

conforme á las leyes, si dejan de efectuarlo al vencimiento; si no es que ántes deben considerarse como consumidas, por razon de las ventas hechas en la plaza, pues en este caso deben verificar el pago de derechos desde luego, porque cesó el depósito, como hubiera cesado si los efectos se hubiesen sacado de los almacenes de la aduana para hacer de ellos consumo: debiendo suceder, que por el hecho de no procederse de este modo, se dará lugar á que se considere el caso como de sustraccion fraudulenta del depósito.

5º Los comerciantes que no declaren la existencia de algun cajon ó bulto que contenga alguna de las sustancias señaladas en la lista anterior, entrando por ese motivo á los almacenes de la aduana, sufrirán las penas á que haya lugar conforme á la ley.

Lo comunico á vd. para que lo haga saber al comercio en general, y tenga su mas puntual cumplimiento.

Lo que pongo en conocimiento del comercio para su gobierno, y á fin de que proceda en el caso segun le corresponda.

México, Mayo 17 de 1873.—*José M. Iglesias.*

Es copia, &c., Junio de 1872.

«Diario Oficial.»—Núm. 159.—Junio 8 de 1873

## NUMERO 168.

### FERROCARRIL DE PUEBLA Á IZUCAR DE MATAMOROS.

Ministerio de fomento, colonizacion, industria y comercio de la República Mexicana.—Seccion 3ª.—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:

### CAPITULO I.

*Del permiso y plazo para el establecimiento de la vía.*

«Art. 1º Se concede permiso á los CC. Joaquin Ruiz, Vicente Hidalga y D. J. Velasco, para construir y explotar por sí mismos ó por la empresa ó compañía á que transfieran sus derechos, un ferrocarril y un telégrafo desde la ciudad de Puebla de Zaragoza hasta la de



Izúcar de Matamoros, sujetándose á lo prevenido por el reglamento de 7 de Diciembre de 1867, y pudiendo alterar las dimensiones que en él se fijan para la construcción, mediante la aprobación del ejecutivo.

«Art. 2º Dentro de un año estarán concluidos por lo ménos diez kilómetros de este ferrocarril y telégrafo, y otros treinta en cada uno de los siguientes.

«Art. 3º Las obras necesarias para el establecimiento del ferrocarril y de sus estaciones y almacenes, no podrán emprenderse sino previa la aprobación de los planos por el ministerio de fomento.

«Art. 4º Los plazos á que esta ley se refiere, serán contados desde el día de su expedición.

## CAPITULO II.

### *Auxilios ministrados por la nacion.*

«Art. 5º Durante veinte años podrá la empresa importar libres de derechos el alambre y aparatos telegráficos, carbon de piedra, carruajes, clavos, durmientes, locomotivas, plataformas, rieles y demas materiales que el ministerio de fomento declare necesarios para la construcción, reparación y explotación del ferrocarril y línea telegráfica. Para el uso de este permiso se observarán las reglas y limitaciones que dicten los ministerios de fomento y de hacienda.

«Art. 6º Los capitales empleados en la construcción de la vía, así como de sus dependencias naturales é in-

dispensables, estarán exentos del pago de toda contribución ó impuesto establecido, ó que en lo sucesivo se estableciera en la República, durante veinte años.

«Art. 7º La empresa podrá ocupar gratuitamente los terrenos de propiedad general que fueren necesarios para el establecimiento de la vía y de sus dependencias, y los materiales de construcción que en ellos se encuentren.

«Art. 8º También podrán ocupar los terrenos, edificios y materiales de construcción de propiedad particular, necesarios para el establecimiento de la vía, conforme á las leyes de expropiación por causa de utilidad pública, teniéndose en cuenta para fijar la indemnización, lo que tales propiedades paguen por contribución predial, y el perjuicio ó beneficio que deba traerles el establecimiento del ferrocarril.

«Art. 9º Como auxilio para el establecimiento de la vía férrea, se darán á la empresa cinco mil pesos por cada kilómetro que construya. La suma que anualmente se pague por esta subvención, no excederá de doscientos mil pesos.

## CAPITULO III.

### *Condiciones relativas al servicio público y al transporte de mercancías y pasajeros.*

«Art. 10. La compañía podrá poner en explotación los tramos que vaya construyendo, previo reconocimien-



to que hagan á sus expensas ingenieros nombrados por el gobierno, el cual, oido el parecer de estos, autorizará ó no la explotacion del tramo. En caso de no autorizarla el gobierno, publicará el informe del ingeniero que haya intervenido y las causas de disentimiento.

«Art. 11. Las vías férreas que en lo de adelante se construyan, podrán enlazarse con la que es objeto de la presente ley, y sobre esta vía podrán circular los trenes pertenecientes á otras empresas, bajo condiciones equitativas y de reciprocidad, cobrándose por este uso de las vías y de sus dependencias, una cantidad que no exceda de sesenta por ciento de lo que con arreglo á la tarifa respectiva debiera importar el flete de los efectos transportados.

«Art. 12. La empresa tendrá derecho de cobrar retribucion:

I. Por el almacenaje de las mercancías que permanezcan mas de veinticuatro horas en sus depósitos por voluntad de los consignatarios, estableciendo para el cobro cuotas moderadas.

II. Para la conduccion de pasajeros.

III. Para el transporte de mercancías.

IV. Por la trasmision de telégramas.

Los fletes y pasajes serán precisamente proporcionales á las distancias, y no podrán exceder de los que expresan las tarifas siguientes:

A.

*Para el transporte de pasajeros.*

Primera clase, dos centavos por kilómetro.

Segunda idem, uno y medio idem.

Tercera idem, uno idem.

B.

*Para el flete de cada tonelada de mercancías.*

Primera clase, diez centavos por kilómetro.

Segunda idem, ocho idem.

Tercera idem, seis idem.

C.

*Para el tránsito de trenes pertenecientes á otras empresas.*

Sesenta por ciento del monto del flete, computado segun la tarifa correspondiente.

D.

*Para el transporte de personas y cosas empleadas en el servicio de la Federacion.*

Veinticinco por ciento de las cuotas que corresponden segun las tarifas comunes.



## E.

*Para la transmisión de telegramas.*

Por cada mensaje que contenga hasta diez palabras, además de la fecha, dirección y firma, veinticinco centavos.

Por cada palabra más que contenga el mensaje sobre las diez primeras, se pagará cuando más un centavo.

«Art. 13. La correspondencia, impresos y empleados despachados por las administraciones de correos, serán conducidos gratuitamente y en departamento especial.

«Art. 14. La clasificación de mercancías se hará cada dos años, con aprobación del ejecutivo.

## CAPITULO IV.

*Obligaciones impuestas á la empresa.*

«Art. 15. La empresa ó compañía será siempre mexicana, aun cuando se forme en el extranjero, y estará sujeta á la jurisdicción de los tribunales de la República, en todo aquello cuya causa y acción tengan lugar dentro del territorio mexicano.

«La misma empresa y todos los extranjeros y los sucesores de estos que tomaren parte en sus negocios, sea como accionistas, empleados, ó con cualquier otro carác-

ter, serán considerados como mexicanos en todo cuanto á ella se refiera; nunca podrán alegar respecto de los títulos relacionados con la empresa, derechos de extranjería, bajo cualquier pretexto que sea, y solo tendrán para hacerlos valer, los derechos y medios que las leyes de la República conceden á los mexicanos.

«Art. 16. Ni los concesionarios ni la compañía que ellos formen podrán traspasar, enajenar, ni hipotecar las concesiones de esta ley, ni el ferrocarril, ni el telégrafo ni sus propiedades anexas, á ningún gobierno extranjero, siendo nula la enajenación ó hipoteca que se hiciere contra esa prevención.

«Art. 17. Tampoco podrán, ni los concesionarios ni la compañía, admitir en ningún caso como socio á un gobierno ó Estado extranjero, siendo igualmente nula cualquier estipulación que se hiciere en tal sentido.

«Art. 18. Se autoriza sin embargo á la compañía para expedir y vender libremente acciones, bonos y obligaciones ó pagarés y á hipotecar ó vender el ferrocarril, línea telegráfica y sus dependencias, con tal que la hipoteca ó venta se constituya á favor de individuos ó asociaciones particulares.

«Art. 19. La empresa establecerá en la capital ó en la ciudad de Puebla de Zaragoza un apoderado, amplia y suficientemente autorizado é instruido para entenderse con el gobierno federal y demás autoridades de la República, en todos los negocios que se refieran á las obligaciones que por esta ley se le imponen.

«Art. 20. Las obligaciones que contraen los concesionarios 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 tales obligaciones. La suspension dudará solo por el tiempo que dure el impedimento, debiendo los concesionarios ó la compañía á presentar al ejecutivo federal, dentro de tres meses despues de haber comenzado el impedimento, las noticias y pruebas de haber ocurrido un caso fortuito ó de fuerza mayor del carácter mencionado, solo por el hecho de no presentar tales noticias y pruebas dentro del término señalado, no podrá ya alegarse por la compañía en ningun tiempo la circunstancia de caso fortuito ó de fuerza mayor. Igualmente debe la compañía presentar al ejecutivo 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, 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.

## CAPITULO V.

### *Cláusulas diversas.*

«Art. 21. Dentro de cuatro meses dará la empresa una fianza, hipoteca ó depósito con arreglo á lo prevenido en el código civil del Distrito federal por 5,000 pesos que ingresarán al tesoro público á título de multa, en caso de que no se haga la contruccion del ferrocarril en los plazos fijados.

«Art. 22. Las concesiones hechas por esta ley caducarán y quedarán insubsistentes por cualquiera de estas causas:

«I. Por no entregar la fianza de hipoteca ó depósito dentro del plazo fijado.

«II. Por no ejecutar las obras dentro de los plazos fijados.

«III. Por contravenir á lo prevenido en los artículos 16 y 17.

«IV. Por suspender por mas de cuatro meses la explotacion de la vía construida.

«Art. 23. En caso de caducidad perderá la empresa las concesiones otorgadas, pero conservará la propiedad de los edificios que hubiere construido, de la parte del ferrocarril y telégrafo que hubiere establecido, y de los materiales, máquinas y útiles emplealos en la explotacion.

«El gobierno de la República, ó el individuo ó la compañía á quien este conceda tal derecho, lo tendrá para tomarlo todo, previo el pago correspondiente, hecho segun el avalúo que al efecto practicarán los peritos nombrados, uno por cada parte, los cuales ántes de comenzar á actuar, designarán un tercero para que decida en caso de discordia.

«Art. 24. Por lo ménos una mitad de los ingenieros, empleados y operarios que se ocupen en la construccion y explotacion del ferrocarril y telégrafo y de sus ramales, serán mexicanos.

«Palacio del pover legislativo de la Union. México, Mayo 29 de 1873.—*Manuel Romero Rubio*, diputado



presidente.—*S. Nieto*, diputado secretario.—*José Peon Contreras*, diputado secretario.

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

«Palacio nacional de México, á 29 de Mayo de 1873.

—*Sebastian Lerdo de Tejada*.—Al C. Blas Balcárcel, ministro de fomento, colonizacion, industria y comercio de la República Mexicana.»

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

Independencia y libertad. México, Mayo 29 de 1873.

—*Balcárcel*.—C.....

Es copia &c. Junio de 1873.

«Diario Oficial.»—Núm. 160.—Junio 9 de 1873.

NUMERO 162.

COMISION MIXTA.

Secretaría d. Estado y del despacho de relaciones exteriores.—Seccion de América.

FALLO NUMERO 182.

*Comision mixta de la República Mexicana y los Estados Unidos.—Dictámen del C. comisionado Palacio.—Número 102.*

Snow Burgess y otros, contra México.

Se ha entablado esta reclamacion por la confiscacion que se dice hicieron las autoridades mexicanas de Minatitlan, del bergantín americano «H. Kellock» y la prision de su capitán.

Segun la relacion de los recla nantes, aquel buque fué despachado de Nueva-York á Norfolk, (Victoria) de donde debia ir á la Barbada (India occidental), y de allí á Coatzacoalcos, (Estado de Oaxaca, en México), con el objeto de cargar caoba y llevarla á Nueva-York. Hizo su viaje como estaba trazado hasta llegar á la vista de Minatitlan, donde se pretende porque el mal tiempo y estar el buque haciendo agua, fué á naufragar á veintiu-



na millas distante de aquel puerto. Allí es donde se habrían apoderado de él las autoridades mexicanas, y por un procedimianto que no se detalla, lo habrían confiscado, habrían reducido á prision al capitán, despachándole á un buque de guerra mexicano, donde habiéndose comenzado algun proceso contra su persona, fué á pocos dias puesto en libertad bajo de fianza, y despues de esto no se sabe qué habria sido de su persona. Estos reclamantes piden por el valor del buque \$ 11,500, y por la prision del capitán, quinientos pesos.

Examinando las pruebas, se hallará que no solo son insuficientes en cuanto al hecho que habria constituido la injuria, sino que parece que hay en varios puntos una oscuridad internacional, puesto que en tiempo oportuno era lo mas fácil haberla removido, y era del interes manifiesto de la parte el haberlo hecho así. Lo mas singular es, que á la vez que todos los hechos anteriores á la arribada ó naufragio en la costa mexicana, y á la accion de las autoridades en aquel país aparecen bastante bien probados para que los podamos tomar por verdaderos; todo lo que es posterior á aquel suceso no consta absolutamente por ningun otro medio que el dicho del capitán del buque, sobre quien pesaba la responsabilidad, (por lo ménos moral) de la pérdida del buque encargado á su cuidado. No se puede negar sin embargo, que en las declaraciones de la tripulacion, en las de los corresponsales y consignatarios en Veracruz y Minatitlan, en las de los cónsules de los Estados-Unidos en ambos puertos, y de las varias personas que como fiadores ó intérpretes, &c., se dice que intervinieron en los hechos, habia elementos muy abundantes de averiguacion de la verdad,

los que en el trascurso de diez y seis años, es probable que hayan desaparecido en su mayor parte.

Tenríamos pues, que formarnos idea de todo lo que pasó en Minatitlan y en Veracruz por el solo dicho del capitán Mossman.

Este no solamente es testigo en una causa propia, puesto que se reclama una suma en su favor, sino que es el responsable *prima facie* de la pérdida del barco que mandaba; y para que esta no le fuese á él imputable, necesitaria presentar lo que le servia de disculpa, con mejores pruebas que su simple protesta. En este caso; el capitán Mossman tenia no solo interes, sino obligacion de probar las causas y circunstancias de la pérdida del buque para salvar su responsabilidad material y moral, y no dejar en duda su honradez; tenia los abundantes medios á que ántes se ha aludido, para hacer esa prueba completa y satisfactoria, y vemos sin embargo, que se presenta solo con su simple relacion. Esto no puede dejar de parecer extraño.

Pero aun lo es mucho mas, que los interesados en este asunto no presentan prueba alguna ni de su propiedad en el buque, ni de la nacionalidad de este y su derecho de llevar el nombre y la bandera de los Estados-Unidos, ni de la legalidad del viaje en que se hallaba ocupado. De modo que por lo que hace á las pruebas que se hallan delante de nosotros, nada se opondrá á que el buque hubiera podido ser apresado y tratado como pirata, ó que perteneciese á cualesquiera otras personas que no fuesen ciudadanos americanos y á que su viaje fuese una violacion de las mas importantes leyes municipales ó internacionales.



Sin la exhibicion del registro ó carta de mar, no podemos saber si en efecto el bergantin era de tenerse por nacional ó nacionalizado en los Estados-Unidos, conforme á sus leyes y á sus tratados con México; y ni la explicacion de la falta del registro es satisfactoria, ni se ha hecho nada para suplirla.

Sin alguna prueba de la propiedad en el buque, no podemos saber si estos reclamantes ú otros ciudadanos de los Estados-Unidos, han sufrido injurias con la pérdida de él. No se concibe qué dificultad han podido tener los propietarios del banco para acreditar que lo eran.

Sin las licencias de salida (clearance) de los puertos de Nueva-York, Norfolk y Barbada, no podemos saber si el bergantin navegaba en conformidad de las leyes y se ocupaba en empresas lícitas y protegidas por el derecho, ó se empleaba en violar las reglas de neutralidad, en hacer el contrabando, en traficar con esclavos, &c., &c. Lo único que sobre esto podemos saber es, que se le mandaba á un puerto mexicano donde no podia entrar procedente de un puerto extranjero, sin violar la ley mexicana, y á tomar una carga que no se podia sacar de allí para un puerto extranjero, sino solamente para otro puerto nacional de altura, donde debia haber pagado un derecho de toneladas. Esta última circunstancia, induce á pensar que todo el viaje era un negocio de contrabando.

La ley mexicana, que los reclamantes dicen que no podian conocer por su reciente publicacion, es el arancel de aduanas marítimas, publicado en 1º de Junio de

1853, y por consiguiente, mas de cinco meses ántes de la salida de Nueva-York del «Kellork.»

La arribada forzosa por el mal tiempo, es la disculpa general de toda entrada ilícita; pero aquí tenemos la prueba incontestable de que desde que el barco salió de Nueva-York, iba despachado á un puerto adonde no podia ser legal su entrada.

En cuanto á no presentar ni el mas pequeño documento de los procedimientos habidos en Minatitlan y Veracruz, ni se apela á la alegacion ordinaria de los reclamantes americanos, de que las autoridades de México se niegan á dar las constancias que les piden; alegacion que en este caso no se podrá admitir, porque el tratado de 5 de Abril de 1831 impone á las autoridades de México y los Estados-Unidos, la obligacion de dar las constancias y testimonios que se les pidieren de los juicios de presas y almirantazgo; y si en el caso presente se hubiesen pedido algunas, no hay porque suponer que las autoridades mexicanas no hubiesen cumplido con el tratado.

Vemos que esta reclamacion se presentó al secretario de Estado de los Estados-Unidos, para que exigiera de México la reparacion competente; pero como la secretaria de Estado solo ha remitido á esta comision el memorial y sus anexos, que en 1854 presentaron los interesados, sin la menor cosa que indique que jamas se promovió reclamacion alguna al gobierno mexicano, la natural inferencia es que el mismo gobierno de los Estados-Unidos no creyó bien fundada ó digna de hacerse á su nombre la demanda que ahora se hace. Sin embargo, la mas sencilla reflexion persuade de que cuando acaba-