

3 Segundas idem, á 36 pesos 53 cs.....	259 59
1 Contador pagador.....	85 50
1 Aspirante de primera clase.	29 00
1 Idem de segunda idem....	15 50
1 Médico cirujano.....	122 40
1 Segundo contra maestre....	45 00
2 Terceros idem, á 35 pesos.	70 00
1 Primer carpintero calafate.	30 00
1 Segundo idem idem.....	25 00
1 Cocinero.....	30 00
1 Maestro de víveres.....	25 00
10 Marineros de primera clase, á 20 ps.....	200 00
20 Marineros de segunda id., á 15 ps.....	300 00
10 Grumetes á 10 pesos.....	100 00
<i>Artillería.</i>	
1 Sargento condestable.....	30 00
3 Cabos, á 18 pesos 90 cs...	56 70
11 Soldados, á 17 ps. 10 cs...	188 10
<i>Infantería.</i>	
1 Sargento.....	30 00
3 Cabos, á 14 pesos 10 cs...	42 30
13 Soldados, á 12 pesos 60 cs...	163 80
<i>Maquinistas.</i>	
1 Primer maquinista.....	150 00
2 Oficiales, á 100 pesos.....	200 00
4 Fogoneros de primera clase á 40 pesos.....	160 00
4 Idem de segunda idem, 20 pesos.....	80 00
89 Raciones diarias á 31 cs...	277 70
Cuarta parte de sueldos pa- ra entretenimiento del buque.....	655 91
Combustible.....	3,000 00
Total en un mes....	7,107 25
Los cuatro buques en un mes.....	28,429 00
Dos talleres en un mes....	666 00
	29,095 00

Palacio del Congreso de la Union.
México, Noviembre 19 de 1873.—*Joaquín M. Alcalde*, diputado presidente.—*Julio Zárate*, diputado secretario.—*Francisco Castañeda y Nájera*, diputado secretario.
Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

Palacio del gobierno nacional en México, á 21 de Noviembre de 1873.—*Sebastian Lerdo de Tejada*.—Al C. general de division Ignacio Mejía, ministro de guerra y marina.—Presente.”

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

Independencia y libertad. México, Noviembre 21 de 1873.—*Mejía*.

NUMERO 7222.

Noviembre 20 de 1873.—*Ministerio de Hacienda*.—Reglamento para la ejecucion de las franquicias que concede la ley de 18 del corriente sobre exencion de contribuciones.

El presidente de la República, en uso de las facultades que le concede la fraccion 1ª del artículo 85 de la Constitucion, se ha servido expedir el siguiente

REGLAMENTO.

Art. 1. Cuando se presente alguna empresa, compañía ó persona pidiendo la excepcion de contribuciones directas de que trata la ley de 18 del actual, el ministerio de hacienda nombrará dos peritos, quienes asociados de un empleado científico del de fomento pasarán á practicar su reconocimiento y extender un dictámen sobre si la industria debe ó no considerarse exceptuada de contribuciones por ser nueva, ó no estar explotada en la República como lo previene dicha ley.

2. La solicitud que se presente al ministerio de hacienda deberá estar acompañada de una descripcion acerca del modo como vaya á establecerse ó esté es-

tablecida la industria por la que se pida la excepcion y cuál sea, lo que se especificará con toda claridad.

3. Cuando en el establecimiento en que se plantee la industria hubiere otro ú otros ramos de especulacion, se pagará por éstos la contribucion que se calcule por la junta calificadora por derecho de patente y cuota proporcional; pues que para gozar con plenitud de los beneficios de la repetida ley, es necesario que en el establecimiento donde se ejerza la industria exceptuada, no haya otro giro de los comprendidos en la tarifa de la ley de 30 de Diciembre de 1871, ó la que rija sobre contribuciones.

4. Concluido que sea el expediente que se forme á consecuencia de la solicitud de excepcion, y antes de otorgada se pasará al ministerio de fomento para que tome noticia de la clase de industria nueva que se establezca y emita su juicio sobre si debe ó no hacerse la excepcion.

5. La jefatura de hacienda de la Baja California ejercerá en el territorio las funciones demarcadas por este reglamento á la secretaría de hacienda, á la que remitirá el expediente de que trata el art. 4º con el fin de que por esta misma secretaría se declare la excepcion.

Lo que comunico á vd. para los fines que se indican, remitiéndole la ley que se cita.

Independencia y libertad. México, Noviembre 20 de 1873.—*Mejía*.

NUMERO 7222 (bis).

Noviembre 20 de 1873.—*Ministerio de Fomento*.—Contrato celebrado para la construccion de los ferrocarriles interoceánico é internacional.

CONTRATO

CELEBRADO ENTRE EL CIUDADANO MINISTRO DE FOMENTO, EN REPRESENTACION DEL EJECUTIVO DE LA UNION, Y LA JUNTA DIRECTIVA DE LA COMPAÑIA MEXICANA LIMITADA, EN REPRESENTACION DE ÉSTA, PARA LA CONSTRUCCION DE LOS FERROCARRILES INTEROCEÁNICO É INTERNACIONAL.

CAPITULO I.

Construccion de la vía férrea.

Art. 1. Se autoriza á D. Antonio Mier y Celis, á D. Pedro del Valle, á D. Estéban Benecke, á D. Angel Lascurain, á D. Guillermo Barron, á D. Miguel Rul, á D. Cayetano Rubio, á D. Miguel Lizardi, á D. Pio Bermejillo, á D. David Ferguson, á D. Sebastian Camacho, á D. Carlos Félix, á D. Manuel Mendoza Cortina, á D. José María Landa, y á la Compañía limitada que organicen, para construir y explotar una vía férrea y su correspondiente telégrafo desde la ciudad de México hasta el Océano Pacífico y hasta el Rio Bravo del Norte; y desde un punto del ferrocarril de Veracruz hasta el mismo Océano.

2. El trazo que deberá seguir la vía desde la ciudad de México hasta el Océano Pacífico, será el que conforme á los reconocimientos que haga la Compañía, aprobados por el ministerio de fomento, apareciere ser el 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, si la Compañía pudiese adquirir la concesion otorgada por la ley de 10 de Octubre de 1870, previa autorizacion del ejecutivo, Guanajuato,

Silao, Leon, Lagos y Guadalajara, y para que en conexion 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 cualquiera otro punto de la costa del Pacífico, comprendido desde el puerto de 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.

3. La vía hasta el rio Bravo del Norte 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 ser la más á propósito para poner la capital de la República en comunicacion, sea por medio de la línea principal ó de los ramales que fueren necesarios, tan inmediatos como fuere practicable, con las ciudades de Aguascalientes, Zacatecas, Durango, Chihuahua, San Luis Potosí, Saltillo y Monterey, llegando á un punto del Rio Bravo del Norte, hasta el cual sea éste navegable desde su desembocadura, y que señale la empresa con aprobacion del ejecutivo, en cuyo punto la vía férrea hará su enlace, si esto fuere posible, con alguna otra de los Estados Unidos.

4. La línea que parta de un punto del ferrocarril de Veracruz, terminará en el puerto del Pacífico, que segun los reconocimientos de la Compañía aprobados por el ministerio de fomento sea el más á propósito, buscando la zona más estrecha posible del territorio de la República. entre el Golfo de México y el Pacífico.

5. La Compañía comenzará inmediatamente los reconocimientos necesarios, y á sus propias expensas, con el fin de determinar el trazo de las líneas de ferrocarril que se expresan en la presente ley; y antes de comenzarse los trabajos de cons-

truccion en las diferentes secciones de la línea, se remitirán al ministerio de fomento, para su aprobacion, copia de los mapas, del reconocimiento y de los planos del trazo del camino.

6. El reconocimiento general de toda la línea se hará por secciones de cien kilómetros: el de los primeros mil kilómetros será concluido, y los planos correspondientes sometidos al ministerio de fomento para su aprobacion dentro del término de un año, y el del resto de la vía, dentro de dos años y seis meses contados desde la fecha de esa 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 mismo ejecutivo 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.

7. Los trabajos de construccion de la línea principal del ferrocarril de la ciudad de México al Pacífico, deberán comenzar dentro de tres meses contados desde la fecha de esta ley; y dentro de diez y ocho meses contados desde la misma fecha, deberán estar concluidos á lo ménos ciento cincuenta kilómetros de ferrocarril de la referida línea. En cada uno de los años posteriores se construirán á lo ménos ciento cincuenta kilómetros ó trescientos cada dos años, hasta la conclusion de toda la línea de ferrocarril á que se refiere esta ley.

8. 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 que la Compañía concesiona-

ria haya podido hacer los arreglos convenientes para enlazar el ferrocarril que trata de construir, con alguna vía férrea de los Estados Unidos, y si esto no se lograre, cuando la Compañía, con aprobacion del ejecutivo, hubiere designado el punto extremo de la vía en el rio mencionado.

9. 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, y la que parta de un punto del ferrocarril de Veracruz hasta el Pacífico, deberán estar concluidas dentro del término de diez años, contados desde la publicacion de esta ley.

10. En caso de que la Compañía concluyese el ferrocarril desde la ciudad de México hasta el Pacífico y hasta el Rio Bravo, en un período menor de un año ménos que el termino estipulado de diez años, el gobierno pagará á la Compañía, en calidad de donacion y 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 referidos; si fueren 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 que el 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 del art. 26 de la presente ley.

11. El ferrocarril de la referida Compañía será de simple ó doble vía, de 1,45 metros de ancho (4 pies 8½ pulgadas inglesas); tendrá una construccion sólida y estará provisto de la cantidad suficiente de material rodante para la pronta y eficaz explotacion del camino, y se estable-

cerán 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. Si la Compañía adquiriese la concesion hecha para la construccion del ferrocarril de Toluca, éste tendrá la anchura que se determina en este artículo.

CAPITULO II.

Bases de la Compañía.

12. La posesion y ejercicio de todos los derechos y concesiones que se refieren á la presente ley, así como el cumplimiento de todas las obligaciones impuestas por ella, pertenecerán á la Compañía mexicana limitada del ferrocarril internacional é interoceánico.

13. Dicha Compañía como mexicana y todas las personas que tuvieren parte en ella, sea como accionistas, empleados y 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 de 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.

14. Para que la Compañía mexicana de los ferrocarriles interoceanico é interoceanico se considere organizada, deberán estar suscritos (\$4,000,000) cuatro millones de pesos del capital social y enterado en dinero en la tesorería de la Compañía el 10 por ciento de la suscripcion, cuyos hechos, así como el de la formal organizacion de la Compañía, se comprobarán legalmente ante el ministe-

rio de fomento, en el término de seis meses despues de otorgada la fianza.

15. Dentro de quince dias contados desde la fecha de esta ley, se abrirá la suscripcion pública en esta ciudad y sucesivamente en los mercados de la República, en los de Europa y en los de los Estados Unidos.

16. La Compañía tendrá su domicilio principal en la ciudad de México, sin perjuicio de los demás que pueda tener en los diversos lugares del exterior en que tenga intereses, y en México residirá una parte de su junta directiva compuesta de cinco miembros, de los cuales dos serán nombrados por el ejecutivo y tres nombrados por la Compañía. Esta junta, así como la parte de la direccion 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.

17. 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 á las obligaciones que se imponen por esta ley, y cuanto en lo sucesivo se ejecute ó convenga en relacion al asunto.

18. Cuando se suscitare alguna duda ó cuestion respecto de la interpretacion ó cumplimiento de las estipulaciones de presente contrato, se decidirá por los tribunales federales competentes de la República.

19. El capital social de la Compañía, no excederá, sin autorizacion del ejecutivo, de cincuenta millones de pesos, dividido en acciones de á cien pesos cada una. Las referidas acciones serán consideradas como propiedad personal, que podrá transferirse ó de que podrá disponerse libremente, con arreglo á las leyes y con los derechos y franquicias acordados en esta ley,

20. La misma línea férrea de que se habla en esta ley, y los terrenos y demás propiedades legalmente adquiridos por la Compañía en virtud de cesion 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 de 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 concesion quedare sin valor, la Compañía gozará del dominio pleno y posesion de todas sus propiedades, de las porciones de ferrocarril y de la línea telegráfica que hubiere construido, y conservará inalterable su derecho para que el gobierno le pague en la forma establecida en el art. 25, la subvencion que le estuviere adeudando por los kilómetros que hubiese construido.

21. La Compañía tendrá el derecho de enlazar la vía férrea que va á construir, con cualquiera otro ferrocarril existente en la República, y lo tendrán igualmente para explotar y mantener su ferrocarril, en conexion ó consolidacion con cualquiera otra empresa de ferrocarril, de acuerdo con la misma, bajo los términos que juzgue más convenientes.

CAPITULO III.

Concesiones y prohibiciones.

22. La Compañía limitada del ferrocarril internacional y cualquiera otra que pueda sucederle en lo futuro, no podrán en ningun tiempo traspasar, enajenar ó hipotecar las concesiones de la presente

ley, el ferrocarril, el telégrafo y las propiedades anexas, ni las acciones que emitan á algun gobierno ó Estado extranjero, ni admitirlo en ningun caso, como socio en la empresa; y cualquiera estipulacion hecha con violacion de este precepto, será nula y de ningun valor.

23. Tampoco podrá la Compañía traspasar ó enajenar las concesiones de esta ley á alguna Compañía ó individuo particular, sin previo permiso del ejecutivo federal, y cualquiera traspaso ó enajenacion hecha sin este requisito, será igualmente nula y de ningun valor.

24. La Compañía queda, sin embargo, autorizada para emitir libremente acciones, bonos y obligaciones, y disponer de ellos; así como para hipotecar el ferrocarril y sus dependencias, con el derecho de explotarlo, y la línea telegráfica, en todo ó en partes, segun se fueren construyendo, para asegurar el pago de dichos bonos y obligaciones, y sus intereses, con la condicion 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 requisito se tendrá como prueba suficiente para su validez y ejecucion 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.

25. Para auxiliar la construccion de líneas del ferrocarril y telégrafo, á que se refiere esta concesion, el gobierno se compromete á dar á la Compañía una subvencion de ocho mil pesos por cada kilómetro de vía que se construya y sea aprobada por el ministerio de fomento, segun los términos de esta ley; y esta subvencion será satisfecha despues de la construccion de los primeros ciento cincuenta kilómetros y sucesivamente por secciones de veinticinco kilómetros concluidos, y aprobados por el ministerio de fomento, y la obligacion contraida por el gobierno, en ningun

caso se extenderá á dar subvencion por una distancia que exceda del total de 2,621 kilómetros, con excepcion de la línea á Toluca, en el caso ya mencionado en el art. 1º, de la línea que en conexion con el ferrocarril de Veracruz, se dirija por la parte más angosta posible del territorio de la República, y del ramal de Durango á Chihuahua, cuyas dos últimas líneas serán subvencionadas á razon de ocho mil pesos por cada kilómetro de los que resulten.

26. Para hacer efectiva la expresada subvencion, se emitirán por el gobierno á favor de la Compañía, luego que se vayan concluyendo y aprobando los kilómetros de que habla el artículo anterior, obligaciones por la cantidad correspondiente á la misma subvencion, sin causar interes, con el título de "Certificados de construccion del ferrocarril internacional mexicano," que se amortizarán con el 8 por ciento de todos los derechos de importacion que se causaren en las Aduanas de Veracruz, Tampico, Matamoros, Manzanillo, San Blas, Mazatlan y Guaymas; así como en la aduana que se establezca en el punto del Rio Bravo, donde termine el ferrocarril, en la del punto donde termine la línea interoceánica del interior en la costa del Pacífico, si no fuere alguno de los ya mencionados, y en la del punto donde termine en la misma costa la línea que en conexion con el ferrocarril de Veracruz, se dirija por la parte más angosta de la República. Estos certificados serán emitidos por el ministerio de fomento, y se comenzarán á amortizar desde el 1º de Enero de 1876. Desde esa fecha ningun importador podrá satisfacer en numerario ni en ninguna otra especie que no sea el indicado papel, el 8 por ciento de los derechos que causaren 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 disposicion de la ley quede en todo caso cumplida, y la otra mitad en dinero, aplica-

ble, según la regla de la pauta de comisos, á los denunciados.

27. La Compañía estará obligada á situar en todos los puntos mencionados, 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.

28. Para la construcción y explotación de las líneas de ferrocarril y telégrafo, autorizada por esta ley, se concede á la Compañía el derecho de vía por la anchura de 70 metros en toda la extensión de la vía. Los terrenos de propiedad nacional que ocupare la línea en la extensión fijada, y los terrenos necesarios para estaciones, almacenes y otros edificios, depósitos de agua y demás accesorios indispensables del camino y sus dependencias, si fueren propiedad de la nación, se entregarán á la Compañía sin retribución 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 construcción, explotación y reparación del camino y sus dependencias. La Compañía podrá tomar, conforme á las leyes de expropiación por causa de utilidad pública, los terrenos y materiales de construcción de propiedad particular, necesarios para el establecimiento y reparación de la vía y sus dependencias, estaciones y demás accesorios, sirviendo de base para los avalúos lo que la finca pague de contribución predial.

29. 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 que los denuncie y traba-

je, sujetándose en todo á las ordenanzas de minería.

30. Los materiales de construcción de precedencia nacional ó extranjera, enseres y lo demás que sea preciso para la construcción y uso de las líneas de ferrocarril y telégrafo autorizadas por esta ley, lo mismo que los rieles, durmientes, clavos, locomotoras, trenes y sus accesorios, herramientas y útiles de trabajo, maquinaria para los talleres, fierro, puentes, casas para estaciones, oficinas y almacenes, carbon de piedra, bestias, sus aparejos y guarniciones, carros y wagones, el alumbrado y aparatos telegráficos y los demás materiales necesarios para la construcción, explotación y reparación del ferrocarril y línea telegráfica, serán libres por el término de quince años, contados desde la fecha de esta ley, de toda clase de derechos de importación ó aduana, previo aviso del ministerio de fomento, y de alcabalas, contribuciones, peajes é impuestos decretados hasta hoy, ó que en adelante se decretaren por cualquiera autoridad de la República, sea cual fuere la clase, denominación 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 construcción y explotación, y las acciones de la Compañía, estarán exentos de pago de toda contribución ó impuesto establecido ó que en lo sucesivo se estableciere, durante el término de cincuenta años, contados desde la fecha de esta ley.

31. Los directores, ingenieros, empleados y dependientes de las oficinas y estaciones del ferrocarril, así como los trabajadores que en él se empleen, 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 el derecho 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 aprehensión. La Compañía queda obligada á poner en ejecución los reglamentos que expida el ministerio de hacienda para impedir el contrabando y para la observancia de las leyes fiscales.

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

33. 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 según la gravedad de su delito.

34. Es de la responsabilidad de la Compañía cubrir los jornales de los trabajadores, los materiales y todos los gastos hechos en la construcción del camino, aun cuando los trabajos se ejecutaren por contratistas ó subcontratistas, pues estos lo hacen en representación de la misma Compañía.

35. Fijada definitivamente por la Compañía, con aprobación del ministerio de fomento, la dirección de las líneas de la ciudad de México al Pacífico, y de algun punto de la línea al Rio Bravo del Norte, la misma Compañía queda autorizada para hacer en los puntos ó puertos elegidos como término en la costa del Pacífico, y en el punto de término en el Rio Bravo del Norte, las mejoras que fuesen necesarias para la seguridad y facilidad del tráfico, y podrá establecer almacenes, diques y muelles, cobrando por el uso de éstos una retribución moderada, y que se fijará

con aprobación del ministerio de fomento. La Compañía tendrá el derecho de adquirir y poseer el terreno necesario, en cada una de las extremidades de las líneas del Pacífico y el Rio Bravo del Norte, con el objeto de establecer almacenes, depósitos, talleres y demás obras necesarias para facilitar la construcción y explotación de la vía. Al principiarse las obras de construcción del camino en sus términos en 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.

36. Los buques de la primera línea de vapores correos que se establecieren del referido puerto de la costa del Pacífico, á Australia y Asia; y á la América del Norte, á la América Central y del Sur, estarán exentos del pago de derechos de toneladas, fano, anclaje y demás derechos de puerto, y pagarán solamente el de practaje, cuando lo pidieren. De las mismas franquicias disfrutarán los buques que vengan 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 construcción y demás efectos destinados para la construcción, explotación y reparación 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 efectos indicados. Estas exenciones subsistirán durante la construcción del ferrocarril del Pacífico al Rio Bravo del Norte, y por el período de cinco años más despues de su conclusión. Bajo las mismas condiciones gozarán igualmente de estas franquicias los buques que lleguen al puerto de Veracruz, trayendo carbon de piedra, rieles, materiales de construcción y demás efectos destinados para la construcción y explotación de las líneas de la ciudad de México al Pa-

oficio y al Rio Bravo del Norte, y de un punto del ferrocarril de Veracruz al Pacifico, durante el periodo de construccion de dichas lineas.

37. 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 Pacifico y al Rio Bravo del Norte y vice versa, durante el periodo de cincuenta años, contados desde la conclusion de cada una de estas 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 deban observarse en la descarga y carga de los efectos y mercancías á uno y otro extremo de las expresadas líneas y en su conduccion 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 por cada tonelada de mercancías de puro tránsito al través del país, y la Compañía recaudará este aumento por cuenta del gobierno, sin gravámen para éste, verificándose cada semestre la liquidacion y entrega del saldo.

38. 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 el cumplimiento de las mismas obligaciones: la suspension durará solamente por el tiempo que dure el impedimento, debiendo la Compañía presentar al ejecutivo federal las noticias y pruebas de haber ocu-

rrido el 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 ningun 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 presentacion 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. Se abonará tambien á la Compañía el tiempo que el ejecutivo empleare en el exámen y aprobacion de los planos de que habla el artículo 5º de esta ley, si ese término fuera mayor de un mes.

39. Además de las otras obligaciones expresadas en esta ley, la Compañía tendrá las siguientes:

1ª No podrá trasportar ninguna fuerza armada extranjera, sin expreso permiso del gobierno federal.

2ª No podrá trasportar efectos pertenecientes á una potencia beligerante ó declarados contrabando de guerra por las leyes de la República Mexicana, sin expresa autorizacion del gobierno federal.

3ª A los tres meses de la fecha de esta ley, dará la Compañía una fianza á satisfaccion 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 dicha Compañía la suma expresada, en caso de que no cumpla con las obligaciones señaladas en el art. 7º

4ª El gobierno federal tiene el derecho de colocar un alambre telegráfico en los postes de la Compañía.

40. Las concesiones hechas por esta

ley, caducarán por cualquiera de las causas siguientes:

1ª Por faltar á alguna de las obligaciones especificadas en las cláusulas del artículo anterior.

2ª Por no construir los primeros ciento cincuenta kilómetros, los tramos de trescientos kilómetros, y no concluir todo el camino dentro de los términos fijados en los artículos 7º y 9º.

3ª Por enajenar ó traspasar esta concesion ó los derechos que de ella se derivan, ó algun gobierno ó Estado extranjero, ó por admitirlo como socio en la empresa. En cualquiera de los casos 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 canstruido, en la parte del ferrocarril y telégrafo que hubiere establecido, y de los materiales, máquinas y útiles empleados en la explotacion.

41. La Compañía presentará al ministerio de fomento un informe anual, bajo protesta de ser verdadero, sobre el monto de las acciones emitidas, su deuda consolidada y flotante, 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 vía 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, especificando la clase de la carga conducida.

CAPITULO IV.

Tarifas.

42. Las secciones de ferrocarril, segun fuere concluyéndolas la Compañía, serán inmediatamente examinadas, á sus expensas, por un ingeniero nombrado por el ejecutivo, el cual, oido el parecer de

aquel, autorizará ó no la explotacion del tramo. En caso de no autorizar la explotacion, el ejecutivo 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 conduccion de pasajeros, efectos y demás, no pudiendo exceder de los precios siguientes:

Por flete de cada tonelada de veinte quintales de 45,38 kilogramos cada una de las mercancías:

Primera clase	\$ 00,06	por kilómetro.
Segunda	00,04	"
Tercera	00,02½	"

Por el transporte de pasajeros:

Primera clase	\$ 00,03	por kilómetro.
Segunda	00,02	"

La Compañía no tendrá obligacion de recibir ménos de 25 centavos por cualquiera cantidad de flete, ni ménos de 10 por un pasajero por cualquiera distancia.

43. La Compañía tiene facultad para establecer sus tarifas de flete y pasajeros con relacion á las dificultades y gastos de traccion de los diversos puntos de la línea, sin necesidad de guardar proporcion al número de kilómetros de toda la vía, con tal que el flete ó pasaje no exceda en ningun kilómetro del máximo fijado en el artículo anterior y en el siguiente:

44. Se establecerán tarifas especiales, que se someterán á la aprobacion del gobierno, para los objetos ó efectos que prudencialmente no deban sujetarse á peso ó medida.

45. Si la Compañía modificare sus tarifas, que contengan precios menores que el máximo fijado en este contrato, ó menores que el máximo que pueda establecerse despues de dos años, conforme al art. 46, no podrá comenzar á regir la alteracion que hiciere subiendo las tarifas de mercancías dentro del máximo, sino despues de cuatro meses de avisar al público, ó dentro de dos si las bajase.

46. Dos años después de concluida la vía total, y de haber sido puesta en explotación, la Compañía, de acuerdo con el ejecutivo, modificará las tarifas de mercancías y pasajeros; pero sin impedir que la utilidad de los accionistas sea por lo menos de un diez por ciento anual.

La distribución de efectos de las tres clases en 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 demás secciones, los cereales nacionales, los rieles y material para ferrocarriles, se considerarán siempre en la tercera clase.

47. El cobro por telégramas que se trasmitieren por las líneas de la Compañía, no podrá exceder de lo siguiente:

Por cada mensaje que contenga hasta diez palabras, además de la fecha, dirección y firma, que se transmita á una distancia hasta de cien kilómetros, quince centavos. Por cada diez kilómetros más de distancia, ó por cada palabra más que contenga el mensaje sobre las diez primeras, se pagará cuando más, la parte proporcional á quince centavos por diez palabras en cien kilómetros.

84. El gobierno disfrutará, en la conducción de tropas, trenes, municiones, equipos, víveres, caballos, mulas y cualquiera otro objeto ó efecto destinado al servicio público, que se conduzcan de uno á otro punto 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 sesenta por ciento sobre los precios que se cobren según la tarifa general fijada en esta ley; 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 llegaren á la República con la debida autorización del gobierno, gozarán de las ventajas concedidas á la fuerza armada.

49. Por el término de quince años, contados desde la publicación de esta ley, la Compañía hará gratis en sus líneas de ferrocarriles, según 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 hora de salida y detención en los puntos que tengan á bien fijar.

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

50. Dentro de seis meses contados desde la fecha de esta ley, cualquiera de las otras dos empresas internacional de Tejas, ó Union Contract, ó ambas, podrán unirse, para todos los efectos de la concesión, con la Compañía mexicana, sobre las bases que mutuamente convengan y con aprobación del ejecutivo.

En uso de la autorización que se concedió al ejecutivo por la ley de diez de Diciembre de mil ochocientos setenta y dos, y en cumplimiento del acuerdo del Congreso de doce del corriente, ha celebrado el contrato que precede con la junta directiva de la Compañía mexicana limitada de los ferrocarriles interoceánico, é internacional, cuyo contrato, en cumplimiento de lo dispuesto en la ley citada, se someterá á la aprobación del Congreso de la Union.

México, Noviembre 20 de 1873.—*B. Balcárcel.*—*Antonio Mier y Celis*—*Pedro del Valle.*—*Estéban Benecke.*—*An-*

gel Lascurain.—*Guillermo Barron.*—*Miguel Rul.*—*Coyetano Rubio.*—*Miguel Lizardi.*—*Pío Bermejillo.*—*David Fergusson.*—*Sebastian Camacho.*—*Carlos Félix.*—*Manuel Mendoza Cortina.*—*José M. Landa.*

Son copias. México, Diciembre 17 de 1873.—*F. Diaz*, oficial mayor.

NUMERO 7223.

Noviembre 25 de 1873.—*Decreto del Congreso.*—*Fija el sueldo de los magistrados supernumerarios de la Corte de Justicia.*

Ministerio de justicia é instrucción pública.—Sección 1.^a—El ciudadano presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

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

Que el Congreso de la Union ha tenido á bien decretar lo que sigue:

El Congreso de la Union decreta:

Artículo único. Los magistrados supernumerarios de la corte de justicia, disfrutarán el sueldo de 4,000 pesos anuales, observándose lo prevenido en el art. 120 de la Constitución.

Palacio del Congreso de la Union. México, Noviembre 25 de 1873.—*Joaquín Alcalde*, diputado presidente.—*A. Riva y Echeverría*, diputado secretario.—*Francisco Castañeda y Nájera*, diputado secretario.

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

Dado en el palacio del gobierno federal en México, á 27 de Noviembre de 1873.—*Sebastian Lerdo de Tejada.*—Al C. Lic. *J. Diaz Covarrubias*, oficial mayor encargado del despacho de justicia é instrucción pública.”

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

Independencia y libertad. México, No-

viembre 27 de 1873.—*J. Diaz Covarrubias.*

NUMERO 7224.

Noviembre 25 de 1873.—*Decreto del Congreso.*—*Ordena la construcción de una línea telegráfica.*

Ministerio de fomento, colonización, industria y comercio.—Sección 2.^a—El ciudadano presidente 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 ejecutivo procederá á construir una línea telegráfica de Morelia á Guadalajara pasando por Puruándiro, La Piedad, Zamora, La Barca, Atotonilco, y Toluca.

2. Queda también autorizado para construir ó comprar las líneas de Acámbaro á Maravatío, Celaya y Morelia; de Leon á Guadalajara, á San Blas y al Manzanillo, y de San Luis Potosí á Chalchihuites pasando por Zacatecas.

3. El gasto que se erogue para la construcción ó adquisición de las líneas á que se refieren los artículos anteriores, no excederá de ciento sesenta y cinco mil pesos.

Palacio del congreso de la Union. México, Noviembre 25 de 1873.—*Joaquín M. Alcalde*, diputado presidente.—*Francisco Castañeda y Nájera*, diputado secretario.—*S. Nieto*, diputado secretario.

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

Dado en el palacio del gobierno federal en México, á 25 de Noviembre de 1873.—*Sebastian Lerdo de Tejada.*—Al C. Blas Balcárcel, ministro de fomento de la República Mexicana.”