

NUMERO 44.

CAPITALES DE INSTRUCCION PUBLICA.

Secretaría de Estado y del despacho de hacienda y crédito público.—Sección 3ª.—El C. presidente de la República ha tenido á bien disponer que se concede el término de quince días para admitir subrogacion bajo las bases de la ley de 14 de Diciembre último por los capitales pertenecientes al extinguido fondo de instruccion pública que no han sido redimidos por los censatarios.

Y lo comunico á vd. para los fines consiguientes, bajo el concepto de que las solicitudes de los interesados se presentarán á la seccion 3ª de esta secretaría para que dé cuenta con ellas.

Independencia y libertad. México, Febrero 21 de 1873.—*Mejía*.—C. tesorero general de la nacion.—Presente.

Es copia. México, Febrero 21 de 1873.—*José Valente Baz*, oficial mayor.

«Diario Oficial.»— Núm. 53.—Febrero 22 de 1873.

NUMERO 45.

TARIFA DEL FERROCARRIL MEXICANO.

«Compañía del ferrocarril mexicano.—Secretaría de la direccion.—México.—C. ministro.—Con la mira de satisfacer, si fuese posible, los deseos manifestados por el Congreso sobre reduccion de fletes de los frutos nacionales destinados á la costa, ha examinado detenidamente esta compañía en todos sus detalles la cuestion general de tarifas y los resultados que podrian esperarse de la baja de los fletes en el tráfico de descenso, considerando en esta materia tanto la posicion financiera de la compañía, como los intereses del país.

«Para estas investigaciones ha sido eficazmente auxiliada la junta local por el Sr. Crawley, tan práctico en la explotacion de ferrocarriles en Europa, y especialmente en la de líneas con fuertes pendientes, tales como la de las Cumbres, y á quien ha enviado expresamente la junta de directores de Lóndres, para estudiar este negocio y explicar las intenciones de la misma junta.

«No debe perderse de vista que los fondos para la construccion del ferrocarril de Veracruz se obtuvieron en Inglaterra bajo la garantía de la concesion y de la tarifa en ella fijada, y los directores faltarian á su deber, tanto con los acreedores, como con los accionistas; si redujesen la tarifa pondrian su propiedad en el mayor riesgo, pues esa modificacion solo podrá considerarse autorizada por

LEYES.—TOMO XVII.—9.

su parte cuando se tuviese la mira de obtener mayor tráfico á precios que dejaran á la compañía una buena utilidad, despues de cubiertos los gastos de explotacion, y de modo que pudiera satisfacer un buen interes á sus acredores y accionistas.

«La experiencia de algunos meses hará ver, si el cálculo de gastos hechos por la junta local es exacto, y si el arreglo de las tarifas en los términos que hablaré mas adelante producirá el aumento del tráfico, de manera que contribuya á minorar la proporcion de gastos por milla, y acrezca el movimiento en toda la línea.

«La compañía tiene necesidad de expresar que sus miras, así como la de sus acredores que la han ayudado con sus recursos, necesitan para su realizacion del desarrollo de los elementos y de la prosperidad general del país, para el que nada contribuirá tanto como el proveer á la República de fáciles medios de comunicacion.

«Teniendo presentes las consideraciones expuestas, ha adoptado la junta local las siguientes bases para el arreglo de las tarifas, sin que se entienda que por un solo momento ha pensado renunciar el derecho que tiene de cobrar los precios fijados por la concesion, ni que se consideren como inalterables y permanentes las dichas bases, de manera que no pueda la compañía alterarlas en adelante respetando el máximun de fletes fijado por la concesion, y practicando la clasificacion de efectos aprobada por el supremo gobierno, que temporalmente es alterada en las bases siguientes:

«Se cobrarán los precios máximos de la concesion por el trasporte de mercancías extranjeras de Veracruz á México y estaciones intermedias, pero por mercancías tras-

portadas descienas millas sobre la línea, se cobrarán los precios de tercera clase, cualquiera que sea la denominacion de las mercancías.

«Por el trasporte de efectos nacionales en el tráfico de subida, se hará una reduccion de 50 por ciento sobre el máximun de fletes establecido por la concesion; bajo la calidad de que el algodón no prensado será considerado como efecto de primera clase, por el mucho espacio que ocupa en los carros y en consideracion tambien á la gran rebaja que se hace en la tarifa actual para los frutos nacionales.

«En la conduccion de mercancías pertenecientes al gobierno federal, se hará la reduccion de 15 por ciento sobre la tarifa per mercancías extranjeras.

«Por la conduccion del pulque que se hace en trenes especiales, volviéndose á llevar los barriles y corambres vacíos sin causar fletes, se cobrará el mismo precio que se acostumbra actualmente.

«En el tráfico de bajada de los frutos nacionales se hará la reduccion del 60 por ciento sobre el máximun de la tarifa fijada en el art. 13 ya citado.

«Los efectos extranjeros en el movimiento de descenso causarán el mismo flete que en el tráfico de subida.

«El precio por pasajeros desde México á Veracruz será de 16 pesos la primera clase, de 12 pesos 50 centavos la segunda, y de 7 pesos 25 centavos la tercera, divididos de manera que en todo caso el precio por milla entre Veracruz y Boca del Monte sea un poco mayor, que el precio entre Boca del Monte y México.

«Espera la junta local que estos cálculos que no se han adoptado sin el mas detenido exámen y discusion,

dejáran satisfechos al supremo gobierno y al país y estarán persuadidos que los directores han hecho, hasta donde lo han permitido sus obligaciones supremas para con los acreedores y accionistas, cuanto les ha sido posible, para favorecer los intereses del país y alentar la producción nacional, la que alcanzaria eficaz protección si el supremo gobierno estimase dignas de aceptación las indicaciones con que concluye el informe del Sr. Crawley sobre mejoramiento del puerto de Veracruz y disminución de los gastos que causan en él las operaciones de carga y descarga de los buques.

«México, Diciembre 31 de 1877.—José I. Martínez—C. ministro de fomento, &c.—Presente.»

«Compañía del ferrocarril mexicano.—Secretaría de la dirección.—México.—C. ministro: Tengo el honor de remitir á vd. copia manuscrita de las tarifas que esta compañía se propone publicar.

«Los cálculos que han tenido que hacerse y exceden de treinta mil, han exigido bastante tiempo, además del que se han necesitado para fijar las bases de que estos cálculos debían partir.

«Ellos han sido expuestas en mi comunicacion de 31 de Diciembre último y se han acomodado á los límites que fijan las leyes de concesion de 27 de Noviembre de 1867 y 11 de Noviembre de 1878; debiendo manifestar á la vez, que la empresa se reserva el derecho de aumentar en adelante las tarifas si lo estimase conveniente,

en los puntos en que se proponen rebajas sobre lo que por la concesion tiene derecho á cobrar, así como de sujetarse á la clasificación de mercancías aprobada por el supremo gobierno, pues por las variaciones que sobre esto advertirá ese ministerio en las tarifas adjuntas, no ha querido la empresa prescindir ni alterar los derechos que tiene por las leyes de concesion.

«México, Enero 21 de 1878.—José I. Martínez.—C. ministro de fomento, &c.—Presente.»

Ministerio de fomento, colonización, industria y comercio de la República Mexicana.—Sección 3ª.—Con el oficio de vd. de 21 del mes próximo pasado, se recibió en esta secretaría una copia del proyecto de tarifas que la empresa del ferrocarril mexicano somete al gobierno para los efectos que marcan las leyes relativas.

Manifiesta vd. al mismo tiempo, que para la formación de dichas tarifas, se han adoptado las bases que constan en la comunicacion de vd. de 31 de Diciembre último, y además, que las modificaciones que ha introducido en el proyecto la compañía, no tendrán un carácter definitivo y permanente, porque se reserva modificarlas cuando lo juzgue oportuno, pues no prescinde de los derechos que en este punto le otorga la ley de concesion.

No puede el gobierno aceptar en manera alguna estas apreciaciones, ni convenir en que la empresa tiene la facultad que pretende, pues el art. 15 de la ley de 11 de Noviembre de 68, terminantemente establece que una

vez aprobadas las tarifas, sean cuales fueren, no se podrán modificar sino dos años despues de que el camino se haya puesto en explotacion y que la calificacion de los efectos solo podrá variarse de dos en dos años, ó en períodos mayores que las leyes marquen posteriormente.

En cuanto á las bases que sirvieron para la formacion de las tarifas, haré á vd. las siguientes observaciones:

En la primera indica vd. que la compañía adopta los precios máximos de la ley para el trasporte de efectos extranjeros; pero que á todos los que recorran mas de docientas millas, se les considerará como efectos de tercera clase, cobrándoseles las cantidades correspondientes.

En cuanto á las bases que sirvieron para la formacion de las tarifas, haré á vd. las siguientes observaciones.

En la primera indica vd. que la compañía adopta los precios máximos de la ley para el trasporte de efectos extranjeros; pero que á todos los que recorran mas de dcscientas millas, se les considerará como efectos de tercera clase, cobrándoseles las cantidades correspondientes.

No puede el gobierno aprobar esta distincion entre las mercancías que recorran mas ó ménos de docientas millas. Conforme al art. 14 de la ley citada de 11 de Noviembre de 68, en los tramos parciales el cobro será proporcional al número de leguas que recorran los efectos, y así lo ha reconocido vd. en el proyecto, pues todos los cálculos han sido hechos tomando la razon directa de las distancias parciales entre las estaciones, con los precios correspondientes.

Nada importa que la compañía pueda fijar el máximo de la ley; por tarifa debe entenderse lo que se fije en

realidad, no los precios que podría señalar la empresa, si hiciera uso de los límites fijados en la ley.

Insisto sobre este punto, porque los precios que se cobren efectivamente al público para el trasporte de mercancías extranjeras, son por la ley las cinco unidades que deben servir para los cálculos de las rebajas y para el cobro proporcional en las distancias proporcionales.

Así, pues, si la compañía declara de tercera clase todos los efectos extranjeros para las distancias mayores de docientas millas, tiene tambien que hacerlo para las menores y solo en este concepto puede aceptar el ejecutivo la base de que se trata.

En la segunda se dice que se hará á las mercancías nacionales de subida, una rebaja de cincuenta por ciento en vez de veinte que previere la ley.

El gobierno aprueba esta concesion, y atendiendo á que este aumento en la rebaja, favorece mas al algo lon no pensado, de lo que le perjudica el que se le considere comprendido en la primera clase y no en la segunda, como actualmente está en la clasificacion, aprobada por el gobierno, se acepta la modificacion que propone vd. en la segunda base.

En la conduccion de mercancías pertenecientes al gobierno se hará la reduccion de setenta y cinco por ciento; no sobre la tarifa de mercancías extranjeras, como lo pretende la empresa, sino sobre los precios que se cobren al público, conforme á la naturaleza de los efectos, segun establece el art. 29 de la ley de 11 de Noviembre de 1868.

En la cuarta base manifiesta vd. que al pulque, en atencion á que es conducido en trenes especiales, vol-

viéndose á llevar los barriles y corambres vacíos sin causar fletes, se cobrará conforme á la tarifa especial.

Será materia de arreglos particulares con los dueños del pulque la compensacion que la empresa tenga que recibir por estas circunstancias; pero el gobierno solo puede declarar que al pulque le corresponde la misma tarifa que á los efectos nacionales.

En la quinta base, que se refiere á la rebaja de sesenta por ciento para los efectos nacionales de bajada, definitivamente declara el gobierno, que no acepta el que sirva de unidad, como establece vd., el máximum que señala el art. 13 de la ley; será la tarifa de mercancías extranjeras, la que por su transporte se cobre real y efectivamente al público, siendo estos precios los que servirán para la deducción del sesenta por ciento.

Respecto á la conduccion de pasajeros se aprueba la tarifa que propone vd. en la última base, siempre que el cobro en las distancias parciales se haga provisionalmente, como lo quiere la ley, sin que subsista deferencia ninguna entre los tramos de Boca del Monte á Veracruz y de Boca del Monte á México.

Como en oficio de 24 de Enero próximo pasado hizo vd. saber á esta secretaría que la empresa habia convenido en considerar como de bajada los efectos ó frutos nacionales que se remitan de México á Apizaco, á Puebla, y de Puebla á Veracruz, y que serian estimados como de subida los efectos ó frutos nacionales que se remitan de Veracruz á Puebla y de Puebla á Apizaco ó México, esta reduccion debe servir de base para la formacion definitiva de las tarifas en el ramal de Apizaco á Puebla.

De la misma manera que para el pulque, existen en el proyecto que remitió vd. tarifas especiales, fuera de los límites de concesion para los ganados, la plata en conductas, el pescado fresco, las frutas y los carruajes.

Como esta formacion especial de tarifas, es ajena al espíritu de la ley, que no entra en mas consideraciones que el peso, única unidad que debe servir para las diferencias de cobro en las diversas cantidades de una misma mercancía, no aprueba el gobierno las mencionadas tarifas especiales, debiendo entrar todos los efectos en las tarifas generales, segun el lugar que ocupen en la clasificacion.

Todo lo que digo á vd. por acuerdo del presidente de la República.

Independencia y libertad. México, Febrero 21 de 1873.—*Balcárcel*.—C. José I. Martínez, agente principal de la empresa del ferrocarril mexicano.—Presente.

Son copias. México, Febrero 21 de 1873.—*F. Díaz C.*, oficial mayor.

«Diario Oficial.»—Núm. 53.—Febrero 22 de 1873.

NUMERO 46.

HERENCIAS TRASVERSALES.

Secretaría de Estado y del despacho de hacienda y crédito público.—Sección 3ª—Mesa 2ª—Se ha impuesto el C. presidente del oficio de vd., número 221, fecha 5 de Enero último, en que consulta se resuelvan las deudas que tiene respecto de los adeudos por herencias trasversales que se declaran comprendidas en el Distrito, de 14 de Diciembre anterior, y se ha servido acordar diga á vd. que en el caso se observen las siguientes prevenciones:

«1ª Los derechos de herencias trasversales causados hasta el día 14 del mes de Diciembre próximo pasado, son redimibles en los términos que él establece.

«2ª Los herederos y legatarios formalizarán su redención dentro de los treinta días siguientes al en que el ciudadano defensor fiscal practique la liquidación respectiva, y pasado ese tiempo, el gobierno dispondrá de esos capitales como lo estimare conveniente, y según lo dispone el citado decreto.

«3ª Los que redimieren esos capitales, ya sean herederos, legatarios ó subrogatarios para gozar de los derechos del fisco, otorgarán fianza á satisfacción del tesorero general.

«4ª Los derechos de herencias trasversales causados

del 15 de Diciembre referido en adelante, se rigen por lo dispuesto en la ley de 13 de Agosto de 1843, su reglamento y la ley de 11 de Diciembre de 1871 sobre facultad coactiva.»

Lo comunico á vd. para los fines consiguientes.

Independencia y libertad. México, Febrero 21 de 1873.—*Mejía*.—C. tesorero general de la nación.—Presente.

Es copia. México, Febrero 21 de 1873.—*José Valente Baz*, oficial mayor.

«Diario Oficial.—Número 54.—Febrero 23 de 1873.

NUMERO 47.

TRASPORTE DE CORRESPONDENCIA POR EL FERROCARRIL MEXICANO.

«Ministerio de fomento, colonización, industria y comercio de la República Mexicana.—Sección 3ª—Con fecha 21 del actual dice á esta secretaría el C. inspector Joaquín A. Gal'o, lo que sigue:

«Cumpliendo con la comisión que verbalmente tuvo á bien darme, pasé anoche á la estación de Apizaco, con

objeto de examinar si el local destinado en los trenes de pasajeros del ferrocarril mexicano, para conducir la correspondencia del público, tiene las condiciones á propósito.

«El departamento en que el conductor del correo lleva las balijas, es muy estrecho, y en él no caben cómodamente, sino solo amontonados los diversos bultos que traen la correspondencia, no solo de los lugares cercanos á la línea del ferrocarril, sino tambien de muchas poblaciones y Estados que entroncan su ramal de correo con ella: comunmente conduce 39 balijas y carteras, y los días de paquete este número aumenta con algunas mas voluminosas, y que con dificultad pueden acomodarse.

«El Sr. Romero, empleado del correo á quien le pedí informé sobre este mismo objeto, me hizo presente que la falta de correspondencia algunas veces, en varios lugares intermedios, ha dependido de la estrechez del carruaje; puesto que los conductores no pueden ordenar sus carteras para ir las dando conforme llegan á las estaciones: que la administracion general de correos ha ofrecido á la empresa poner un coche especial para la conduccion de la correspondencia, así como ampliar por su parte el departamento actual con objeto de que los conductores coloquen sus carteras, balijas y cartas sueltas de un modo ordenado y fácil de cumplir con su comision; pero que hasta la fecha la empresa ha rehusado estos ofrecimientos.

«Por lo expuesto, vendrá vd. en conocimiento de que para el mejor servicio del correo se necesita ampliar el local destinado actualmente en los trenes de pasajeros del ferrocarril mexicano.»

Resultando de la preinserta comunicacion que el servicio de correos no puede hacerse entre México y Veracruz con el esmero y eficacia que exige tan importante ramo á causa de que el local que ha destinado al efecto la compañía no es á propósito para su objeto, dispone el presidente de la República que esa empresa mande preparar desde luego un local con todas las condiciones requeridas, de manera que el empleado del correo tenga la comodidad necesaria para que pueda con facilidad distribuir las balijas en todos los puntos intermedios, y se corrijan así las irregularidades que se han observado hasta el presente en el transporte de la correspondencia ordinaria, y en la extraordinaria para los paquetes, con lo que se evitarán los perjuicios que de los trastornos mencionados resultan al comercio y al público en general.

Independencia y libertad. México, Febrero 22 de 1873.—*Baldracel.*—C. José I. Martínez, agente principal del ferrocarril mexicano.—Presente.

Es copia. México, Febrero 24 de 1873.—*F. Diaz C.*, oficial mayor.

«Diario Oficial.»—Núm. 56. Febrero 25 de 1873