

«Artículo único. Se prorroga por 4 años el plazo que fijó la ley de 20 de Diciembre de 1871, para la duración del contrato celebrado con los Sres. Alexander é hijos, de New York, en 24 de Diciembre de 1867, con la obligación de que sus vapores harán escala en el puerto de Campeche en cada viaje de ida y de vuelta, siendo de 2,500 pesos la subvencion que reciban los concesionarios, por cada viaje redondo, y debiendo sujetarse á lo que dispone la ley 30 de Mayo de 1870.

«Palacio del Congreso de la Union. México, Diciembre 11 de 1873.—*Alfonso Lancaster Jones*, diputado presidente.—*Julio Zárate*, diputado secretario.—*S. Nieto*, diputado secretario »

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

«Dado en el Palacio Nacional de México, á trece de Diciembre de mil ochocientos setenta y tres.—*Sebastian Lerdo de Tejada*.—Al C. Lic. Cayetano Gomez y Perez, encargado del despacho del ministerio de gobernacion.»

Y lo comunico á vd. para su conocimiento y efectos consiguientes.

Independencia y libertad. México, Diciembre 13 de 1873.—*Cayetano Gomez y Perez*, oficial mayor.

«Diario Oficial.»—Número 351.—Diciembre 17 de 1873.

NUMERO 188.

FERROCARRIL.

Ministerio de fomento, colonizacion, industria y comercio de la República Mexicana.—Seccion 3ª.—Para dar el ejecutivo el debido cumplimiento á los acuerdos del Congreso, que se le comunicaron en oficio de 11 del presente mes, conteniendo uno la reprobacion del contrato celebrado entre esta secretaría y el representante de la compañía del ferrocarril internacional de Tejas, y relativos los otros á la devolucion de las solicitudes de dos compañías para que el gobierno arreglara un nuevo contrato con alguna de ellas, ó con la internacional de Tejas, en uso de la autorizacion que le concede la ley de 10 de Diciembre de 1872, el presidente tuvo á bien disponer que por medio de una convocatoria se pusiera en conocimiento del público, que las compañías ó particulares que desearan obtener la concesion para construir y explotar el ferrocarril de la ciudad de México hasta el Océano Pacífico y el que parta de un punto de esta línea hasta el Rio Bravo del Norte, debian presentar sus propuestas á esta secretaría dentro del plazo señalado al efecto.

Despues de publicada la convocatoria solo tres com-

pañías han ocurrido al gobierno, haciendo proposiciones para la construcción de los ferrocarriles ya mencionados, y son el representante de la compañía del ferrocarril internacional de Tejas; el de la compañía Union Contract de Pensylvania y la compañía mexicana.

Al examinar el gobierno las solicitudes de estas compañías, ha observado una completa imparcialidad, sin tener en cuenta la nacionalidad de ellas pues ha hecho detenidamente un estudio comparativo de todos y de cada uno de los artículos contenidos en las propuestas de las tres compañías, notando los que eran iguales, marcando aquellos en que había diferencia y fijándose con particular atención en los que contenían proposiciones de notorio interés público. Este examen repetido varias veces con la misma prolijidad, y sometido á una amplia discusión en diferentes juntas de ministros, inclinaron el ánimo del gobierno á favor de la compañía mexicana, en consideración á que esta tiene su principal radicación en esta capital, á que el capital que ha de servir de base para su organización, es dos veces mayor que el de cada una de las otras dos compañías, á que se obliga á construir otra línea férrea que poniéndose en conexión con la de Veracruz vaya hasta el Océano Pacífico y á que concede al gobierno federal el derecho de colocar un alambre telegráfico en los postes de los telégrafos de la compañía sin pagar á esta ninguna indemnización.

Aunque estas consideraciones son por sí mismas muy importantes, no creyó el gobierno que descansando en ellas debiera dar su resolución definitiva en asunto tan grave; y antes de hacerlo así, se procuró por medio de una conferencia con la junta directiva de la compañía

mexicana, investigar si esta se hallaba deferente á admitir otras condiciones sobre puntos en que tenía diferencia con lo propuesto por las otras compañías, á fin de que estas modificaciones juntamente con las ya enumeradas, justificaran suficientemente la preferencia que se les diera.

La compañía mexicana aceptó las indicaciones hechas por el gobierno que se contraen á llevar el ferrocarril de Durango á Chihuahua; á comenzar inmediatamente los reconcimientos del terreno; á comenzar los trabajos á los tres meses de la fecha de la concesión, y concluir en diez y ocho meses 150 kilómetros de ferrocarril; á que la subvención se pague después de terminado este número de kilómetros, y por cada 25 kilómetros que se construyan después; que los certificados que se emitan para el pago de la subvención, se expedirán desde el 1º de Enero de 1876; que las tarifas para pasajeros de primera clase se reducen á tres centavos por kilómetro; que lo que se cobre por transporte de pasajeros y mercancías en tramos parciales, será proporcional á las distancias recorridas; que no habrá tarifas especiales sino para los objetos ó efectos que no pueden prudencialmente sujetarse á la determinación de su peso, y que los rieles y material de ferrocarriles se considerarán siempre como efectos de tercera clase.

Estas adiciones hechas á las propuestas de la compañía mexicana, dan por resultado un proyecto de arreglo que en concepto del gobierno reúne condiciones favorables y convenientes que hacen aquel aceptable, y en tal virtud el ejecutivo se ha decidido á darle la preferencia

respecto de los otros dos proyectos que le han sido presentados.

En consecuencia de esto, el gobierno, conforme á la autorizacion que le concede la ley de 10 de Diciembre de 1872, ha procedido á celebrar con la junta directiva de la compañía mexicana, el contrato que tengo el honor de elevar al Congreso de la Union, para que sometido á su ilustrado exámen, se sirva acordar sobre este importante negocio la resolucion que su alta sabiduría estime mas conforme al bien de la República.

Antes de concluir esta comunicacion, debo llamar la atencion de la cámara sobre un artículo comprendido en las modificaciones presentadas por la compañía mexicana, y que ha merecido la aprobacion del gobierno, porque contiene aquel el pensamiento de no excluir á las compañías americanas, sino ántes bien se les excita á que presten su cooperacion para una obra de interes comun á los Estados-Unidos y á México, y se les proporciona la facilidad de refundirse con la compañía mexicana.

Penetrado el presidente del gran interes que tiene para la República la realizacion de los ferrocarriles interoceánico é internacional, recomiendo de la manera mas especial al Congreso, que se sirva decretar en el actual período de sesiones, la concesion para el establecimiento de las expresadas vías férreas, en les términos que juzgue mas convenientes y autorizando á la compañía que estime digna de su alta confianza.

Para el debido conocimiento de la representacion nacional y por acuerdo del presidente, tengo el honor de acompañar á vdes. los documentos relativos á las propuestas que las tres compañías ya mencionadas presen-

taron al gobierno, y el expediente que se sirvieron vdes. remitir á este ministerio en oficio de 11 del presente.

Independencia y libertad. México, Noviembre 21 de 1873.—*Blas Baldracel*.—Ciudadanos diputados secretarios del Congreso de la Union.—Presentes.

CONTRATO celebrado entre el ciudadano ministro de fomento, en representacion del ejecutivo de la Union, y la junta directiva de la compañía mexicana limitada, en representacion de esta para la construccion de los ferrocarriles interoceánico é internacional.

CAPITULO I.

CONSTRUCCION DE LA VIA FERREA.

Art. 1º Se autoriza á D. Antonio Mier y Celis, á D. Pedro del Valle, á D. Esteban Benecke, á D. Angel Lascurain, á D. Guillermo Barron, á D. Miguel Rul, á D. Cayetano Rubio, á D. Miguel Lizardi, á D. Pio Bermegillo, á D. David Ferguson, á D. Sebastian Camacho, á D. Carlos Félix, á D. Manuel Mendoza-Cortina

á D. José María Landa, y á la compañía limitada que organicen, para construir y explotar una vía 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 de ferrocarril de Veracruz hasta el mismo Océano.

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 ministerio de fomento, apareciere ser el mas á propósito para poner á 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 Querétaro, Celaya, Salamanca, Morelia, Toluca, si la compañía pudiese adquirir la concesion otorgada por la ley de 10 de Octubre de 1870, previa autorizacion del ejecutivo, Guanajuato, Silao, Leon, Lagos y Guadalajara, y para que 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 de Manzanillo al de Mazatlan, que, despues de practica os 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 de la línea ántes mencionada en la ciudad de Lagos ú otro punto que, segun los reconocimientos de la compañía, aprobados por el mininterio de fomento, se encontrare mas conveniente; y seguirá la direccion que con-

forme 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 que fueren 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, hasta el cual sea este navegable desde su desembocadura, y que señale la empresa con aprobacion del ejecutivo, en cuyo punto la vía férrea hará su enlace, si esto fuere posible con alguna otra de los Estados-Unidos.

Art. 4º La línea que parta de un punto del ferrocarril de Veracruz, terminará en el puerto del Pacífico, que segun los reconocimientos de la compañía aprobados por el ministerio de fomento sea el mas apropiado, buscando la zona mas estrecha posible del territorio de la República entre el Golfo de México y el Pacífico.

Art. 5º La compañía comenzará inmediatamente los reconocimientos necesarios, y á sus propias expensas, con el fin de determinar el trazo de las líneas de ferrocarril que se expresan en la presente ley; y ántes de comenzarse los trabajos de construccion en las diferentes secciones de la línea, se remitirán 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 general de toda la línea se hará por secciones de cien kilómetros: el de los primeros mil kilómetros será concluido, y los planos correspondientes sometidos al ministerio de fomento para su aprobacion dentro del término de un año y el del resto de la vía, dentro de dos años y seis meses contados desde la

fecha de esa ley. Un ingeniero nombrado por ejecutivo y pagado por la compañía podrá acompañar á cada una de las principales secciones de ingenieros de la misma compañía, dando este aviso al mismo ejecutivo con cuarenta dias 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. 7º Los trabajos de construccion 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 conclusion 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 Rio Bravo del Norte deberán comenzar en la márgen mexicana del mismo Rio, inmediatamente despues que la compañía concesionaria haya podido hacer los arreglos convenientes para enlazar el ferrocarril que trata de construir, con alguna vía férrea de los Estados-Unidos, y si esto no se lograre, cuando la compañía, con aprobacion del ejecutivo, hubiere designado el punto extremo de la vía en el rio mencionado.

Art. 9º La línea de ferrocarril desde la ciudad de México hasta el Océano Pacífico, y desde Lagos ú otro punto intermedio hasta el Rio Bravo del Norte; y la que parta de un punto del ferrocarril de Veracruz hasta el Pacífico, deberán estar concluidas dentro del término de diez años, contados desde la publicacion de esta ley.

Art. 10. En caso de que la compañía concluyese el ferrocarril desde la ciudad de México hasta el Pacífico y hasta el Rio Bravo en un período menor 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 que el 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 art. 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, 8½ pulgadas inglesas); tendrá una construccion sólida y estará provisto de la cantidad suficiente de material rodante para la pronta y eficaz explotacion del camino, y se establecerán depósitos y estaciones en todos los lugares que fueren convenientes al interes público y á los ne-

gocios de la compañía á juicio de sus ingenieros. Si la compañía adquiriese la concesion hecha para la construcción del ferrocarril de Toluca, este tendrá la anchura que se determina en este artículo.

CAPITULO II.

BASES DE LA COMPAÑIA.

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, empleados, ó 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 de los intereses ó negocios relacionados con la empresa, ni 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 ed 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 tesoraría de la compañía el 10 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. 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 concedieron 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 cuan-

te en lo sucesivo se ejecute, ó convenga en relación 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.

Art. 19. El capital social de la compañía no excederá, sin autorizacion del ejecutivo, de cincuenta millones de pesos, dividido en acciones de á cien pesos cada una. Las referidas acciones serán consideradas 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 ley.

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 de 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 sus propiedades, y de las porciones de ferrocarril y la línea telegráfica que hubiere cons-

truido, y conservará inalterable su derecho para que el gobierno le pague en la forma establecida en el art. 25, la subvencion que le estuviere adeudado por los kilómetros que hubiese construido.

Art. 21. La compañía tendrá el derecho de enlazar la vía férrea que va á construir, con cualquiera otro ferrocarril existente en la República, y lo tendrá igualmente para explotar y mantener su ferrocarril en conexion ó consolidacion con cualquiera otra empresa de ferrocarril, de acuerdo con la misma, bajo los términos que juzgue mas convenientes.

CAPITULO III.

CONCESIONES Y PROHIBICIONES.

Art. 22. La compañía limitada del ferrocarril internacional y cualquiera otra que pueda sucederle en lo futuro, no podrán en ningún tiempo traspasar, enajenar, ó hipotecar las concesiones de la presente ley, el ferrocarril, el telégrafo y las propiedades anexas, ni las acciones que emitan á algun gobierno ó Estado extranjero, ni admitirlo en ningun caso, como socio en la empresa; y cualquiera estipulacion hecha con violacion de este precepto, 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 enajenación 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 ella; 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 de 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 líneas del 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 aprobada 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, y la obligacion contraida por el gobierno, en ningun caso se extenderá á dar subvencion por una distancia que exceda del total de 2,621 kilómetros, con excepcion de la línea á Toluca, en el ca-

so ya mencionado en el artículo 1º, de la línea que en conexion con el ferracarril de Veracruz, se dirija por la parte mas angosta posible del territorio de la República, y del ramal de Durango á Chihuahua, cuyas dos 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 8 por ciento de todos los derechos de importacion que se causaren en las aduanas de Veracruz, Tampico, 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 la del punto donde termine la línea interoceánica del interior en la costa del Pacífico, si no fuere alguno de los ya 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 de la República. Estos certificados serán emitidos por el ministerio de fomento, y se comenzarán á amortizar desde el 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 8 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, exhibien-