

«Dado en el Palacio nacional de México, á quince de Enero de mil ochocientos setenta y cuatro.—*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 conocimiento y efectos consiguientes.

Independencia y libertad. México, Enero 15 de 1874.
—*Balcárcel*.—C.....

«Diario Oficial.»—Núm. 24.—Enero 24 de 1874.

NUMERO 48.

FERROCARRIL.

Ministerio de fomento, colonizacion, industria y comercio de la República Mexicana.—El ciudadano 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 decretado lo siguiente:

«El Congreso de la Union decreta:

«Artículo único. Se aprueba el contrato celebrado el 20 de Noviembre próximo pasado entre el ejecutivo de la Union y los Sres. Angel G. Lascurain, Estéban Beneke y Sebastian Camacho, representantes de la compañía mexicana limitada, sobre construccion de un ferrocarril internacional é interoceánico y su correspondiente telégrafo en los siguientes términos:

CAPITULO I.

Construccion de la vía férrea.

«Art. 1º Se autoriza á D. Antonio Mier y Celis, á D. Pedro Valle, á D. Estéban Beneke, á D. Angel Lascurain, á D. Guillermo Barron, á D. Miguel Rul, á D. Cayetano Rubio, á D. Miguel Lizardi, á D. Pio Bermejillo, á D. David Fergusson, á D. Sebastian Camacho, á D. Carlos Phellix, á D. Manuel Mendoza Cortina y á D. José María Landa, y á la compañía limitada que organicen para construir y explotar una línea férrea y su correspondiente telégrafo desde la ciudad de México hasta el Océano Pacífico y hasta el rio Bravo del Norte, y desde un punto del ferrocarril de Veracruz hasta el mismo Océano y desde el puerto del Progreso hasta la ciudad de Mérida.

«Art. 2º El trazo que deberá seguir la vía desde la ciudad de México hasta el Océano Pacífico, será el que conforme á los reconocimientos que haga la compañía, aprobados por el ministro 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, Morelia, Guanajuato, Silao, Leon, Lagos Guadalupe y Toluca, si la compañía pudiese adquirir la concesion otorgada por la ley de 10 de Octubre de 1870 para construir el ferrocarril de México á Toluca sin el ramal de Cuautitlan y porque en conexion 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 cualquiera otro punto de la costa del Pacífico, comprendido desde el puerto del Manzanillo al de San Blas, que, despues de practicados los reconocimientos necesarios, fuere escogido como el mas á propósito por la compañía con aprobacion del ministerio de fomento.

«Art. 3º La vía hasta el rio Bravo del Norte, partirá desde la línea ántes mencionada en la de Lagos si otro punto que, segun los reconocimientos de la compañía aprobados por el ministerio de fomento, se encontrare mas conveniente, y seguirá la direccion que conforme á los mismos requisitos apareciere ser la mas á propósito para poner 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 Aguascalientes, Zacatecas, Durango, Chihuahua, San Luis Potosí, Saltillo y Monterey, llegando á un punto del rio Bravo del Norte, y que señala el ejecutivo, de acuerdo con la empresa, en cuyo punto la línea férea hará su enlace, si esto fuere posible con alguna otra de los Estados-Unidos.

«Art. 4º La línea que parte de un punto del ferrocarril de Veracruz, terminará en el punto del Pacífico que, segun los reconocimientos de la compañía, aprobados por el ministerio de fomento, sea el mas á propósito, buscando la zona mas estrecha posible del territorio de la República, entre el Golfo de México y el Pacífico, así como la línea mas recta entre el puerto del Progreso y la ciudad de Mérida.

Art. 5º La compañía comenzará inmediatamente los reconocimientos necesarios, y á sus propias expensas, con el fin de terminar el trazo de las líneas de ferrocarril que se expresan en la presente ley; y ántes de comenzarse los trabajos de construccion 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. 6º El reconocimiento de toda la línea se hará por secciones de 100 kilómetros; el de los mil primeros será concluido y los planos correspondientes sometidos al ministerio de fomento para su aprobacion, dentro del término de un año y seis meses contados desde la fecha de esta ley. Se asociará á cada una las secciones de ingenieros destinados á los reconocimientos, un ingeniero que sin excusa deberá nombrar el ejecutivo, cuya remuneracion será fijada de antemano por este, y pagada por la compañía, á cuyo efecto, la última, comunicará á la secretaría de fomento, con diez dias de anticipacion, el tiempo en que comenzarán aquellos, por la primera seccion y con cuarenta dias para las subsecuentes. La ausencia de los ingenieros del gobierno, no será motivo para demorar la práctica de los reconocimientos ó para considerarlos incompletos.

«Art. 7º Los trabajos de construcción de la línea principal del ferrocarril de la ciudad de México al Pacífico, deberán comenzar dentro de tres meses contados desde la fecha de esta ley; y dentro de diez y ocho meses contados desde la misma fecha, deberán estar concluidos á lo ménos ciento cincuenta kilómetros de ferrocarril de la referida línea. En cada uno de los años posteriores se construirán á lo ménos ciento cincuenta kilómetros ó trescientos cada dos años, hasta la conclusión de toda la línea de ferrocarril á que se refiere esta ley.

«Art. 8º 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 Río Bravo del Norte, deberán comenzar en la márgen mexicana del mismo río, inmediatamente despues que el ejecutivo, de acuerdo con la compañía, haya señalado el punto donde deba enlazarse el ferrocarril que trata de construir la segunda, con alguna vía férrea de los Estados-Unidos.

«Art. 9º La línea de ferrocarril desde la ciudad de México hasta el Océano Pacífico, y desde Lagos ú otro punto intermedio hasta el Río Bravo del Norte, la que parta de un punto del ferrocarril de Veracruz hasta el Pacífico y del Progreso hasta la ciudad de Mérida, deberán estar concluidas dentro del término de diez años, contados desde la publicación de esta ley. Los ramales que sirvan para unir las capitales de los Estados con la línea troncal, se construirán inmediatamente despues de que esta haya llegado al punto de enlace señalado en los planos aprobados por el ministerio de fomento.

«En caso de que la compañía concluyese el ferrocarril, desde la ciudad de México al Pacífico y hasta el río 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 referidos; si fueren 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 del artículo 26 de la presente ley.

«Art. 11. El ferrocarril de la referida compañía será de simple ó doble vía, de 1,45 metros de ancho (4 piés $8\frac{1}{2}$ pulgadas inglesas), tendrá una construcción sólida y estará provisto de la cantidad suficiente de material rodante á juicio del ejecutivo, para la pronta y eficaz explotación del camino, y se establecerán depósitos y estaciones en todos los lugares que fueren convenientes al interés público y á los negocios de la compañía, á juicio de sus ingenieros. Si la compañía adquiriese la concesión hecha para el ferrocarril de Toluca, este tendrá la anchura que se determina en este artículo.

CAPITULO II.

Bases de la compañía.

«Art. 12. 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 mexicana limitada del ferrocarril internacional é interoceánico.

«Art. 13. Dicha compañía, como mexicana, y todas las personas que tuvieren parte en ella, sea como accionistas ó con cualquiera otro caráct.r, 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, no 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 emplearse otros procedimientos que los establecidos ante los tribunales mexicanos.

«Art. 14. Para que la compañía mexicana de los ferrocarriles internacional é interoceánico se considere organizada, deberán estar suscritos (\$ 4.000,000) cuatro millones de pesos del capital social y enterado en dinero en la tesorería de la compañía el diez 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 despues de otorgada la fianza.

«Dentro de quince dias, contados desde la fecha de esta ley, se abrirá la suscripcion pública en esta ciudad, y sucesivamente en los mercados de la República, en los de Europa y en los de los Estados- Unidos.

«Art. 15 Los estatutos de la referida compañía 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. 16. 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 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. 17. 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 esta ley, y cuanto en lo sucesivo se ejecute ó convenga con relacion al asunto.

«Art. 18. 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. 19. 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 último. El capital se dividirá en acciones de á cien 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 acordados en esta concesion.

«Art. 20. La misma línea férrea de que se habla en esta ley, y los terrenos y demas propiedades legalmente adquiridos por la compañía, en virtud de cesion ó compra, los edificios, almacenes, estaciones, maquinaria, útiles, materiales y todos los demas 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 la línea telegráfica que hubieren construido, y conservará inalterable su derecho para que el gobierno le pague en la forma establecida en el artículo 25, la subvencion que le estuviere adeudando por los kilómetros que hubiere construido.

«Art. 21. La compañía tendrá el 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 cualquiera otra empresa del ferrocarril, de acuerdo con la misma, bajo los términos que juzgue mas convenientes.

CAPITULO III.

Concesiones y prohibiciones.

«Art. 22. La compañía limitada mexicana del ferrocarril internacional ó interoceánico y cualesquiera otras que puedan sucederle en lo futuro, 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. 23. Tampoco podrá la compañía traspasar ó enajenar las concesiones de esta ley 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. 24. 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 ese 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. 25. 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 ocho mil pesos por cada kilómetro de vía que se construya y sea aprobado por el ministerio de fomento, segun los términos de esta ley; y esta subvencion será satisfecha despues de la construccion de los primeros ciento cincuenta kilómetros, y sucesivamente por secciones de veinticinco kilómetros concluidos y aprobados por el ministerio de fomento.

La obligacion contraida por el gobierno, en ningun caso se extenderá á dar subvencion por una distancia que excede del total de dos mil seiscientos veintiun kilómetros, con excepcion de la línea de Toluca, en el caso ya mencionado en el artículo 1º, de la línea que en conexion con el ferrocarril de Veracruz, se dirija por la parte mas angosta posible del territorio de la República del trayecto de Progreso á Mérida, y del ramal de Durango á Chihuahua, cuyas tres últimas líneas serán subvencionadas á razon de ocho mil pesos por cada kilómetro de los que resulten.

«Art. 26. 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 internacional mexicano,» que se amortizarán con el ocho por ciento de todos los derechos de importacion que se causaren en las aduanas de Veracruz, Tampico, Progreso, Matamoros, Manzanillo, San Blas, Mazatlan y Guaymas, así como en la aduana que se establezca en el punto del rio Bravo donde termine el ferrocarril, en el punto donde termine la línea interoceánica del interior en la costa del Pacífico, si no fuere alguno de los mencionados, y en la del punto donde termine en la misma costa la línea que en conexion con el ferrocarril de Veracruz, se dirija por la parte mas angosta posible del territorio de la República.

Estos certificados serán emitidos por el ministerio de

fomento, y se comenzarán á amortizar desde el dia 1º de Enero de 1876.

Desde esa fecha ningun importador podrá satisfacer en numerario ni en ninguna otra especie que no sea el indicado papel, el ocho 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 denunciadores.

«Art. 27. La compañía estará obligada á situar en todos los puntos mencionados, los certificados en cantidad suficiente para que los causantes puedan obtenerlos con la oportunidad debida.

En ningun caso podrá la compañía venderlos á mayor precio que el de su valor representativo, bajo la pena de devolver al comprador el exceso y de pagar el triple como multa á favor del erario.

«Art. 28. Para la construccion y explotacion de las líneas de ferrocarril y telégrafo, autorizadas por esta ley, se concede á la compañía el derecho de vía por la anchura de setenta metros en toda la extension de la vía.

Los terrenos de propiedad nacional que ocupare la línea en la extension fijada, y los terrenos necesarios para estaciones, almacenes y otros edificios, depósitos de agua y demas accesorios indispensables del camino y sus dependencias, si fueren propiedad de la nacion, se entregarán á la compañía sin retribucion alguna y en propiedad perpetua.

De la misma manera podrá la compañía tomar de los terrenos nacionales los materiales de toda especie que

sean necesarios para la construccion, explotacion y reparacion del camino y sus dependencias.

La compañía podrá tomar, conforme á las leyes de expropiacion por causa de utilidad pública, los terrenos y materiales de construccion de propiedad particular, necesarios para el establecimiento y reparacion de de la vía y sus dependencias, estaciones y demas accesorios; y mientras esas leyes no se den por el Congreso de la Union, la compañía se sujetará á las reglas siguientes:

«I. En caso de no haber avenimiento entre la compañía y el dueño de los terrenos y materiales de construccion de propiedad particular, el ministerio de fomento queda autorizado para decretar, á pedimento de la empresa, la expropiacion de los bienes privados cuya ocupacion fuere necesaria.

Estos serán ocupados mediante la previa indemnizacion ue fijen dos peritos, nombrados uno por cada parte, los cuales ántes de comenzar á actuar señalarán un tercero para que decida en caso de discordia. Si los peritos no estuvieren de acuerdo en la designacion del tercero, este será nombrado por el ministerio de fomento.

«II. Si el poseedor ó dueño de la propiedad fuere incierto ó dudoso, ya por causa de litigio ó por otro motivo, ó se negare á nombrar perito en juicio ó fuera de él, el ejecutivo autorizará la ocupacion, consignándose en depósito previamente por la compañía, la suma que para cada caso fije un perito nombrado por el mismo ejecutivo; á reserva de completar, cuando se determinare el poseedor ó dueño, el mayor valor que en el juicio de peritos fuese ordenado conforme á la regla anterior, ó de