

Lanzado en el camino de las violencias, no quiso retroceder y entonces convirtió su gobierno en una verdadera dictadura.

Enumerar los actos de esa dictadura sería cuestion ímproba.

Desde que en el Perú existía la libertad de imprenta, los diarios independientes, los órganos del pueblo, y principalmente el valiente *Nacional*, redactado por una pléyade brillante de jóvenes patriotas, combatían los desmanes y arbitrariedades del poder.

Balta no era hombre para soportar esos ataques, y ni más ni menos que si se hallase dirigiendo los destinos de una tribu de indios, suprimió los diarios de oposición, cerró las imprentas, y como si esto no fuese suficiente, encareció á sus redactores.

Después de *El Nacional* tocó su turno á *El Comercio*, al decano de la prensa limeña, haciendo con su propietario, el honorable y anciano señor Amunátegui, lo que había hecho con Aramburá y del Valle: meterlo en la cárcel.

Ya se comprende la impresión que todos estos actos de tiranía debían producir en el pueblo, dispuesto desde entonces á no dejarse imponer ni por la violencia ni por las amenazas.

VIII

Quando un gobernante se lanza en este camino, la historia de todos los pueblos—y particularmente en los

días de libertad y democracia que corremos, en que cada ciudadano tiene la conciencia de sus derechos—nos muestra el término fatal á que llega: ó el brazo de la revolución lo derrumba, ó á la mano de la justicia lo conduce al cadalso.

Balta, sin embaago, estaba ciego:

Creyendo que al amparo de la fuerza bruta podía sofocar las aspiraciones populares é imponer al Perú, no el candidato de la voluntad nacional, sino el de sus caprichos *personales*, se lanzó franca y brutalmente en la senda de todas las violencias y arbitrariedades que eu poco tiempo debían cambiar la legalidad de su gobierno en una tiranía irritante y sin freno.

El punto objetivo de sus manejos era este: impedir á todo trance y *por todos los medios* que Pardo subiese á la presidencia.

Así lo decía sin embozo.

Quando su hermano D. Juan Francisco Balta, que hasta entonces ejercía cierta influencia sobre él, y á cuyos sanos consejos—dícese—se debe que no se hubiese precipitado antes en la pendiente fatal que le condujo al abismo—se apercibió de la resolución en que estaba, renunció el ministerio de la guerra, alejándose completamente de su lado.

Las consecuencias de este alejamiento no se hicieron esperar.

Donde quiera que había un sostenedor de la candidatura de Pardo, allí estaban los esbirros de Balta, persi-

guiendo, amenazando, encarcelando, y hasta matando ciudadanos pacíficos, y no pocas veces indefensos.

La relacion de los hechos acaecidos en los departamentos forma una de las páginas mas sombrías de su gobierno.

Afortunadamente para el Perú, y para su partido liberal, eran muy pocos los que querian compartir con Balta los actos de arbitrariedad y barbarie que caracterizaban su gobierno, desde que concibió el pensamiento de hacer *elector*, nombrar su candidato impidiendo que el pueblo nombrase el de sus simpatías.

El general Allende, llamado para reemplazar á D. Juan Francisco en la cartera de guerra, tampoco tardó en abandonarlo.

No habia en este viejo y honrado soldado maldad para secundar sus miras y los consejos de Santa María.

Entonces fué cuando llamó á Tomás Gutierrez, y le nombró ministro de la guerra!!!

IX

La ofensa y el ultraje al pueblo no podian ser mayores.

El *significado* de un nombramiento semejante estaba al alcance del mas inocente: era una amenaza sangrienta contra los opositores á la política y á los caprichos de Balta; porque nombrando á Gutierrez ministro de la guerra, no se llevaba á los consejos tranquilos del gobierno un hombre de conciencia ó de talento, sino un verdugo de sombría reputacion, conocido en todo el país como uno

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 organizacion, se someterán al ministerio de fomento para su aprobacion, en el término de doce meses contados desde la fecha de esta ley.

Art. 7.º 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 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.

La compañía nombrará en esta capital un representante ampliamente facultado y autorizado, para tratar

nio que había creado la democracia moderna, era como buscar el escultor que ha tallado las montañas, ó el arquitecto que ha construido los valles. Es verdad; cuando un hombre, por grande que parezca, se gloria de haber creado la democracia moderna, me parece á mí como aquellos hombrecillos del Micrómegas de Voltaire, que delante de los gigantescos habitantes de otros mundos se vanagloriaban de haber ellos creado todo el universo.

Sí: la democracia moderna la han creado muchas fuerzas: el espíritu evangélico; la irrupcion de los pueblos germánicos que selló con el sello indeleble de la dignidad individual nuestros corazones; la irrupcion de otros pueblos, mas terribles aún, que contrastaron la reaccion Carlovingia; la mano misteriosa que sublevó las muchedumbres para llevarlas á las Cruzadas, y la mano, misteriosa tambien, que providencialmente las detuvo: la nube de gremios, y de jornaleros, y de comunidades, y de Ayuntamientos, que comienza á cerrar la época de la guerra para abrir la época del trabajo; los cismas que destruyeron el poder de la teocracia; los Concilios del siglo *xiv* y del siglo *xv*, que evocaron el espíritu republicano del Evangelio; la Reforma que emancipó la conciencia; el Renacimiento que nos reconcilió con la naturaleza; el descubrimiento de la imprenta, que nos dió el talisman de la inmortalidad; la pólvora, que puso el fuego de Prometeo en nuestras manos; la brújula que dominó el mar; el telescopio que escudriñó los cielos; la filosofía moderna que trajo el derecho natural, como la antigua metafísica griega había traído el derecho romano; la revolucion

que ha quitado todos los escollos opuestos á la marcha de nuestros ejércitos hácia su ideal: que así como todas las revoluciones geológicas convergen á producir el organismo humano; compendio de la naturaleza, todas las evoluciones históricas convergen á crear la democracia, compendio de la sociedad y de su inmortal espíritu. [*Grandes aplausos.*]

Como nadie ha creado la democracia, nadie tampoco puede destruirla. Para intentar las reformas así en Ultramar como en España, convertid los ojos á todas partes, y ved como no le queda, no, á la reaccion asilo alguno en la tierra. ¿Dónde lo tiene? ¿Dónde está aquella corte doctrinaria en que se fundaban nuestros moderados? ¿Dónde está aquella Santa Alianza en que se fundaban nuestros absolutistas? ¡Ah, señores! nada de eso existe. Mirad á Roma: ayer la presidia el genio de la teocracia moderna; hoy es capital de Italia. Sobre el monte Aventino donde se arrastraban los penitentes, hoy resucitan los tribunos. Mirad al Austria, la clave de la Santa Alianza, la palanca de Metternich. ¿Dónde está? ¡Ah! el Austria ha roto su concordato teocrático; el Austria ha sacado del calabozo á sus pueblos y los ha convertido en pueblos autónomos; ántes citaba á los reyes para repartirse el mapa de Europa, y hoy cita á una exposicion universal á los pueblos para que vean los milagros de la industria y del trabajo. [*Aplausos.*]

¿Qué es ya, señores diputados, de la atigua Prusia? ¿Quién será el insensato que crea que la Prusia va á ser un elemento favorable á los reaccionarios en el mundo? El rey Guillermo es una maza de la cual se

lante se especificarán, la presente concesion quedare sin valor, la compañía gozará de la plena posesion y uso de todas sus propiedades y de las porciones de ferrocarril y la línea telegráfica que hubiere construido.

Art. 10. El ferrocarril de la referida compañía, será de simple ó doble vía, de 145 metros de ancho [cuatro piés 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 conexion ó consolidacion con cualquiera otra empresa de ferrocarril, de acuerdo con la misma, bajo los términos que juzgue mas convenientes.

Art. 11. ° 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 9,000 pesos por cada kilómetro de vía que se construya y sea aprobada por el ministerio de fomento, segun los términos de esta ley; pero esta subvencion 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 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 caso necesario.

Art. 12. ° Para hacer efectiva la expresada subvencion, se emitirán por el gobierno, á favor de la compañía, luego que se hubiere concluido, aprobado y puesto al uso público cada seccion de ferrocarril, obligaciones por la cantidad correspondiente á la misma subvencion, sin causar interes, y con título de "Certificados de construcción 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, 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 ningun importador podrá desde el 1.º 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 causaren en dichas aduanas, bajo la pena de quedar sujeto á segunda paga: esta 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, aplicable, segun las reglas de la pauta de comisos, á los denunciantes.

Art. 13.º 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 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 riple como multa á favor del erario.

Art. 14.º Para la construccion y explotacion de las líneas de ferrocarril y telégrafo, autorizadas por esta ley, se concedé á la compañía el derecho de vía por la anchura de sesenta y cinco 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 perpetua.

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 de 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 demas 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 demas 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.

Art. 15.º Los materiales de construccion de procedencia nacional ó extranjera, enseres y lo demas 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, puentes, casas para estaciones, oficinas y almacenes, carbon de piedra, bestias, sus aparejos y guarniciones, carros y wagoes, el alambre y aparatos telegráficos, y los demas 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 al ministerio de fomento, y de alcabalas, contribuciones, peajes ó im-

puestos 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 construcción y explotación 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.

Art. 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, ó auxiliara á la autoridad para su aprehension.

Igualmente pondrá en ejecución las disposiciones que dicte el ministerio de hacienda para que todo pa-

sajero 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 orden 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 ejecución, conservación y explotación de las obras con toda la fuerza que fuere necesaria.

Es de 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 éstos lo hacen en representación de la misma compañía.

Art. 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 se-

guridad y facilidad del tráfico, y podrá establecer almacenes, diques y muelles, cobrando por el uso de estos 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 la línea del Pacífico al Rio Bravo del Norte, con el objeto de establecer almacenes, depósitos, talleres y demas obras necesarias para facilitar la construcción y explotación de la vía.

Al principiar las obras de construcción del camino en su término 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 ántes 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 demas derechos de puerto, y pagarán solamente el de practica 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 demas 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 mercan-

cías que no sean de la clase y para los objetos indicados.

Estas exenciones subsistirán durante la construcción del ferrocarril del Pacífico al Rio Bravo del Norte y por el período de cinco años mas después 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 demas efectos destinados para la construcción y explotación de las líneas de la ciudad de México al Pacífico y al Rio Bravo del Norte, durante el período de construcción de dichas líneas.

Art. 18.º 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 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 de uno á otro extremo de las expresadas líneas, y en su conducción por el ferrocarril, á fin de impedir cualquier fraude ó abuso que pudiera co-

meterse 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.

Ademas 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 liquidacion correspondiente cada mes.

Conforme á la constitucion 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.

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

En caso de no autorizar la explotacion, 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 conduccion de pasajeros, efectos, ganados y demas, no pudiendo exceder de los precios siguientes:

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

Primera clase, 7 centavos por kilómetro.

Segunda „ 5 „ „

Tercera „ 2½ „ „

Por el trasporte de pasajeros:

Primera clase, 4 centavos por kilómetro.

Segunda „ 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 obligacion de recibir ménos de veinticinco centavos por cualquiera cantidad de flete, ni ménos de diez centavos por un pasajero por cualquiera distancia.

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

La distribucion 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 conclusion del camino, á no ser que para este efecto la ley señale en lo futuro períodos mayores.

Desde que comience la explotacion 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 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 trasmite á una distancia hasta de cien kilómetros, veinticinco centavos.

Por cada diez kilómetros mas de distancia, dos centavos.

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

Art. 20.º El gobierno disfrutará en la conduccion 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 50 por ciento sobre los precios que se cobren segun la tarifa general; pero para evitar los abusos que en esta parte pudieran cometerse, queda extipulado que en cada marcha de tropas ó conduccion 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 autorizacion del gobierno, gozarán de las ventajas concedidas á la fuerza armada.

Hasta la terminacion de quince años, contados desde la fecha de esta ley, la compañía hará gratis en sus líneas de ferrocarril segun se vayan poniendo en explotacion, la conduccion de correspondencia, impresos,

y empleados despachados por la administracion de correos en el servicio de la misma; pero ese servicio será de manera que no se introduzca por ese motivo ninguna variacion 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.

Art. 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 suspension 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 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 mas.

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

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

II. 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.

III. A los ocho 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 los interesados la suma expresada en caso de que no cumplan con las obligaciones señaladas en el art. 3.º

Art. 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 3.º

III. Por enajenar ó traspasar esta concesion ó los derechos que de ella se derivan, 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 explotación.

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.

Art. 21. El presidente y tesorero de la compañía presentarán al ministro 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 dia 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 monton de las acciones emitidas; los nombres y la residencia de los directores y empleados superiores de la compañía; el número de kilómetros de camino construido y en explotación 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 explotación

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 1872.—(Firmado.)—*Blas Balcárcel.*

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

Plumb
de
los Estados