

## NUMERO 7251

Enero 17 de 1874.—Decreto del Congreso.—  
Reforma el art. 1º de la ley de 5 de Noviembre de 1873.

Ministerio de guerra y marina.—Sección 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 todos 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 reforma el art. 1º de la ley de 5 de Noviembre de 1873, en los términos siguientes:

Se hacen extensivos los beneficios concedidos por los arts. 3º y 4º de la ley de 7 de Mayo de 1863 á los individuos que se inutilizaron, á los hijos é hijas, á las viudas y á las madres viudas de los que sucumbieron en defensa de la causa nacional y de las instituciones republicanas desde la desocupacion del territorio nacional por el ejército frances, hasta la reocupacion de la plaza de Veracruz en 28 de Junio de 1867.

2. Se deroga el art. 2º de la expresada ley de 5 de Noviembre de 1873.

Palacio del Congreso de la Union. México, Enero 17 de 1874.—*M. Romero Rubio*, 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.

Dado en el palacio nacional de México, á 19 de Enero de 1874.—*Sebastian Lerdo de Tejada*.—Al C. general de division *Ignacio Mejía*, ministro de guerra y marina.—Presente.”

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

Independencia y libertad. México, Enero 19 de 1874.—*Mejía*.—C....

## NUMERO 7252

Enero 17 de 1874.—Decreto del Congreso.—  
Aprueba el contrato celebrado con los representantes de la Compañía mexicana limitada, para la construccion de un ferrocarril internacional é interoceánico.

Ministerio de fomento, colonizacion, industria y comercio de la República mexicana.—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 sus habitantes, sabed:

Que el Congreso de la Union ha decretado lo siguiente:

El Congreso de la Union decreta:

Artículo único. Se aprueba el contrato celebrado el 20 de Noviembre próximo pasado entre el ejecutivo de la Union y los Sres. Angel G. Lascurain, Estéban Beneke y Sebastian Camacho, representantes de la Compañía mexicana limitada, sobre construccion de un ferrocarril internacional é interoceánico y su correspondiente telégrafo, en los siguientes términos:

## CAPITULO I.

## Construccion de la vía férrea.

Art. 1. Se autoriza á D. Antonio Mier y Celis, á D. Pedro Valle, á D. Estéban Beneke, 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 Fergusson, á D. Sebastian Camacho, á D. Carlos Pheelix, á D. Manuel Mendoza Cortina y á D. José María Landa, y á la compañía limitada que organicen para construir y explotar una línea 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 y desde el puerto del Progreso hasta la ciudad de Mérida.

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 ministro de fomento, apareciere ser el más á propósito para poner á 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, Guanajuato, Silao, Leon, Lagos, Guadalajara y Toluca, si la Compañía pudiese adquirir la concesion otorgada por la ley de 10 de Octubre de 1870 para construir el ferrocarril de México á Toluca sin el ramal de Cuautitlan y porque 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 del Manzanillo al de San Blas, 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 desde la línea antes mencionada en la de Lagos, si 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 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, y que se

ñale el ejecutivo, de acuerdo con la empresa, en cuyo punto la línea 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 punto 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, así como la línea más recta entre el puerto del Progreso y la ciudad de Mérida.

5. La Compañía comenzará inmediatamente los reconocimientos necesarios, y á sus propias expensas, con el fin de terminar el trazo de las líneas de ferrocarril que se expresan en la presente ley; y antes de comenzarse los trabajos de construccion de las diferentes secciones de la línea, se remitirá al ministerio de fomento para su aprobacion, copia de los mapas del reconocimiento y de los planos del trazo del camino.

6. El reconocimiento de toda la línea se hará por secciones de 100 kilómetros; el de los mil primeros será concluido y los planos correspondientes sometidos al ministerio de fomento para su aprobacion, dentro del término de un año y seis meses contados desde la fecha de esta ley. Se asociará á cada una de las secciones de ingenieros destinados á los reconocimientos, un ingeniero que sin excusa deberá nombrar el ejecutivo, cuya remuneracion será fijada de antemano por éste, y pagada por la Compañía, á cuyo efecto, la última, comunicará á la secretaria de fomento, con diez dias de anticipacion, el tiempo en que comenzarán aquellos, por la primera seccion y con cuarenta dias para las subsecuentes. Los ingenieros del gobierno para demoracion de los reconocimientos.”

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 el ejecutivo, de acuerdo con la Compañía, haya señalado el punto donde debe enlazarse el ferrocarril que trata de construir la segunda, con alguna via férrea de los Estados-  
Unidos.

9. La línea de ferrocarril desde la ciudad de México hasta el Océano Pacífico, y desde Lagos ó otro punto intermedio hasta el Rio Bravo del Norte, la que parte de un punto del ferrocarril de Veracruz hasta el Pacífico y del Progreso hasta la ciudad de Mérida, deberán estar concluidas dentro de término de diez años, contados desde la publicacion de esta ley. Los ramales que sirven para unir las capitales de los Estados con la línea troncal, se construirán inmediatamente despues de que ésta haya llegado al punto de enlace señalado en los planos aprobados por el ministerio de fomento.

10. En el caso de que la Compañía concluyese el ferrocarril, desde la ciudad de México hasta el Pacífico y hasta el Rio Bravo del Norte, en un período de un año ménos que el término 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 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 del artículo 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 piés 8½ pulgadas inglesas), tendrá una construccion sólida y estará provisto de la cantidad suficiente de material rodante á juicio del ejecutivo, para la pronta y eficaz explotacion del camino, y se establecerán depósitos y estaciones en todos los lugares que fueren convenientes al interes público y á los negocios de la Compañía, á juicio de sus ingenieros. Si la Compañía adquiriese la concesion hecha para el 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 confieren en 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 ó con cualquiera otro carácter, serán consideradas co-

mo 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; no 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 internacional é interoceánico 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 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 seis meses despues de otorgada la fianza.

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.

15. Los estatutos de la referida Compañía y las bases de su organizacion, se someterán al ministerio de fomento para su aprobacion, en el término de nueve meses, contados desde la fecha de esta ley.

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 serán 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 le imponen por esta ley, y cuanto en lo sucesivo se ejecute ó convenga con relacion al asunto.

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

19. El capital social de la Compañía se fijará por la empresa de acuerdo con el ejecutivo, despues que se levanten los planos y perfiles, y en vista de ellos se formen los presupuestos respectivos, y en ningun caso se aumentará sin autorizacion del último. El capital se dividirá en acciones de á cien pesos cada una, las cuales se considerarán como propiedad personal que podrá transferirse, ó de que podrá disponerse libremente, con arreglo á las leyes y con los derechos y franquicias acordadas en esta concesion.

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 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 en-

tienda 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 posesión de todas las propiedades y de las porciones de ferrocarril y 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 hubiere construido.

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

### CAPITULO III.

#### *Concesiones y prohibiciones.*

22. La Compañía limitada mexicana del ferrocarril internacional é interoceánico y cualesquiera otras que puedan 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 emita, á algun gobierno ó Estado extranjero, ni admitirlo en ningun caso como socio en la empresa, y cualquiera estipulación hecha con violación de este artículo, 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 enajenación 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 ellas, 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 condición de que la hipoteca se hará á favor de individuos ó 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 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.

25. Para auxiliar la construcción de las líneas de 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 aprobado por el ministerio de fomento, segun los términos de esta ley; y esta subvencion será satisfecha despues de la construcción de los primeros ciento cincuenta kilómetros, y sucesivamente por secciones de veinticinco kilómetros concluidos y aprobados por el ministerio de fomento.

La obligación contraída por el gobierno, en ningun caso se extenderá á dar subvencion por una distancia que exceda del total de dos mil seiscientos veintiun kilómetros, con excepcion de la línea de Toluca, en el caso ya mencionado en el artículo 1, de la línea que en conexión con el ferrocarril de Veracruz, se dirija por la parte más angosta posible del territorio de la República del trayecto de Progreso á Mérida, y del ramal de Durango á Chihuahua, cuyas tres 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 construcción del ferrocarril internacional mexicano," que se amortizarán con el ocho por ciento de todos los derechos de importación que se causaren en las aduanas de Veracruz, Tampico, Progreso, 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 el punto donde termine la línea interoceánica del interior en la costa del Pacífico, si no fuere alguno de los mencionados, y en la del punto donde termine en la misma costa la línea que en conexión con el ferrocarril de Veracruz, se dirija por la parte más angosta posible del territorio de la República.

Estos certificados serán emitidos por el ministerio de fomento, y se comenzarán á amortizar desde el día 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 ocho 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 disposición de la ley quede en todo caso cumplida, y la otra mitad en dinero, aplicable, segun las reglas 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 ningun 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, autorizadas por esta ley, se concede á la Compañía el derecho de vía por la anchura de setenta 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 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 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; y mientras esas leyes no se den por el Congreso de la Union, la Compañía se sujetará á las reglas siguientes:

I. En caso de no haber avenimiento entre la Compañía y el dueño de los terrenos y materiales de construcción de propiedad particular, el ministerio de fomento queda autorizado para decretar, á pedido de la empresa, la expropiación de los bienes privados cuya ocupación fuere necesaria.

Estos serán ocupados mediante la previa indemnización que fijen dos peritos, nombrados uno por cada parte, los cuales antes de comenzar á actuar señalarán un tercero para que decida en caso de discordia. Si los peritos no estuvieren de acuerdo en la designación del tercero, éste será nombrado por el ministerio de fomento.

II. Si el poseedor ó dueño de la propiedad fuere incierto ó dudoso, ya por causa de litigio ó por otro motivo, ó se negare á nombrar perito en juicio ó fuera de él, el ejecutivo autorizará la ocupacion, consignándose en depósito previamente por la Compañía, la suma que para cada caso fije un perito nombrado por el mismo ejecutivo; á reserva de completar, cuando se determinare el poseedor ó dueño, el mayor valor que en el juicio de peritos fuese ordenado conforme á la regla anterior, ó de recoger el exceso del depósito si la declaracion fuese de menor suma.

III. Los peritos, para hacer sus avalúos, tendrán en cuenta lo que pague por contribucion la cosa de cuya expropiacion se trate, y los daños ó provecho que de la misma resulten al propietario.

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 y sus ramales, serán de la propiedad de la Compañía, sin perjuicio de tercero, con tal que los denuncie y trabaje, sujetándose en todo á las ordenanzas de minería.

30. 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, autorizados 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, wagones, el alambre y aparatos telegráficos, y los demás materiales necesarios para la construccion, explotacion y reparacion 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 importacion ó aduana, previo aviso del mi-

nisterio de fomento, y de alcabalas, contribuciones, peajes ó impuestos decretados hasta hoy ó que en lo de adelante se decretaren por cualquiera autoridad de la República.

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 ó indispensables, así como los capitales empleados en su construccion y explotacion, y la accion 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.

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 una 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.

La Compañía queda obligada á poner en ejecucion 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 proteccion 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 robasen 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.

34. 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, pues éstos lo hacen en representacion de la Compañía.

35. Fijada definitivamente por la Compañía, con aprobacion del ministerio de fomento, la direccion de las líneas de la ciudad de México al Pacífico y de algun punto de la línea al Rio Bravo del Norte, conforme con lo prescrito en la última parte del art. 8º, la misma Compañía queda autorizada para hacer en los puntos ó puertos elegidos como término en la costa del Pacífico y en el punto del término en el Rio Bravo del Norte, las mejoras que fueren necesarias para la seguridad y facilidad del tráfico, y podrá establecer almacenes, diques y muelles, 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 del Pacífico y del 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 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 hubiere 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, América del Norte, y de otra á la América Central y del Sur, esta-

rán exentos del pago de derechos de tonelada, fardo, anclaje y demás derechos de puerto y pagarán solamente el de practica, cuando lo pidieren. De las mismas franquicias disfrutarán 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 efectos mencionados. 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, y de un punto del ferrocarril de Veracruz al Pacífico, durante el período de construccion de dichas líneas.

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 Pacífico, y del Pacífico al Rio Bravo del Norte, y vice-versa, durante el período de cincuenta años, contados desde la fecha de 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 impuesto de toda clase. El ministerio de hacienda fijará las formalidades que debe-

rán observarse en la descarga y carga de 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 ocurrido un caso fortuito ó de fuerza mayor, del carácter mencionado, dentro del término de tres meses de haber empezado 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 5 de esta ley, si este término fuera mayor de un mes.

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

1<sup>a</sup> No podrá trasportar ninguna fuerza armada extranjera sin expreso permiso del gobierno federal.

2<sup>a</sup> No podrá trasportar efectos pertenecientes á una potencia beligerante ó declarado contrabando de guerra por las leyes de la República mexicana, sin expresa autorizacion del gobierno federal.

3<sup>a</sup> 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 artículo 7.

4<sup>a</sup> El gobierno federal tiene el derecho de colocar uno ó dos alambres telegráficos en los postes del telégrafo de la Compañía, y ésta la obligacion de conservarlos en las mismas condiciones que el de su propiedad. Ambos servicios serán prestados gratuitamente, siendo solo deber del ejecutivo indemnizar el valor de los alambres que se repongan.

40. Las concesiones hechas por esta ley, caducarán por cualquiera de las causas siguientes:

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

2<sup>a</sup> Por no construir los primeros ciento cincuenta kilómetros, los tramos de trescientos kilómetros, y no concluir todo el camino dentro del término fijado en los artículos 7 y 9.

3<sup>a</sup> Por enajenar ó traspasar esta concesion, ó los derechos que de ella se derivan, á un gobierno ó Estado extranjero, ó por admitirlo como socio en la em-

presa. 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 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 su 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 disentiimiento. 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 6 por kilómetro  
Segunda clase. . . . 00 4 „ „  
Tercera clase. . . . 00 2½ „ „

Por el transporte de pasajeros:

Primera clase. . . . \$ 00 3 por kilómetro  
Segunda clase. . . . 00 2 „ „

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

43. La Compañía tiene facultad para establecer sus tarifas de fletes 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 máximum 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 deben sujetarse á peso ó medida.

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

46. Dos años despues de concluida la vía total, y despues de haber sido puesta en explotacion, 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 ménos de un 10 por ciento anual.

La distribucion de efectos de las tres clases de las tarifas de mercancías, se hará de acuerdo con el gobierno cada dos años, á contar desde la conclusion 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 telegramas 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, dirección y firma, que se transmita á una distancia de cien kilómetros, 15 centavos. Por cada diez kilómetros de más distancia, ó por cada palabra más que contenga el mensaje sobre las diez primeras, se pagará cuando más, la parte proporcional á 15 centavos por diez palabras, en cien kilómetros.

48. El gobierno disfrutará en la conducción de tropas, trenes, municiones, equipos, víveres, caballos, mulas y cualquier otro objeto ó efecto destinado al servicio público, que se conduzcan de uno á otro punto de las líneas de la Compañía, así como el pasaje de militares y empleados federales que caminen por objeto de servicio público, la baja de un 70 por ciento sobre los precios que se cobren según la tarifa general fijada en esta ley, para evitar los abusos que en esta parte pudieren cometerse, queda estipulado que en cada marcha de tropas ó conducción de trenes, municiones ó efectos 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.

49. Por el término de quince años, contados desde la publicación de esta ley, la Compañía hará gratis en sus líneas de ferrocarril, según se vayan poniendo en explotación, la conducción de correspondencias, 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 su salida y detención en los puertos que tengan á bien fijar.

Pasados los quince años, el servicio de correos 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.

Palacio del congreso de la Union. México, Enero 17 de 1874.—*M. Romero Rubio*, 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 nacional de México, á 17 de Enero de 1874.—*Sebastian Lerdo de Tejada*.—Al C. Blas Balcárcel, ministro de fomento, colonización, industria y comercio."

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

Independencia y libertad. México, Enero 17 de 1873.—*Balcárcel*.—C.....

#### NUMERO 7253.

Enero 19 de 1874.—*Decreto del Congreso*.—*Autoriza al Gobierno para adjudicar una concesión de ferrocarril.*

Ministerio de fomento, colonización, industria y comercio de la República Mexicana.—Sección 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:

Artículo único. Se autoriza al ejecutivo para adjudicar á cualquiera empresa la concesión que en 29 de Mayo de 1873, se otorgó á los CC. Joaquin Ruiz, Vicente Hidalgo y Dionisio J. de Velasco, para construir y explotar un ferrocarril de la ciudad de Puebla de Zaragoza á la de Izúcar de Matamoros, cuya concesión se declaró caduca en 30 de Setiembre del mismo año de 1873.

Palacio del congreso de la Union. México, Enero 19 de 1874.—*M. Romero Rubio*, diputado presidente.—*A. Riva y Echeverría*, diputado secretario.—*S. Nieto*, diputado secretario.

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

Dado en el palacio nacional de México, á 19 de Enero de 1874.—*Sebastian Lerdo de Tejada*.—Al C. Blas Balcárcel, ministro de fomento, colonización, industria y comercio."

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

Independencia y libertad. México, Enero 19 de 1874.—*Balcárcel*.—C.....

#### NUMERO 7254.

Enero 19 de 1874.—*Decreto del Congreso*.—*Autoriza al Gobierno para que pueda gastar \$1,000 en la apertura de un camino de Comanja á Leon.*

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

"Sebastian Lerdo de Tejada, presiden-

te 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:

Artículo único. Se autoriza al ejecutivo para que de la partida del presupuesto vigente destinada á "camino no especificados," pueda gastar hasta la suma de 1,000 pesos que empleará en la apertura de un camino nacional de Comanja á Leon.

Palacio del congreso de la Union. México, Enero 19 de 1874.—*M. Romero Rubio* diputado presidente.—*A. Riva y Echeverría*, diputado secretario.—*S. Nieto*, diputado secretario.

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

Dado en el palacio nacional de México, á 19 de Enero de 1874.—*Sebastian Lerdo de Tejada*.—Al C. Blas Balcárcel, ministro de fomento, colonización, industria y comercio."

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

Independencia y libertad. México, Enero 19 de 1874.—*Balcárcel*.—C.....

#### NUMERO 7255.

Enero 19 de 1874.—*Decreto del Congreso*.—*Concede un privilegio exclusivo.*

Ministerio de fomento, colonización, industria y comercio de la República Mexicana.—Sección 3ª.—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. Se concede privilegio exclusivo por seis años al C. Ildefonso