de la República, que es el peso de plata, será el mismo que estaba en uso ántes del 28 de Noviembre de 1867.

2. Quedan vigentes las disposiciones del decreto de aquella fecha, en lo relativo á la division, peso y ley de las otras monedas de oro, de plata y de cobre.

Palacio del poder legislativo de la Union. México, Mayo 29 de 1873.—*Manuel Romero Rubio*, diputado presidente.—*Vidal Castañeda y Nájera*, diputado secretario.—*F. Michel*, diputado secretario.

Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

Palacio nacional de México, á 29 de Mayo de 1873.—*Sebastian Lerdo de Tejada*.—Al C. Blas Balcárcel, ministro de fomento, colonizacion, industria y comercio de la República mexicana.”

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

Independencia y libertad. México, Mayo 30 de 1873.—*Balcárcel*.—C... .

#### NUMERO 7178.

Mayo 29 de 1873.—Decreto del Congreso.—  
Concede permiso para la construccion de un ferrocarril de Puebla á Izúcar de Matamoros.

Ministerio de fomento, colonizacion, industria y comercio de la República mexicana.—Seccion 3ª.—El C. presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

“Sebastian Lerdo de Tejada, presidente constitucional de los Estados-Unidos Mexicanos, á sus habitantes, sabed:

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

El congreso de la Union decreta:

#### CAPITULO I.

Del permiso y plazo para el establecimiento de la vía.

Art. 1. Se concede permiso á los CC. *Joaquin Ruiz*, *Vicente Hidalgo* y *D. J. Velasco*, para construir y explotar por sí mismos ó por la empresa ó compañía á

que trasfieran sus derechos, un ferrocarril y un telégrafo desde la ciudad de Puebla de Zaragoza hasta la de Izúcar de Matamoros, sujetándose á lo prevenido por el reglamento de 7 de Diciembre de 1867, y pudiendo alterar las dimensiones que en él se fijan para la construccion, mediante la aprobacion del ejecutivo.

2. Dentro de un año estarán concluidos por lo ménos diez kilómetros de este ferrocarril y telégrafo, y otros treinta en cada uno de los siguientes.

3. Las obras necesarias para el establecimiento del ferrocarril y de sus estaciones y almacenes, no podrán emprenderse sino previa la aprobacion de los planos por el ministerio de fomento.

4. Los plazos á que esta ley se refiere, serán contados desde el día de su expedicion.

#### CAPITULO II.

Auxilios ministrados por la nacion.

5. Durante veinte años podrá la empresa importar libres de derechos el alambre y aparatos telegráficos, carbon de piedra, carruajes, clavos, durmientes, locomotivas, plataformas, rieles y demás materiales que el ministerio de fomento declare necesarios para la construccion, reparacion y explotacion del ferrocarril y línea telegráfica. Para el uso de este permiso se observarán las reglas y limitaciones que dicten los ministerios de fomento y de hacienda.

6. Los capitales empleados en la construccion de la vía, así como de sus dependencias naturales é indispensables, estarán exentos del pago de toda contribucion ó impuesto establecido, ó que en lo sucesivo se estableciere en la República, durante veinte años.

7. La empresa podrá ocupar gratuitamente los terrenos de propiedad general que fueren necesarios para el establecimiento de la vía y de sus dependencias, y los materiales de construccion que en ellos se encuentren.

8. Tambien podrán ocupar los terrenos,