

## NUMERO 123.

PROROGA POR CINCO MESES AL SR. MONTES.

Ministerio de justicia é instruccion pública.—Seccion 2.<sup>a</sup>—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 proroga por cinco meses, contados desde al 8 de Diciembre próximo, el permiso que la ley de 31 de Diciembre de 1873, concedió al C. Lic. Ezequiel Montes para no tomar posesion de la décima magistratura de la suprema corte de justicia.

«Palacio del poder legislativo. México. Noviembre 18 de 1874.—R. G. Guzman, diputado presidente.—Luis G. Alvarez, diputado secretario.—J. V. Villada, diputado secretario.

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

«Dado en el palacio nacional de México, á diez y ocho de Noviembre de mil ochocientos setenta y cuatro.—*Sebastian Lerdo de Tejada*.—Al C. Lic. J. Diaz Covarrubias, encargado del despacho del ministerio de justicia é instruccion pública.»

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

Independencia y libertad. México, Noviembre 20 de 1874.—*José Diaz Covarrubias*.

«Diario Oficial» —Número 324.—Noviembre 20 de 1874.

## NUMERO 124.

FERROCARRIL INTERNACIONAL.

Ministerio de fomento, colonizacion industria y comercio. Seccion 3.<sup>a</sup>—Despues de declarada la caducidad de la concesion, que en 17 de Enero del presente año se hizo á la compañía mexicana para la construccion de los ferrocarriles interoceanico é internacional, el gobierno se ha dedicado con la especial solicitud que el asunto merece á promover los arreglos para la formacion de una nueva campaña, procurando

LEYES TOMO XX.—NUMERO 29.

allanar las graves dificultades que para esto se han presentado.

No ha sido posible, sin embargo, que la vía férrea, de que me ocupare mas adelante, abrazara la longitud correspondiente á un ferrocarril internacional, ó al interoceánico, en razon de que para obras de tal extension se requieren combinaciones que no dan resultado sino despues del trascurso de largo tiempo pero como hay en nuestro país una imperiosa necesidad que es preciso satisfacer sin demora; como por otra parte la opinion pública anhela empeñosamente por la pronta construccion del ferrocarril que parta de esta capital al interior de la República, debian buscarse como se han buscado, los medios para atender á tan justa exigencia, aun cuando la obra que se va á emprender no sea de la magnitud que fuera de desearse.

Las bases que han servido al gobierno para el convenio celebrado con los Sres. D. Sebastian Camacho, D. J. Antonio de Mendizábal y C<sup>as</sup>, son en lo general las contenidas en la concesion decretada por el congreso en 17 de Enero del presente año. Las modificaciones principales que en aquella se han hecho se contraen al trayecto del ferrocarril, á su longitud, á la subvencion y al modo de asegurar la ejecucion de la obra.

El ferrocarril partirá de esta capital y terminará en Leon, pasando por Querétaro, Celaya, Salamanca, y Guanajuato, cuyas ciudades quedarán unidas bien sea por la línea troncal ó por medio de ramales. La longitud aproximada de este camino se puede estimar en cuatrocientos cincuenta kilómetros.

En circunstancias en que se considera como muy pe-

ligroso el empleo de capitales en empresa de ferrocarriles, aun en países en donde estos han dado buenos resultados, no habia esperanza de que en México se conformara ninguna compañía con la subvencion que ántes estuvo decretada de ocho mil pesos por kilómetro; el gobierno tuvo necesidad de aumentar la subvencion á nueve mil quinientos pesos por kilómetro; y de hacer alguna otra concesion para presentar estos estímulos á los empresarios, que de otra manera no hubieran consentido, segun lo expresaron, en aceptar la obligacion de construir el ferrocarril ya mencionado.

Conforme á lo estipulado con la compañía, la subvencion se pagará por kilómetros construidos y para cubrir su importe se expedirán obligaciones que no causarán interes y serán amortizadas en el 8 por ciento de los derechos de importacion de la aduanas de Veracruz, Tampico, Manzanillo Mazatlan y Guaymas.

A los diez y ocho meses de expedida la ley de concesiones, estarán construidos cincuenta kilómetros de ferrocarril, y todo el camino será concluido en cinco años y medio.

Con el fin de asegurar la realizacion de la obra, y para que la concesion no sea; como otras lo han sido, enteramente ilusoria, la compañía ha puesto ya en depósito en el Monte de Piedad 150,000 pesos para garantizar el cumplimiento de los compromisos que ha contraido de construir el camino de fierro de México á Leon en el tiempo fijado al efecto.

Atendiendo á la importancia de la cooperacion que conforme al convenio se llegará á prestar á la compañía, considerando ademas, que la vía férrea que tiene que construir no es demasiada extensa y teniendo

presente la suma con que la empresa garantiza anticipadamente que cumplirá las obligaciones contraídas, el ejecutivo se promete que esta vez la realización del ferrocarril para el interior de la República será un hecho y no quedarán frustradas las esperanzas de la sociedad, que desea el desarrollo del comercio y de la agricultura, ni serán estériles los patrióticos esfuerzos consagrados por la representación nacional para llegar á un fin tan noble y de tan benéficos resultados para México,

Por acuerdo del presidente tengo el honor de acompañar á vdes. el convenio celebrado con los Sres. D. Sebastian Camacho, D. J. Antonio Medizábal y C<sup>a</sup>, para que se sirvan someterlo á la ilustrada deliberación del congreso y me es satisfactorio comunicar á vdes. que se ha puesto á disposición de este ministerio la suma de 150,000 pesos, que se han mandado inmediatamente, para que se haga en el depósito el monte de Piedad.

Independencia y libertad. México, Noviembre 16 de 1874.—Blas Balcarcel.—Ciudadanos diputados secretarios al congreso de la Union.—Presente.

*Contrato celebrado entre el ciudadano ministro de fomento, en representación del ejecutivo de la Union y los Sres. Sebastian Camacho, J. A. de Mendizábal y C<sup>a</sup>, para la construcción de un ferrocarril de México, á la ciudad de Leon.*

#### CAPITULO I.

##### *Construcción de la vía férrea.*

Art. 1<sup>o</sup> Se autoriza á los Sres. Sebastian Camacho J. A. de Mendizábal y C<sup>a</sup> y á la compañía limitada que organicen, para construir y explotar una línea de ferrocarril central y su correspondiente telégrafo desde la ciudad de México, hasta la de Leon en el Estado de Guanajuato.

Art. 2<sup>o</sup> El trazo que deberá seguir la vía desde la ciudad de México hasta la de Leon será el que conforme á los reconocimientos que haga la compañía aprobados por el ministerio de fomento, apareciere ser el mas 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 y Guanajuato, é igualmente con la de Toluca, si la compañía pudiese adquirir la

concesion otorgada por la ley de 10 de Octubre de 1870 previa la autorizacion del ejecutivo.

Art. 3º La compañía comenzará inmediatamente los reconocimientos necesarios y á sus propias expensas, con el fin de determinar el trazo de las líneas del ferrocarril central que se expresan en la presente ley y antes de comenzar los trabajos de construcción 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.

Art. 4º El reconocimiento de toda la línea se hará por secciones de 100 kilómetros: el de los 100 primeros será concluido y los planos correspondientes sometidos al ministerio de fomento para su aprobacion dentro del término de nueve meses, y el de los subsecuentes dentro de 18 meses, contados desde la fecha de esta ley. Cuando sean presentados los planos al ministro de fomento, deberá resolver dentro de un mes respecto de los correspondientes á la primera seccion y dentro de dos meses respecto de los correspondientes á las otras secciones. Se asociará á cada una de las secciones de ingenieros destinados á los reconocimientos, un ingeniero que sin escusa deberá nombrar el ejecutivo cuya remuneracion será fijada de antemano por este y pagada por la compañía, á cuyo efecto la compañía comunicará al ministerio de fomento con diez dias de anticipacion el tiempo en que comenzarán aquellos por la primera seccion y con 40 dias para los subsecuentes. La ausencia de los ingenieros del gobierno no será motivo para demorar e práctica de los reconocimientos ó para considerarlos incompletos.

Art. 5º Los trabajos de construcción del ferrocarril central, deberán comenzar dentro de 10 meses contados desde la fecha de esta ley, y dentro de 18 meses contados desde la misma fecha, deberán estar concluidos á lo ménos 50 kilómetros, partiendo de la ciudad de México. En cada uno de los años posteriores se construirán á lo ménos 100 kilómetros ó 200 en cada dos años hasta la conclusion de la línea de ferrocarril á que se refiere esta ley.

Art. 6º El ferrocarril central y los ramales á que se refiere el art. 2º de esta ley, deberán estar concluidos en el término de cinco años y medio contados desde la fecha de esta ley.

Art. 7º En caso de que la compañía concluyese el ferrocarril central y sus respectivos ramales en un período de un año ménos que el término estipulado de cinco y medio años, el gobierno pagará á la compañía en calidad de donacion y como premio, la suma de cuarenta mil pesos. Si el camino se concluyere en dos años ménos del término estipulado, el premio será de ochenta mil pesos cada uno de los dos años referidos. Este premio será pagado á la compañía en certificados de la clase de los que deberán expedirse conforme al art. 23 de la presente ley.

Art. 8º El ferrocarril de la referida compañía será de simple ó doble vía, de 1,45 metros de ancho (4 pies 8 y media pulgadas inglesas), será de construcción sólida y estará provisto de la cantidad suficiente de material rodante para la pronta y eficaz explotacion del camino, y se establecerán depósitos y estaciones en todos los lugares en que fueren convenientes al interes público y á los negocios de la compañía, á

juicio de sus ingenieros. Si la compañía adquiriere la concesion hecha para el ferrocarril de Toluca, este tendrá la anchura que se determine en este artículo, y la subvencion por cada uno de los nuevos kilómetros que se construyan, será la que se señala en el artículo 22.

## CAPITULO II.

### *Bases de la compañía.*

Art. 6º 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 limitada del ferrocarril central.

Art. 10. Dicha compañía como mexicana, y todas las personas que tuvieren parte en ella, sea como accionistas, empleados, ó con cualquier otro carácter, serán consideradas como mexicanas en todo lo que se relacione á la referida empresa dentro del territorio de la República. No podrán alegar derechos de extranjeros, con respecto á los intereses ó negocios relacionados con la empresa, ni tendrán, aun cuando alegaren denegacion de justicia, otros derechos ni otros medios de hacerlos valer en todo lo concerniente á la referida empresa, que aquellos que las leyes de la República conceden á los mexicanos, ni emplear se otros procedimientos que los establecidos ante los tribunales mexicanos.

Art. 11. Para que la compañía del ferrocarril central se considere organizada, deberá estar suscrito un millon 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 ministerio de fomento en el término de seis meses, contados desde la publicacion de esta ley.

Art. 12. Los estatutos de la referida compañía limitada 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.

Art. 13. La compañía tendrá su domicilio principal en la ciudad de México, sin perjuicio de los demas 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 de los 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.

Art. 14. La compañía nombrará en esta capital un representante, ampliamente facultado y autorizado para tratar con el gobierno federal y las demas autoridades de la República, acerca de todos los negocios relativos á las obligaciones que se le imponen por es-

ta ley, y cuanto en lo sucesivo se ejecute ó convenga con relacion al asunto.

Art. 15. 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.

Art. 16. 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 ejecutivo. El capital se dividirá en acciones de á 100 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.

Art. 17. 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 entienda por esto que se pueden alterar las condiciones de este contrato. Aun

en el caso de que por las causas que mas adelante se especificarán, la presente concesion quedare sin valor, la compañía gozará del dominio pleno y posesion de todas las propiedades y de las porciones de ferrocarril y línea telegráfica que hubiere construido y conservará inalterable su derecho para que el gobierno le pague en la forma establecida en las arts. del 22 al 29 la subvencion que le estuviere adeudando por los kilómetros que se hubieren construido subsistiendo en la porcion ó porciones de ferrocarril y línea telegráfica que tuviere la compañía las obligaciones que con relacion á toda la línea establece esta ley.

Art. 18. La compañía tendrá 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 conexion ó consolidacion con cualquier otra empresa de ferrocarril de acuerdo con la misma, bajo los términos que juzgue mas convenientes.

### CAPITULO III.

#### *Concesiones y prohibiciones.*

Art. 19. La compañía limitada del ferrocarril central y cualesquiera otras que puedan sucederle en lo futuro, en toda la vía ó secciones de ella, 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 estipulacion hecha con violacion de este artículo, será nula y de ningun valor.

Art. 20. Tampoco podrá la compañía, traspasar ó enajenar las concesiones de esta ley, en toda la vía ó en las secciones de ella, 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.

Art. 21. 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 condicion 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 este 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.

Art. 22. Para auxiliar la construccion 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 nueve mil quinientos pesos por cada kilómetro de vía que se construya y sea aproba-

do por el ministerio de fomento segun los términos de esta ley, sin duplicarse la subvencion en caso de construirse doble vía, salvo nueva concesion, y esta subvencion será satisfecha despues de la construccion de los primeros 25 kilómetros, y sucesivamente por secciones de 10 kilómetros concluidos y aprobados por el ministerio de fomento.

Art. 23. 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 central», que se amortizarán con el 8 por ciento de todos los derechos de importacion que se causaren en las aduanas de Veracruz, Tampico, Guaymas, Manzanillo, y Mazatlan. Estos certificados serán emitidos por el ministerio de fomento y se comenzarán á amortizar inmediatamente despues que se haya concluido y aprobado cada una de las secciones de kilómetros que cause el pago. Ningun importador podrá satisfacer en numerario ni en ninguna otra especie que no sea el indicado papel si lo hubiere en el puerto 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. 24. La compañía estará obligada á situar en