

Ministerio de fomento, colonizacion, industria y comercio de la República Mexicana.—Seccion 3ª—Acompaño á vd. dos comunicaciones dirigidas al Sr. Guillermo J. Palmer, y he de merecer á vd. que se sirva entregarlas desde luego á dicho señor, si es que se encuentra en esta capital, ó para que se las dirija vd. al lugar en donde pueda recibirlas.

Uno de los oficios mencionados contiene la contestacion á la comunicacion que por encargo del Sr. W. J. Palmer dirigió vd. á este ministerio, con fecha 28 del presente mes.

Y por acuerdo del presidente tengo la honra de decirlo á vd. en respuesta á su citada comunicacion.

Independencia y libertad. México, Mayo 30 de 1873.  
—*Baldracel*.—Sr James Sullivan.

Son copias. México, Mayo 31 de 1873.—*F. Diaz O.*,  
oficial mayor.

«Diario Oficial»—Número. 152.—Junio 1º de 1873.

## NUMERO 13.

### FERROCARRIL DEL PACIFICO.

Ministerio de fomento, colonizacion, industria y comercio.—Seccion 3ª—Tuve el honor de manifestar al Congreso en comunicacion de 19 del actual, que el gobierno concluiría próximamente con el representante de la compañía del ferrocarril internacional de Tejas, los arreglos relativos á la construccion del camino de fierro que ha de terminar en la costa del Pacifico.

El gobierno habia tenido ya ocasion de examinar las proposiciones del Sr. Plumb, cuando los remitió al Congreso con fecha 5 de Octubre de 1872, y autorizado posteriormente para recibir las propuestas sobre vías férreas, tuvo que estudiar muy detenidamente el proyecto de que se trata, para dar cumplimiento al decreto de 10 de Diciembre de 1872.

El convenio que se acaba de celebrar, comprende dos líneas, la interoceánica, y la que partiendo de un punto de esta, terminará en un lugar conveniente de la frontera del Norte. La primera, parte de esta capital, pasa por Querétaro, Guanajuato, Lagos, Guadalajara, Colima, y terminará en el punto que se designe de la costa del Pacifico. Un ramal de esta línea] partirá de Salamanca á Morelia, y otro que comienza en Lagos, toca á las ciudades de Aguascalientes y Zacatecas, extendiéndose ha?



ta Durango, que ántes no estaba comprendido en el trayecto, y por último, se ha estipulado la construcción de un ramal á Toluca para el caso de que no se lleve á cabo el que está en obra en la actualidad.]

La segunda línea, que podríamos llamar internacional, toma su origen en Lagos, y atravesando por San Luis Potosí y los Estados de Coahuila y Nuevo-Leon, llegará al punto que se determine de la frontera del Norte.

De esta manera se ha conseguido, que las dos grandes vías con sus ramales, toquen los centros de mayor población y comercio de la República, con el fin de que el tráfico general obtenga el desarrollo que exige el adelanto del país. Además de las ventajas que proporcionará la línea interoceánica que parte del puerto de Veracruz y concluye en otro del Pacífico, permitiendo y facilitando el comercio de las naciones occidentales de Europa, con San Francisco y demás puntos de la costa del mar del Sur, la línea internacional hará que México obtenga los beneficios que le corresponden por su situación geográfica. Los importantes Estados del Sur y del Este de la República vecina, encontrarán una salida natural para sus productos, porque el trayecto que recorrerán sus mercancías, construida ya la línea mencionada, es mas corto que otro alguno y además en nuestra República atraviesa regiones que no están expuestas á los rigores del clima, que entorpecen el tráfico en las zonas de mas altas latitudes, causando la paralización de los negocios.

Para facilitar las transacciones mercantiles y las relaciones de todo género entre México y los Estados-

Unidos, era necesario buscar el camino mas corto y por tal motivo se adoptó el trazo por los Estados de Coahuila y Nuevo-Leon, que comparado con el que hubiese de tocar á Paso del Norte para unirse después con las líneas americanas, proporciona una economía de trescientas leguas.

Era preciso tambien tener presente para asegurar el porvenir de las líneas mexicanas, que el trayecto adoptado merece la preferencia en atención á que va á unirse con los importantes ferrocarriles de Tejas, Cairo, & Fulton y San Luis & Iron Mountain, Missouri, Kansas & Tejas, Houston y Gran Septentrional.

Las anteriores consideraciones han decidido al gobierno á fijar para las líneas proyectadas la misma anchura que tienen el ferrocarril de Veracruz y los mencionados de los Estados-Unidos, pues son bien conocidos los grandes inconvenientes que resultan de la diversidad de vías por lo que las naciones procuran en la actualidad, uniformar en este punto sus caminos de fierro, y han quedado con este sistema de construcción bien aseguradas las condiciones que se requieren para satisfacer á las exigencias de una gran explotación.

El gobierno ha procurado el mayor número posible de ventajas para el país al celebrar los nuevos arreglos y aunque no obtuvo todo aquello que hubiera deseado, consiguió considerables modificaciones, de las que puedo penetrarse el Congreso comparando el nuevo proyecto, con el que se remitió en 5 de Octubre del año anterior, siendo las mas importantes las que se expresan á continuación.

Era conveniente asegurar que la vía interoceánica se



concluyese al ménos en un tiempo igual al que empleará la obra del camino internacional, y así se ha consignado en el convenio de una manera expresa y terminante.

La subvencion se ha reducido á 9,000 pesos por kilómetro en vez de los 9,500 primitivamente señalados, habiéndose estipulado de una manera explícita que las cantidades que correspondan á la subvencion, no ganarán interes alguno, circunstancia que el gobierno juzga muy importante.

No es conveniente que por el natural deseo de estimular el tráfico prescinda la República de las ventajas de su situacion, concediendo el tránsito de las mercancías por toda la extension de su territorio, sin que le dejen provecho de ninguna clase y así se estipuló que la compañía del ferrocarril internacional mexicano cobrará por cuenta del gobierno, determinada cuota por pasajero y por tonelada de mercancías.

Consagró el ejecutivo una atencion preferente á la parte que se refiere á tarifas, porque sus condiciones decidrán en la práctica, de que una obra semejante produzca para la República todos los beneficios que se deben esperar al proyectarla.

Las tarifas que constan en el convenio son tan bajas, como las que hasta ahora se han propuesto al gobierno, y en algunos puntos mas favorables, con la circunstancia de que serán uniformes para los efectos que se destinan tanto al comercio interior, como á la exportacion.

Fácil es calcular, conociendo aproximadamente las distancias que se tienen que recorrer, que cobrándose 4 cs. por kilómetro en primera clase,  $2\frac{1}{2}$  cs. en segunda y por tonelada de mercancías 7 cs. en primera clase, 5 en se-

gunda y  $2\frac{1}{2}$  en tercera, son las tarifas moderadas y equitativas.

Ademas, se ha convenido para impartir á la agricultura mexicana la debida proteccion, que los cereales de todo género quedaran desde luego clasificados en tercera clase, sea cual fuere el objeto de su destino.

Por último, se aseguró que los derechos consignados en esta concesion no podrán trasportarse á ningun particular ni compañía, sin el permiso previo del ejecutivo de la Union.

Son tan considerables las ventajas que producirá al país la realizacion de esta obra, desarrollará sus riquezas, estrechará las relaciones entre todos los Estados de la Federacion, y afianzará la paz y la tranquilidad pública, que merece el proyecto la cooperacion de los poderes federales, pues aunque es cierto que se imponen al país sacrificios de importancia, quedan compensados con las ventajas enumeradas, haciendo presumir un porvenir próspero para la nacion.

Como estos negocios son de suma gravedad, por el monto de la subvencion que tiene que cubrirse, ya que solo por este medio puede conseguirse que tales proyectos se lleguen á realizar, el gobierno espera que el Congreso con su notorio empeño é ilustracion, examinará todos los puntos que abraza el contrato celebrado y dictará la resolucion mas conveniente para la República.

A fin de que se sirvan vdes. someterlo á la aprobacion del Congreso, tengo el honor de adjuntarles el contrato y las comunicaciones relativas.

Lo que digo á vdes. por acuerdo del presidente, reiterándoles las seguridades de mi respeto.



Independencia y libertad. México, Mayo 30 de 1873.  
—*Baldracel.*—Ciudadanos diputados secretarics del con-  
greso de la Union.—Presentes.

Un sello que dice.—República Mexicana.—Segunda  
clase.—Para el bienio de mil ochocientos setenta y dos  
y setenta y tres.—Cincuenta centavos.—Tercero.—Ad-  
ministracion principal de la renta del papel sellado del  
Distrito.—México, Enero 16 de 1873.—Ciudadano mi-  
nistro de fomento: Refiriéndome á la comunicacion que  
tave el honor de dirigir á vd. el 26 de Setiembre últi-  
mo, en representacion de la compañía del ferrocarril in-  
ternacional de Tejas, sometiendo unas propuestas para  
la construccion de un ferrocarril de esta capital al Océa-  
no Pacífico y al Rio Bravo del Norte, cuyas propuestas  
recibieron la honra de ser presentadas por el ejecutivo  
al Congreso nacional el 5 de Octubre del año próximo  
pasado, me permito ahora manifestar:

Que en vista de la autorizacion general que ha sido  
concedida al ejecutivo en la ley aprobada por el Congre-  
so de la Union el 10 de Diciembre último, relativa á re-  
cibir propuestas y ajustar contratos sobre construccion  
de ferrocarriles, estoy dispuesto y tendré satisfaccion en  
entrar, cuando las atenciones del gobierno se lo permit-  
tan, en conferencias relativamente á las propuestas que  
ya tengo presentadas, á fin de ajustar un contrato, caso  
de que el ejecutivo lo considere conveniente, en los tér-

minos y para el objeto de la ley de 10 de Diciembre úl-  
timo á que ántes me he referido.

Tengo el honor de ser con el mayor respeto de vd.  
obediente servidor.—(Firmado.)—*E. L. Plumb.*

Ministerio de fomento, colonizacion, industria y comer-  
cio de la República Mexicana.—Seccion 3ª.—En vista  
del ocurso que con fecha 16 del mes próximo pasado  
elevó vd. á esta secretaría, pidiendo entrar en arreglos  
con el gobierno á fin de formalizar un contrato para la  
construccion de un ferrocarril de esta capital al Océano  
Pacífico y al Rio Bravo, se pidió á la diputacion perma-  
nente del Congreso de la Union el expediente formado  
sobre este negocio.

Este se ha recibido ya, y en tal virtud ha dispuesto  
el mismo supremo magistrado, diga á vd. que puede pro-  
mover ante esta secretaría lo conveniente para llegar á  
la terminacion del contrato ántes mencionado, el cual ha  
de someterse á la aprobacion del Congreso, de conformi-  
dad con lo que previene la ley de 10 de Diciembre del  
año próximo pasado.

Independencia y libertad. México, Febrero 12 de 1873.  
—(Firmado.)—*Baldracel.*—Sr. Eduardo Lee Plumb.  
—Presente.

Un sello que dice.—República Mexicana.—Segunda  
clase.—Para el bienio de mil ochocientos setenta y dos  
y mil ochocientos setenta y tres.—Cincuenta centavos.



—Tercero.—Administracion principal de la renta del papel sellado del Distrito.—México, Mayo 17 de 1873.  
 —C. ministro de fomento: Por las comunicaciones que en el último mes de Febrero dirigieron al representante de México en Washington, el secretario de la compañía del ferrocarril «internacional,» el vicepresidente de las compañías de ferrocarril «Cairo y Fulton» y St Louis y Iron Mountain, y el presidente de la compañía del ferrocarril «Missouri, Kansas y Tejas,» se ha impuesto el gobierno de que las tres últimas compañías, ademas de la compañía del ferrocarril «Houston y Gran Septentrional,» se han asociado á la compañía internacional para llevar á cabo las propuestas que á nombre de la última compañía, y como su representante, tuvo la honra de someter á la consideracion del gobierno mexicano, en 26 de Setiembre último, relativas á la construccion de una vía férrea de esta capital al Océano Pacífico y al Rio Bravo del Norte, para enlazarse en aquella frontera con el ferrocarril internacional de Tejaz.

Habiendo llegado el tiempo en que el C. presidente juzgue quizá necesario, en virtud de la autorizacion que concedió al ejecutivo la ley de 10 de Diciembre último, concluir un arreglo definitivo á fin de someterlo á la aprobacion del Congreso nacional, me parece conveniente como representante de la compañía internacional, manifestar, como tengo la honra de hacerlo, que las propuestas á que se refiere esta comunicacion y el contrato que de ellos pudiera resultar con la compañía del ferrocarril internacional, están en el interes asociado y mutuo de esta compañía, y de las mencionadas compañías de «Missouri, Kansas y Tejas,» de «Cairo y Fulton,» de «St.

Louis y Iron Mountain,» y de «Houston y Gran Septentrional.»

Estas compañías asociadas tenian ya en explotacion, el dia 15 de Marzo último, las siguientes líneas férreas de primera clase, construidas por ellas, y cuya extension, desde entónces, ha ido en aumento:

Las compañías Internacional y Houston y Gran Septentrional.....	433	millas.
La compañía Missouri, Kansas y Tejas.	589	„
La compañía St. Louis y Iron Mountain.	318	„
La compañía Cairo y Fulton.....	160	„

(Esta última habrá puesto en explotacion 140 millas mas en el otoño del presente año).

Número total de millas en explotacion

el 15 de Marzo último pertenecien	—
tes á las cinco compañías.....	1,490
ó sean 2,398 kilómetros.	—

Se notará en vista del mapa, que las diversas vías férreas pertenecientes á estas compañías, forman el medio mas directo de comunicacion de la frontera de México, cerca de Laredo, á los principales centros de poblacion y de consumo de los Estados-Unidos, y por cuyo motivo cada una de dichas compañías está y estará siempre interesada en procurar y estimular un constante cambio de fletes con México.

Por esta razon tienen un interes muy directo y com-



previsible en la rápida construcción de las líneas del ferrocarril proyectadas en México conforme á las propuestas que se han sometido al gobierno á nombre de la compañía internacional, habiéndose efectuado la actual sociedad de las citadas compañías, para asegurar mejor la realización de la empresa que estas propuestas pretenden iniciar.

Tengo el honor de ser, con el mayor respeto, de vd. obediente servidor.—(Firmado).—*E. L. Plumb.*

*Contrato celebrado entre el ministerio de fomento y el representante de la compañía del ferrocarril internacional de Tejas.*

Art. 1º Se autoriza á la compañía del ferrocarril internacional de Tejas para construir y explotar una línea de ferrocarril, y su correspondiente telégrafo desde la ciudad de México hasta el Océano Pacífico y hasta el Rio Bravo del Norte.

La línea desde la ciudad de México hasta el Océano Pacífico seguirá la dirección que conforme á los reconocimientos de la compañía, aprobados por el ministerio de fomento; apareciere ser la mas á propósito para poner á la capital de la República en comunicación, sea por me-

dio de la línea principal ó de los ramales necesarios, tan inmediatos como fuere practicable, con las ciudades de Querétaro, Celaya, Salamanca, Morelia, Toluca si no estuviese terminada la línea que se construya actualmente, Guanajuato, Silao, Leon, Lagos y Guadalajara, y para que en conexión 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 cualquier otro punto de la costa del Pacífico, comprendido desde el puerto del Manzanillo al de Mazatlan, que después de practicados los reconocimientos necesarios, fuere escogido como el mas apropiado por la compañía con aprobación del ministerio de fomento.

La línea hasta el Rio Bravo del Norte (Rio Grande) partirá de la línea ántes mencionada, en la ciudad de Lagos, ú otro punto que, según los reconocimientos de la Compañía, aprobados por el ministerio de fomento, se encontrare mas conveniente, y seguirá la dirección que conforme á los mismos requisitos apareciere la mas á propósito para poner la capital de la República en comunicación, sea por medio de la línea principal ó de los ramales necesarios, tan inmediatos como fuere practicable, con las ciudades de Aguascalientes, Zacatecas, Durango, San Luis Potosí, Saltillo y Monterey, llegando al Rio Bravo del Norte en el punto que fuere mas conveniente para formar su enlace con el ferrocarril internacional de Tejas, que la dicha compañía está construyendo actualmente al través de aquel Estado, y para establecer una línea continua de conexión desde la ciudad de México y desde la costa mexicana del Pacífico, con las vías férreas de los Estados-Unidos.



Art. 2º La referida compañía queda autorizada para comenzar inmediatamente los reconocimientos necesarios, y á sus propias expensas, con el fin de determinar la colocacion de las líneas del ferrocarril que se expresan en la presente ley.

Antes de comenzarse los trabajos de construccion en las diferentes secciones de la línea, se remitirán al ministerio de fomento, para su aprobacion, copias de los mapas del reconocimiento y de los planos de la colocacion del camino.

El reconocimiento general de toda la línea será concluido, y el plano correspondiente sometido al ministerio de fomento para su aprobacion, dentro del término de dos años y medio, contados desde la fecha de esta ley.

Un ingeniero nombrado por el ejecutivo y pagado por la compañía, podrá acompañar á cada una de las principales secciones de ingenieros de la misma compañía; dando esta aviso al gobierno con cuarenta días de anticipacion, del tiempo en que deba comenzar los reconocimientos; pero los trabajos de reconocimiento no sufrirán demora ni se considerarán incompletos por la ausencia de los ingenieros de nombramiento del ejecutivo.

Art. 3º Los trabajos de construccion de la línea principal de ferrocarril de la ciudad de México al Pacífico, deberán comenzar dentro de nueve meses, contados desde la fecha de esta ley; y dentro de quince meses, contados desde que termine el período señalado para el principio de los trabajos, deberán estar concluidos á lo ménos 100 kilómetros de ferrocarril de la referida línea.

En cada uno de los años posteriores se construirá á lo ménos 120 kilómetros ó 240 cada dos años, hasta la con-

clusion de toda la línea del ferrocarril á que se refiere esta ley.

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 márgen mexicana del mismo rio, inmediatamente despues de la conclusion del ferrocarril internacional de Tejas hasta expresado Rio Bravo del Norte.

Los trabajos en los diferentes puntos mencionados en este artículo, deberán proseguirse de manera que en la línea de la ciudad de México al Pacífico, se construyan por lo ménos en cada año ó cada bi-año, un número de kilómetros igual al que se construya en la línea del Rio Bravo al punto de union con la línea anterior, y que se asegure la conclusion de toda la línea del ferrocarril desde la ciudad de México hasta el Océano Pacífico, y desde Lagos ú otro punto intermedio hasta el Rio Bravo del Norte, dentro del término de diez años contados desde la fecha de esta ley.

Art. 4º En caso de que la compañía concluyere el referido ferrocarril desde la ciudad de México hasta el Océano 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: si fuere en 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 de la presente ley.

Art. 5º Para el objeto de la construcción, posesión y explotación de las líneas del ferrocarril y telégrafos designadas en esta ley y bajo los términos que ella establece, la referida compañía del ferrocarril internacional de Tejas, se obliga á organizar en México, los Estados-Unidos de América, ó en Europa, una compañía que se denominará: «Compañía del ferrocarril internacional mexicano.»

La posesión y ejercicio de todos los derechos y concesiones que se confiere en la presente ley, así como el cumplimiento de todas las obligaciones impuestas por ella, pertenecerán á la compañía del ferrocarril internacional mexicano desde su organización, y ántes de esta á la compañía del ferrocarril internacional de Tejas.

La compañía del ferrocarril internacional mexicano, así como la expresada compañía del ferrocarril internacional de Tejas, serán consideradas como mexicanas en todo lo que se relacione con la presente concesión, y todas las personas que tuvieren parte en ellas, 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 denegación 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.

Art. 6º La compañía del ferrocarril internacional mexicano, no se considerará como organizada hasta que no se hubieren suscrito de buena fé 2.000,000 de pesos del capital social, y pagado en dinero al tesorero de la misma compañía, diez por ciento de la suscripción, cuyos hechos, así como el de la formal organización 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 comprobación, la compañía tendrá á disposición 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 organización, se someterán al ministerio de fomento para su aprobación, en el término de doce meses contados desde la fecha de esta ley.

Art. 7º La compañía tendrá un domicilio en la ciudad de México, donde residirá una parte de su junta di-