

NUMERO 128.

FUERTO DE SAN BLAS.

Secretaría de Estado y del despacho de hacienda y crédito público.—Sección 1ª.—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 en uso de la facultad que concede al ejecutivo la fracción XIV del art. 84 de la constitucion, he tenido á bien decretar lo siguiente:

Artículo único. Quedó abierto al comercio de altura y cabotaje el puerto de San Blas en el distrito de Tepic, desde que se restableció últimamente el orden en aquella poblacion.

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

«Palacio del gobierno nacional en México, Abril 20 de 1873.—*Sebastian Lerdo de Tejada.*—Al C. Francisco Mejía, secretario de Estado y del despacho de hacienda y crédito público.

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

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

«Diario Oficial.»—Núm. 123.—Mayo 3 de 1873.

NUMERO 129.

PROYECTO DEL FERROCARRIL MEXICANO.

Ministerio de fomento, colonizacion, industria y comercio.—Sección 3ª

Este primitivo proyecto de la compañía del ferrocarril mexicano fué modificado en los términos que se verán en el presentado al Congreso.

Art. 1º La tarifa permanente de frutos nacionales que se exportan para el extranjero se fija á razon de \$3 por carga entre México y Veracruz enviados desde cualquiera estacion de la línea entre México y Boca del Monte inclusive estas dos estaciones. Durante la cons.

truccion del muelle en Veracruz, la tarifa para los expresados efectos que se exporten al extranjero, será de dos pesos la carga. La carga por la que se tome guía de la compañía para su exportacion y para gozar en consecuencia de las ventajas de este artículo, y que sin embargo no llegue á exportarse, incurrirá en una multa de tres tantos del importe del flete que hubiese causado. La compañía tendrá derecho á exigir de los interesados copia certificada de la aduana, de la guía de embarque ó en su defecto de la capitania del puerto. Quedan exceptuados de la rebaja de fletes que establece este artículo, los frutos nacionales siguientes: vainilla, café, cacao, tabaco, cochinilla, añil, algodón y lino.

Art. 2º En el tráfico de mercancías de pasajeros entre Puebla y la estacion de San Márcoos y vice versa, solo se considerará para el cobro de fletes y pasajeros la distancia kilométrica correspondiente á la que hay entre los dos puntos expresados por la carretera pública directa que existe entre los mismos puntos.

Esta condicion dejará de ser obligatoria para la compañía, si llegare á construirse por ella ó por otro individuo ó corporacion el tramo de ferrocarril de San Márcoos á Puebla.

Art. 3º La compañía no cargará mas flete por kilómetro entre San Márcoos y Puebla y vice versa, que lo que cobre por cada kilómetro entre Boca del Monte y San Márcoos, ó entre Apizaco y México.

Luego que esté en explotacion la línea férrea de Jalapa á San Márcoos, las mercancías que se trasporten por esta vía causarán por su tránsito entre San Márcoos á

Puebla y vice versa, el mismo flete que se regulará conforme á la primera parte de este artículo.

Art. 4º Si cuando esté concluida y puesta en explotacion la línea de Jalapa á San Márcoos, la tarifa de fletes conforme á la concesion de 23 de Mayo de 1868, fuese mas baja que la de la vía férrea de Veracruz á México, se observará aquella tarifa para el transporte de las mercancías, desde San Márcoos á Puebla y vice versa.

Art. 5º La compañía tiene facultad para establecer sus tarifas de fletes y pasajes con relacion á las dificultades y gastos de traccion de los diversos puntos de la línea sin necesidad de guardar proporcion al número de leguas con tal que no exceda en ningun caso del máximo que fija el art. 13 de la ley de 27 de Noviembre de 1867.

Art. 6º La compañía podrá tomar como base para la deduccion del 20 y 60 por ciento que establece el artículo 14 de la ley de 11 de Noviembre de 1868 para el transporte de los frutos nacionales, el máximo de la tarifa de mercancías que fija el art. 13 de la ley de 27 de Noviembre de 1867.

Art. 7º Por el ganado, carruajes, carros, joyería, piedras preciosas, plata y oro acuñado, en barras, tejos ó labrado, se cobrarán los precios de transporte que se fijan en la siguiente tarifa.

.....

Art. 8º Los que quieran que sus efectos ó mercancías de cualquiera clase que sean, suban ó bajen en la línea por el tren de pasajeros, pagarán á la compañía co-

mo máximo 18 centavos por carga entre Veracruz y México y vice versa, y por cada bulto que no llegue á una arroba, el precio que se convenga con la compañía.

Art. 9º La tarifa que regirá en el transporte de los efectos pertenecientes al gobierno federal y en el pasaje de las tropas de la Federación, será la siguiente:

PASAJEROS.

De México á Veracruz.

1ª Clase.....	7 00
2ª Clase	5 00
3ª Clase.....	3 00

EFFECTOS

De México á Veracruz y vice versa.

Por carga de 16 arrobas.....	2 50
------------------------------	------

MULAS Y CABALLOS.

De México á Veracruz y vice versa.

Por cada wagon inglés de los que actualmente se emplean en la línea con los caballos ó mulas que cómodamente quepan, por cada kilómetro se pagarán	0 07
--	------

Los inmigrantes que vengan á la República con los requisitos que expresa el art. 29 de la ley de 27 de Noviembre de 1867, pagarán los precios fijados en la tarifa anterior para el pasaje de las tropas.

Art. 10. La subvencion de 560,000 pesos anuales decretada por la ley de 27 de Noviembre de 1867 á favor de la compañía que se pagaba ántes con «bonos del ferrocarril de Veracruz á México,» se cubrirá en adelante en dinero efectivo hasta el cumplimiento de los veinticinco años fijados en la ley citada en las aduanas de Veracruz, Tampico, Mazatlan, Manzanillo y Matamoros, separándose de los derechos de importacion el tanto por ciento que sea necesario para cubrir dicha subvencion y que se entregará mensualmente á los agentes de la compañía en los puertos, quedando en toda su fuerza y vigor lo que se dispone en el artículo 20 de la ley de 11 de Noviembre de 1867.

Siempre que no se pague en cada mes la subvencion expresada en los términos de este artículo, no será obligatorio á la compañía sujetarse en el cobro de fletes á lo que establecen los artículos 1º, 2º y 3º de esta ley; y podrá cobrar el 40 por ciento del máximo fijado por el artículo 13 de la ley de 27 de Noviembre de 1867 en el tráfico de descenso de los frutos nacionales.

Art. 11. Queda autorizada la compañía para emitir obligaciones con el objeto de proporcionarse los fondos necesarios por toda la cantidad que representan las acciones que tiene en su poder y no ha podido colocar, con tal que el interes de los fondos que obtenga no exceda de 12 por ciento anual.

Las acciones que tiene en su poder la compañía quedarán por este hecho anuladas.

12 Con las condiciones que explica el artículo anterior queda también facultada la compañía para emitir obligaciones á fin de obtener los fondos necesarios con que pagar la deuda contraída para el pago del transporte del material fijo y rodante de la línea de México á Puebla.

Art. 13. Se autoriza igualmente á la compañía para emitir obligaciones ó acciones privilegiadas sobre la vía férrea cuyo interés no podrá exceder de 8 por ciento anual con el objeto de conseguir fondos que se destinen á amortizar los intereses insolutos de las deudas de la compañía contraídas con conocimiento y aprobación de la junta general de accionistas y de los intereses que se causen hasta fin del presente año.

Art. 14. La emisión de las obligaciones y acciones privilegiadas de que se trata en los tres artículos anteriores, se hará previa la aprobación de la junta general de accionistas.

Art. 15. El período de 65 años á que se refieren los artículos 1º y 8º de la ley de 26 de Mayo de 1868, será de noventa y nueve años contados desde la publicación de esta ley.

Art. 16. La compañía limitada del ferrocarril mexicano, tiene facultad de seguir y hacer por su cuenta las obras de la vía férrea de que habla la ley citada en el artículo anterior hipotecando los tramos construidos ó que se construyeren en adelante hasta por la cantidad de 10,000 pesos por cada kilómetro, siempre que no sea

á un gobierno extranjero, con el fin de adquirir fondos para las obras del mismo camino.

Art. 17. El tráfico entre Veracruz y Jalapa por la vía férrea, se hará comenzando desde la estación del ferrocarril mexicano en Veracruz hasta la Tejería por tracción de vapor y desde este punto hasta encontrar la línea construida actualmente por D. Ramon Zangrónis; por tracción de animal y continuará del mismo modo hasta Perote, pudiendo la compañía limitada levantar el material fijo de ferrocarril de Jalapa correspondiente á la parte que no ha de usarse conforme á este artículo para continuar la construcción de dicho camino desde el punto adonde hubiere llegado.

Art. 18. El tramo de Veracruz á Jalapa deberá estar concluido en el término de diez y ocho meses contados desde la publicación de esta ley y el tramo de Jalapa á la estación de San Márco, deberá construirse en el término de dos años contados desde la conclusión del camino hasta Jalapa.

Art. 19. La compañía limitada del ferrocarril mexicano, queda dispensada de la obligación impuesta por el decreto de 26 de Mayo de 1868, de construir el tramo del camino de fierro entre San Márco y Puebla; pero deberá cobrar por las mercancías que se transporten desde Veracruz por Jalapa y San Márco con dirección á Puebla, ó á los puntos intermedios entre Veracruz y San Márco para Puebla por el ferrocarril mexicano actualmente en explotación, el mismo flete que se fija en la tarifa del artículo 11 del decreto ya citado. Esta condición dejará de ser obligatoria para la compañía limitada si llegare á construirse por ella ó por otro individuo ó

corporacion el tramo de ferrocarril de San Márcos á Puebla.

Art. 20. Las únicas causas de caducidad de la concesion de 25 de Mayo de 1863, y de 25 de Mayo de 1871, son las siguientes:

1.^ª Por hipotecarla, cederla ó enajenarla en todo ó en parte á un gobierno extranjero.

2.^ª Por hipotecar la vía en mayor cantidad de la que expresa el artículo 16 de esta ley sin la previa aprobacion del ejecutivo; ó por ceder ó enajenar la concesion á cualquier individuo ó corporacion sin la previa aprobacion del mismo ejecutivo.

3.^ª Por la suspension absoluta de los trabajos durante dos meses, en toda la línea sin causa justificada ante el ejecutivo federal.

4.^ª Por no terminar la vía en los plazos fijados en el artículo 18 de este decreto.

Si cumplido el plazo señalado para la construccion total de la vía esta no hubiese sido abierta á la explotacion, la compañía queda obligada á pagar una multa de 5,000 pesos por cada mes que trascurriese desde el dia en que debió terminarse la vía, y si pasare un año sin que la compañía diese término á la construccion de la misma vía, el gobierno podrá declarar definitivamente la caducidad de la concesion.

En este caso, el gobierno podrá tomar posesion de la vía ó adjudicarla á otra empresa previo pago en ambos casos en dinero efectivo á los dueños de la concesion cada una conforme al avalúo de peritos de las obras construidas y de material existente. Del precio de estimacion que

hicieren los peritos, deducirá el gobierno lo que le correspondiere por la parte de la subvencion no reembolsada.

Art. 21. La compañía limitada del ferrocarril mexicano, usando del derecho que le concede el art. 33 de la ley de 27 de Noviembre de 1867, construirá un muelle en el puerto de Veracruz en la direccion de la estacion de la Caleta. Dicho muelle y las demas obras que en él se construya para su uso y explotacion, será propiedad perpetua y exclusiva de la compañía y tendrá el derecho de usar de él para la carga y descarga del material y efectos de la misma compañía.

Art. 22. El público puede hacer uso del muelle para la carga y descarga de los efectos pagando en uno y otro caso á la compañía 50 centavos por cada tonelada por el uso del muelle y conduccion de las mercancías desde la estacion de la Caleta hasta el muelle y desde este á dicha estacion; siendo de cuenta del público los gastos de carga y descarga ó pagando á la compañía si qui re que ella lo haga.

Art. 23. La compañía limitada podrá poner lanchas alijadoras de vapor para la carga y descarga de los efectos por el dicho muelle, cobrando un peso por cada tonelada por la conduccion de los efectos desde el costado del buque hasta la estacion de la Caleta y vice versa.

Art. 24. El muelle deberá estar concluido en el término de diez y ocho meses contados desde la publicacion de esta ley ó en menor tiempo, si los ensayos que haga la compañía para la construccion mas acelerada de dicho muelle dieren un resultado satisfactorio. El término fijado en este artículo no correrá para la compañía si sobreviniere algun caso fortuito ó fuerza mayor. La

compañía presentará al ministerio de fomento los planos bajo los que haya de construirse la obra, despues que se practiquen los ensayos de que se acaba de hablar.

Art. 25. El supremo gobierno tendrá derecho de adquirir la propiedad del muelle con sus obras accesorias y necesarias para su explotacion, despues de pasados treinta años de haber sido comenzado á explotar por la compañía; y el precio que deberá pagarse por la adquisicion, será fijado de comun acuerdo por el gobierno y la compañía, y en caso de que no haya acuerdo se fijará por dos peritos nombrados uno por cada parte y un tercero en discordia elegido por ambas. El precio deberá ser pagado por el erario nacional al contado y en dinero efectivo, y la venta será libre para la compañía de toda contribucion fiscal y de todo gasto.

Art. 26. Despues de vencidos los diez años en que el muelle y sus obras adyacentes han de estar exentos de todo impuesto, gavela, ó contribucion decretados ó por decretar de conformidad con lo establecido por el artículo 7º de la ley de 27 de Noviembre de 1867, no podrá imponerse ninguna entribucion, gravámen ni condicion por el muelle ni por su uso diversos de los decretados ó que se decretaren por el tráfico y uso del muelle nacional de Veracruz; y ademas deberán ser iguales los reglamentos que en uno y otro deban observarse para las operaciones de carga y descarga, así como deberá ser igual en ambas la vigilancia que las autoridades hayan de emplear para asegurar los intereses fiscales.

Si despues de vencidos los diez años de que se habla al principio de este artículo, se decretare algun impuesto ó gasto fiscal que deba ser pagado por la compañía,

esta podrá cobrar no solo los cincuenta centavos y el peso de que se habla en los artículos 21 y 22 de esta ley, sino la mayor cantidad que sea necesaria para que no se grave con el pago de dicho gasto ó impuesto.

Art. 27. El despacho de las mercancías por los empleados de la aduana de Veracruz, se hará en un departamento á propósito de la estacion de la Caleta, no pudiendo obligarse á los dueños de ellas ni á la compañía, á conducir las para ese efecto á las oficinas de la aduana, y debiendo sujetarse á los reglamentos que dicte el ministerio de hacienda para asegurar los intereses fiscales, con relacion al pago de los derechos aduanales.

Art. 28. Los efectos destinados á la exportacion, podrán permanecer durante cinco dias en los almacenes de la estacion de la Caleta ó en los wagones, sin causar ningun derecho de almacenaje. Pasado dicho término, causarán el que fije la compañía en los reglamentos que publique la compañía.

Art. 29. La repulsa por cualquiera de las dos partes contratantes, de una ó varias de las condiciones anteriores, dejará sin efecto este arreglo.

ADICION AL ARTICULO 17.

Trascurrido el período de noventa y nueve años de que habla el artículo 15 de esta ley, la compañía limitada entregará al gobierno federal la vía férrea construida por D. Ramon Zangróniz, desde el punto en que termine la que debe construir la compañía limitada para ligar el tramo de la Tejería con dicha vía construida por el Sr. Zangróniz.

Ministerio de fomento, colonizacion, industria y comercio de la República Mexicana.—Seccion 3ª.—En virtud de la autorizacion que el Congreso de la Union concedió al ejecutivo por decreto de 10 de Mayo de 1872, relativo á la rebaja de tarifas para la exportacion de los frutos nacionales, se ha celebrado por el gobierno un convenio con la empresa del ferrocarril mexicano, y como vdes. han tomado parte en algunas conferencias concernientes á este negocio con el carácter de representantes de los agricultores de Puebla y del gobierno del mismo Estado el presidente, deseando obrar de acuerdo con vdes. en este particular, ha tenido á bien disponer que les remita, como tengo el honor de hacerlo, una copia del expresado convenio, para que se sirvan vdes. manifestar si están de acuerdo con los puntos que aquel abraza.

Independencia y libertad. México, Marzo 13 de 1873.
—Baldracel.—CC. Manuel Zamaccna, José María Mata y Manuel Payno.—Presentes.

Acabamos de recibir con la comunicacion de vd., fe-
de ayer, un ejemplar del convenio celebrado por el eje-
cutivo de la Federacion con la empresa del ferrocarril
mexicano, sobre la base de reformar las tarifas de aque-
lla vía, en términos hagan posible la exportacion de nues-
tros frutos agrícolas; y correspondemos el honor que el
C. presidente nos ha hecho al acordar que emitimos nues-
tra humilde opinion en este negocio, expresándola con la
generalidad que hacen indispensable las circunstancias
de urgencia con que se nos ha dirigido la mencionada
nota.

Efectivamente hemos tenido varias conferencias con
Mr. G. B. Crawley y con los directores del ferrocarril
mexicano residentes en esta capital, con el objeto de fa-
cilitar un arreglo que diese por resultado la baja en los
fletes que aquella empresa cobra en el tráfico de efectos
nacionales, de modo que fuese practible en grande esca-
la la exportacion de nuestros frutos agrícolas. Mas es de
advertirse, que dos de los que suscriben. (Mata y Zama-
cona), no han representado en esas conferencias, como la
nota de vd. parece indicarlo, ni al gobierno de Puebla,
ni á los agricultores de aquel Estado. Tenian ambos en
cargo del citado gobierno para manifestar al de la fede-
racion, que el arreglo en cuya virtud se trataba de con-

solidar en una sola empresa las de los ferrocarriles de Orzava y Jalapa, desvanecía la última probabilidad de conseguir, por medio de la concurrencia, la apetecida economía para el transporte de nuestras producciones exportables. Los pasos dados en desempeño de esta comision, presentaron oportunidad á los encargados de ella, para que el Sr. D. Antonio Escandon y Mr. C. B. Crawley les mostrasen disposicion favorable á la baja de fletes, vanamente pretendian hasta entónces, á condicion de un arreglo general sobre varios puntos que la empresa del ferrocarril discutia en aquella razon con ese ministerio. Esto dió lugar á las conferencias que vd. menciona en la nota que contestamos.

Con motivo de ella, hemos hecho empeñosos esfuerzos por limitar todo lo posible las concesiones que la empresa del ferrocarril pretendia como compensacion de la rebaja en la tarifa para los efectos nacionales destinados al extranjero. Fácil es de comprender ese empeño, contándose entre los que suscriben, personas que habian impugnado enérgicamente algunas de esas concesiones, al defenderlas, en términos absolutos, la empresa del ferrocarril, ya en la revision que sufrió la ley de 27 de Noviembre, ya con motivo de las emergencias á que la aplicacion de esa ley ha dado lugar. Los que suscriben, no quisieron, sin embargo, crear con su oposicion decidida é inflexible sobre esos puntos, un obstáculo para aprovechar la oportunidad que ofrece, en lo relativo á la reforma de las tarifas, la presencia de Mr. Crawley en México, con plenos poderes de los directores que la empresa del ferrocarril mexicano mantiene en Inglaterra. Contribuyó tambien para hacer ménos tenaz y absoluta nues-

tra impugnacion á algunas cláusulas del arreglo proyectado, la explicacion que desde luego se nos hizo sobre que aquel se presentaria primero al ejecutivo y despues al Congreso nacional. El doble crisol á que la inteligencia y el patriotismo de ambos poderes habrian de sujetar el asunto, nos retrajo de crear dilaciones ó rémoras para que ellos tuviesen oportunidad de examinar la cuestion plenamente y á fondo.

En tales circunstancias, vino á la capital el gobernador de Puebla, y no solo mostró vivo deseo porque se facilitara el arreglo iniciado, sino que escoció á dos de los que suscriben á algunos pasos que dió con tal objeto.

Ahora, segun vd. nos lo comunica, el repetido arreglo se ha formalizado en los términos que expresa el documento adjunto á la nota de que la presente es contestacion: y el C. presidente nos ha honrado acordando que aquel documento se nos pase para que expresemos nuestro sentir sobre los puntos que contiene.

En momentos en que no faltan sino pocas horas para que una de las partes contratantes se ausente de México, y solo dos é tres dias para que salga del país, no nos es posible corresponder al alto honor que nos dispensa el supremo magistrado de la República, exponiéndole extensamente nuestras ideas sobre las varias é importantísimas cuestiones que entraña el contrato cuyas cláusulas se nos remiten. El afan con que los que suscribimos hemos procurado que la empresa del ferrocarril mexicano, modificase ó suprimiese del todo algunas de ellas, hará comprender á vd que en términos absolutos, seria nuestro deseo que se hubiese alcanzado del todo aquel fin, en cuyo sentido, sin embargo, advertimos que el eje-