

En la oficina de Acapulco.

	10 palabras.	Excedente.
De Acapulco á dos Caminos.....	30 cs.	3 cs.
Chilpancingo	47	4
Chilapa.....	60	9
Iguala	88	8
Puente de Ixtla.....	95	9
Cuernavaca	\$ 1,07	10
México	\$ 1,25	12

En la oficina de Dos Caminos.

	10 palabras.	Excedente.
De Dos Caminos á Acapulco.....	30 cs.	3 cs
Chilapa.....	30	3
Chilpancingo.....	25	2
Iguala	53	5
Puente de Ixtla.....	65	6
Cuernavaca	77	7
México	95	9

En la oficina de Chilapa.

	10 palabras.	Excedente.
De Chilapa á Chilpancingo.....	25	2
Dos Caminos.....	30	3

Acapulco.....	60	6
Iguala.....	48	4
Puente de Ixtla.....	60	6
Cuernavaca.....	72	7
México	90	9

México, Diciembre 15 de 1873.—*Balcárcel.*

«Diario Oficial.»—Núm. 362.—Diciembre 28 de 1873.

NUMERO 197.

FERROCARRIL MEXICANO.

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 decretado lo siguiente:

«Artículo único. Se aprueba en todas y cada una de

sus partes, el convenio celebrado el 15 de Marzo de 1873, entre el ministerio de fomento, facultado por el decreto de 10 de Mayo de 1872, y la compañía limitada del ferrocarril mexicano, representada por los Sres. Guillermo Barron, George B. Crawley, Antonio Escandon y José María Gibbs.

«Palacio del Congreso de la Union. México, Diciembre 17 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 diez y siete de Diciembre de mil ochocientos setenta y tres.—*Sebastian Lerdo de Tejada*.—Al C. Blas Balcárce, ministro de fomento, colonizacion, industria y comercio.»

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

Independencia y libertad. México, Diciembre 17 de 1873.—*Balcárce*.

Convenio celebrado entre el ministro de fomento y la compañía limitada del ferrocarril mexicano.

Art. 1º La tarifa máxima perpetua de frutos nacionales destinados á la exportacion para el extranjero, se fija á razon de tres pesos por carga de 16 arrobas desde México á Veracruz, y la parte proporcional de esa cuota segun el número de kilómetros recorridos desde las estaciones intermedias hasta el puerto. Desde la expedicion de esta ley hasta la conclusion del muelle que ha de hacer la compañía, será de dos pesos por carga la tarifa para los expresados efectos que se exporten al extranjero. Quedan exceptuados de esta rebaja de fletes la vainilla, el café, el tabaco, el cacao, la cochinilla, el añil, el algodón, el lino, las maderas finas y las de tinte, los cuales pagarán á razon de cuatro pesos por carga de México á Veracruz, y la parte proporcional de esta cuota desde los puntos intermedios hasta Veracruz.

Los frutos nacionales consignados á la exportacion que partan desde cualquier punto despues de la estacion de Boca del Monte, pagarán ademas, seis centavos por carga.

Concluida la construccion del muelle, en lugar de seis centavos, solo pagarán tres centavos los efectos á que se refiere la fraccion anterior que se despachen por el muelle de la compañía y no se descarguen en Veracruz.

A fin de que los efectos destinados á la exportacion

puedan disfrutar de las rebajas concedidas en este artículo, la compañía expedirá documentos en que se exprese la circunstancia de su destino. Los consignatarios ó dueños de los efectos podrán dentro de cinco dias contados desde la llegada de aquellos á Veracruz, avisar á la compañía que no exportarán, pagando en el acto la diferencia del flete. La compañía tendrá el derecho de exigir á los interesados, que comprueben la exportacion de los efectos nacionales, á cuyo fin se les presentará dentro del término de un mes contado desde el dia de la llegada de los efectos á Veracruz, copia certificada de los documentos aduanales y de embarque que justifiquen la exportacion conforme á las leyes. Pasado este plazo sin haberse hecho la justificacion, el responsable incurrirá en una multa á favor de la compañía de tres tantos del importe del flete que hubieren causado los efectos.

Art. 2º En el tráfico de mercancías y pasajeros entre Puebla y la estacion de San Márcoz y vice versa, solo se considerará para el cobro de fletes y pasajes, 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 llegase á construirse por ella ó por otro individuo ó corporacion el tramo de ferrocarril de San Márcoz á Puebla.

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

Luego que esté en explotacion la línea férrea de Ja-

lapa á San Márcoz, las mercancías que se trasporten por esta vía causarán por su tránsito de San Márcoz á Puebla y vice versa, el mismo flete que se regulará conforme al artículo anterior.

Art. 4º Si cuando esté concluida y puesta en explotacion la línea de Jalapa á San Márcoz, la tarifa de fletes conforme á la concesion de 26 de Mayo de 1868 fuere mas baja que la de la vía férrea de Veracruz á México, se observará aquella tarifa para el transporte de las mercancías desde San Marcos 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 de toda la vía; con tal que el flete ó pasaje no exceda en ningun kilómetro del máximum que fija el art. 13 de la ley de 11 de Noviembre de 1867 ó el máximum fijado en este contrato.

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

Art. 7º Regirá como máximum, la siguiente tarifa en el transporte de los objetos que en seguida se enumeran:

Perros.....	\$ 0,01	por kilómetro.
Ganado de todas clases	\$ 0,25	por idem.

Siempre que ocupe un wagon inglés tomado por entero.

En el caso de que no se tome un wagon por entero, el precio por cabeza de ganado mayor de todas clases, será de.....\$ 22,71 de México á Veracruz y vice versa.

Cadáveres.....\$ 0,50 por kilómetro. en wagon separado en tren de mercancías.

Equipajes.....\$ 18,00 por carga de México á Veracruz y vice versa.

A cada pasajero se le permite llevar libres 15 kilogramos.

Coches y carretelas, carruajes comunes de cuatro ruedas en plataforma á.....\$ 0,215 por kilómetro.

Carruajes ligeros de cuatro ruedas en plataformas á.....\$ 0,143 por kilómetro.

Plata acuñada: en barras ó en tejos ó labrada.....\$ 3,00 por millar de México á Veracruz y vice versa.

Ora acuñado: en barras ó en tejos.....\$ 1,50 por millar de México á Veracruz y vice versa.

Joyería y piedras preciosas.....\$ 3,00 por millar de México á Veracruz y vice versa.

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 como máximum 18 pesos por carga de 16 arrobas entre Veracruz y México y vice versa.

Por los bultos que no lleguen á una arroba se pagará el precio correspondiente á una arroba.

Art. 9º Si la compañía modificare sus tarifas que contengan precios menores que el máximum fijado en este contrato ó en el art. 13 de la ley de 27 de Noviembre de 1867, ó menores que el máximum que puede establecerse despues de dos años, conforme al art. 15 de la ley de 11 de Noviembre de 1868, no podrá comenzar á regir la alteracion que hiciese subiendo las tarifas de mercancías dentro del máximum, sino despues de cuatro meses de avisar al público.

Art. 10. El 12 por ciento de que habla el art. 15 de la ley de 11 de Noviembre de 1868, se reduce al 8 por ciento para los efectos que el mismo artículo expresa.

Art. 11. La rebaja de 75 por ciento en la conduccion de tropas y efectos del gobierno federal, continuará haciéndose sobre los precios que se cobren al público en la tarifa de pasajeros y en la de efectos extranjeros. Continuará de la misma manera la rebaja en favor de los inmigrantes que lleguen á la República con la debida autorizacion del gobierno federal.

Art. 12. La subvencion de 500,000 pesos anuales que conforme á la ley de 27 de Noviembre de 1867 se pagaba á la compañía en «Boros del ferrocarril de Veracruz á México,» se pagará con el tanto por ciento sobre los derechos de importacion causados en los puertos de

Veracruz, Tampico, Matamoros, Mazatlan y Manzanillo, que sea necesario para cubrir la expresada subvencion y que se separará en las aduanas respectivas, y el producto se entregará mensualmente á los agentes de la compañía, quedando para el efecto en toda su fuerza y vigor lo que se dispone en el art. 20 de la ley de 11 de Noviembre de 1868.

Art. 13. Queda autorizada la compañía para emitir obligaciones en cantidad suficiente para cubrir el valor nominal de las acciones que tiene en su poder, con tal que el interes de los fondos que obtenga no exceda del 12 por ciento anual.

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

Art. 14. Con las condiciones que expresa el artículo anterior, queda tambien facultada la compañía para emitir obligaciones á fin de obtener los fondos necesarios para pagar la deuda contraida por el transporte de material fijo rodante de la línea de México á Puebla.

Art. 15. Se autoriza tambien á la compañía para emitir obligaciones ó acciones privilegiadas sobre la vía férrea, no pudiendo exceder el interes de aquellas de 8 por ciento anual con el objeto de conseguir fondos que se destinen á amortizar los intereses insolutos y los que se causen hasta fin del presente año por las deudas contraidas con conocimiento y aprobacion de la junta general de accionistas.

Art. 16. La emision de las obligaciones y acciones privilegiadas, de que se trata en los tres artículos anteriores, se hará previa la aprobacion de junta general de

accionistas y conforme á los arts. 39 y 40 de los estatutos.

Art. 17. Se permite á la compañía del ferrocarril de Veracruz á Puebla por Jalapa, vender á la compañía limitada del ferrocarril mexicano la concesion para construir dicho ferrocarril de Veracruz á Puebla por Jalapa, conforme á la ley de 26 de Mayo de 1868, sujetándose esta última compañía en todo, á lo prevenido en dicha ley y la de 25 de Mayo de 1871 con las modificaciones contenidas en la presente.

Art. 18. La compañía del ferrocarril mexicano tiene la facultad de hipotecar, siempre que no sea á un gobierno extranjero, los tramos de la vía férrea por Jalapa contruidos ó que se construyeren en adelante, hasta por la cantidad de diez mil pesos por cada kilómetro, con el fin de adquirir fondos para las obras del mismo camino.

Art. 19. El tráfico entre Veracruz y Jalapa por la vía férrea se hará comenzando desde la estacion del ferrocarril mexicano en Veracruz hasta la Tejería por traccion de vapor. Desde este punto hasta encontrar la línea construida actualmente por D. Ramon Zangróniz, podrá emplearse la traccion animal, continuando del mismo modo hasta Perote. La compañía limitada no podrá levantar el material fijo del ferrocarril de Jalapa correspondiente á la parte que no ha de usarse, conforme á este artículo, sino despues de haber construido y puesto en explotacion el dicho tramo que ha de unir este camino con la Tejería. Por este tramo no pagará subvencion alguna el gobierno.

Art. 20. En el reembolso de la subvencion de que habla el art. 5º de la ley de 26 de Mayo de 1868, se com-

prenderá lo ministrado por el erario para subvencionar la parte del camino que se suprimirá conforme al artículo anterior.

Art. 21. El tramo de Veracruz á Jalapa deberá estar concluido en el término de diez y ocho meses, contados desde la publicacion de esta ley, y el de Jalapa á la estacion de San Marcos, deberá concluirse en el término de dos años, contados desde la terminacion del camino hasta Jalapa.

Art. 22. La compañía limitada del ferrocarril mexicano queda dispensada de la obligacion impuesta por el decreto de 26 de Mayo de 1868, de construir el tramo del camino de fierro entre San Marcos y Puebla.

Art. 23. El período de 65 años á que se refieren los arts. 1º y 8º de la ley de 26 de Mayo de 1868, será de 99 años, contados desde la publicacion de esta ley.

Art. 24. Para el caso de devolucion del ferrocarril ya sea por que espire el plazo de 99 años, ya sea por motivo de caducidad, si no se tuviere arreglo para cambio de tráfico en el tramo de la Tejería á Veracruz, la empresa queda obligada á reponer la parte que ahora se le permite levantar de la vía hasta Veracruz, y entre tanto la reponga, deberá permitir el paso libre de los trenes y carros del ferrocarril de Jalapa por el tramo entre San Juan y Veracruz.

Art. 25. Las únicas causas de caducidad de las concesiones de 26 de Mayo de 1868 y de 25 de Mayo de 1871, son las siguientes:

Primera. Por hipotecarla, cederla ó enagenarla en todo ó en parte á un gobierno extranjero.

Segunda. Por hipotecar la vía en mayor cantidad de

la que expresa el art. 18 de este contrato, ó por cederla, ó enajenar la concesion á cualquier individuo ó corporacion sin obtener en los casos de este artículo la previa aprobacion del ejecutivo federal.

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

Cuarta. Por no terminar la vía en los plazos fijados en el art. 12 de este contrato ó en el artículo siguiente.

Art. 26. Si concluido el plazo señalado para la construccion total de la vía esta no hubiere sido abierta á la explotacion, la compañía queda obligada á pagar una multa de cinco mil pesos por cada mes que trascurriese desde el dia en que habria debido terminarse la vía, y si pasare un año sin que la compañía diese término á la construccion del mismo ferrocarril, el gobierno podrá declarar definitivamente la caducidad de la concesion.

En este evento el gobierno podrá tomar posesion de la vía, ó adjudicarla á otra empresa pagando previamente en ambos casos á los dueños de la concesion caduca en dinero efectivo y conforme al avalúo de peritos, las obras construidas y el material existente. Del precio de estimacion que hicieren los peritos, deducirá el gobierno lo que le correspondiere por la subvencion no reembolsada.

Art. 27. La compañía limitada del ferrocarril mexicano, usando del derecho que le concede el art. 36 de la ley de 27 de Noviembre de 1867, construirá, sin tener por esto privilegio, un muelle en el puerto de Veracruz contiguo á la estacion de la Caleta. Dicho muelle y las demas obras que en él construya la compañía para su

uso y explotación, será propiedad perpetua y exclusiva de la misma compañía.

Art. 28. El público podrá hacer uso del muelle para la carga y descarga de los efectos, pagando en uno y otro caso á la compañía cincuenta centavos por cada tonelada por la conducción de las mercancías desde la estación de la Caleta hasta el muelle y vice versa, y por el uso del muelle en ambos casos; siendo de cuenta del público los gastos de carga y descarga, ó pagando á la compañía si quisiere que ella se encargue de estas operaciones.

Art. 29. La compañía limitada podrá poner lanchas alijadoras de vapor para la carga y descarga de los efectos por el referido muelle. Los artículos trasportados directamente de la vía férrea al muelle ó de este á aquella, causarán un peso por cada tonelada desde la estación de la Caleta hasta el costado del buque y vice versa.

Art. 30. Los efectos destinados á la exportación podrán permanecer durante cinco días en los almacenes de la estación de la Caleta ó en los wágones, sin causar ningun almacenaje ni mas gasto que el especificado en el artículo anterior: pasado dicho término causarán el almacenaje que se fije en los reglamentos de la compañía.

Art. 31. El muelle deberá estar concluido en el término de diez y ocho meses contados desde la publicación de esta ley, ó en menor tiempo si los ensayos que haga la compañía para la construcción mas acelerada del expresado muelle dieren un resultado satisfactorio. El término fijado en este artículo no correrá para la compañía, si sobreviniese algun caso fortuito ó de fuerza ma-

yor. La compañía despues de practicar los expresados ensayos, presentará al ministerio de fomento para su aprobación los planos bajo los que haya de construirse la obra.

Art. 32. El supremo gobierno tendrá derecho de adquirir la propiedad del muelle, con sus obras accesorias y necesarias para su explotación, despues de pasados treinta años de haber comenzado á explotarse por la compañía, y el precio que deberá pagarse por la adquisición será fijado de comun acuerdo por el gobierno y la compañía. Caso de no haberlo, se fijará el precio 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 en dinero efectivo, y la venta será libre para la compañía de toda contribucion fiscal y de todo gasto.

Art. 33. Terminados los diez años en que el muelle y sus obras anexas han de estar exentos de todo impuesto, gabela ó contribucion decretadas ó por decretar, de conformidad con lo establecido en el art. 7º de la ley de 27 de Noviembre de 1867, no podrá imponerse ninguna contribucion, 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 deberán ser iguales los reglamentos fiscales y de policía, que en uno y otro hayan de observarse para las operaciones de carga y descarga, así como lo serán en ambos la vigilancia que las autoridades hayan de tener para asegurar los intereses fiscales.

Si despues de vencidos los diez años de que se habla al principio de este artículo, se decretare algun impues-

to ó gasto fiscal, que deba ser pagado por la compañía, esta podrá cobrar sobre los cincuenta centavos y el peso de que se habla en los arts. 28 y 29 de esta ley, la cantidad que sea necesaria para que no se grave con el pago de dicho gasto ó impuesto.

Art. 34. 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, salvo que se disponga otra cosa por el ministerio de hacienda, sin obligar en tal caso á la compañía á trasportar las mercancías á las oficinas de la aduana, debiendo sujetarse á los reglamentos y vigilancia que establezca el mismo ministerio para asegurar los intereses fiscales.

En uso de la autorizacion que se concedió al ejecutivo por la ley de 10 de Mayo de 1872 relativa á la baja de fletes de los frutos nacionales destinados á la exportacion, ha celebrado el convenio que precede con los señores directores de la compañía limitada del ferrocarril mexicano residente en esta capital y con el Sr. Jorge B. Crawley, en representacion de los directores residentes en Lóndres, en virtud de las facultades que le confirieron al efecto.

Y en cumplimiento de lo dispuesto por la ley citada, se someterá dicho convenio á la aprobacion del Congreso de la Union, bajo el concepto de que si no aprobase todos y cada uno de sus artículos en los términos estipulados, quedarán sin efectos todos los puntos convenidos, aun aquellos que son de la competencia del ejecutivo.

México, Marzo 14 de 1873.—*Blas Baledrel.*—Gu

Hermo Barron.—George B. Crawley.—Antonio Escandon.—José Gibbs.

Son copias. México, Mayo 1º de 1873.—*F. Diaz C.*, oficial mayor.

En la ciudad de México, á diez y siete de Diciembre de mil ochocientos setenta y tres, reunidos en el ministerio de fomento los Sres. J. H. Gibbs, Jacobo Loneragan y Juan O'Gorman, directores de la junta local de la compañía limitada del ferrocarril mexicano, expuso el ministro de fomento, por acuerdo del presidente de la República, deseando se consideren y atiendan en cuanto sea posible algunas observaciones hechas en la actual discusion del Congreso, sobre el convenio celebrado entre el gobierno y la compañía en quince de Marzo del presente año, insistia de nuevo en algunas modificaciones favorables al interes público, especialmente la de suprimir las excepciones de ciertos efectos nacionales, expresadas en el artículo primero, estableciendo que la rebaja de tarifas se aplique á todos los destinados á la exportacion para el extranjero, y que al mismo tiempo se corrijan algunos errores notables en las copias que se sacaron del convenio; con cuyas modificaciones y correc-

ciones continuará el gobierno prestando su apoyo en la discusion del convenio ante el Congreso nacional.

Habiendo hecho los directores mencionados las observaciones conducentes á esta materia, y discutidos los puntos á que se refirió el ministro de fomento, estuvieron conformes los mismos directores en que se hicieran al citado convenio de quince de Marzo de este año, las modificaciones y correcciones siguientes:

Primera. Se suprime la excepcion relativa á que no debieran gozar de la rebaja de fletes los efectos nacionales mencionados al fin del párrafo primero, y en consecuencia, regirá para todos los efectos nacionales, sin excepcion, que se destinen á la exportacion para el extranjero, el pago de fletes establecidos en el artículo primero del convenio.

Segunda. El cobro de multas de que habla la última fraccion del artículo primero, deberá hacerse por medio de la autoridad judicial, á la que ocurrirá la compañía para este efecto, con arreglo á las leyes.

Tercera. Se rectifica el error que al sacar las copias del convenio se cometió en el artículo doce, en el cual, en lugar de las palabras: «se pagará con el tanto por ciento sobre los derechos de importacion,» deberá leerse: «se pagará durante diez años con el tanto por ciento sobre los derechos de importacion;» pues conforme á lo que se convino entre el gobierno y la compañía, la variacion en el modo de pago de la subvencion, como se fija en dicho artículo doce, fué solo por el término de diez años, y no por el resto del tiempo en que ha de continuarse pagando la subvencion, con arreglo á la ley de once de Noviembre de mil ochocientos sesenta y ocho.

Cuarta se rectifica igualmente el error padecido al copiar el artículo veintinueve, en cuyo principio en vez de leerse: «La compañía limitada podrá poner lanchas alijadoras de vapor,» debe leerse: «La compañía limitada deberá poner lanchas alijadoras de vapor.»

Quinta. El gobierno tendrá derecho de mandar colocar un alambre telegráfico en los postes de las líneas telegráficas de la compañía, la que no exigirá por esto ninguna compensacion, siendo de cuenta del gobierno la colocacion, conservacion y reparacion de dicho alambre, y estableciendo sus oficinas telegráficas con independencia de las de la compañía. El gobierno conservará el derecho de tener el referido telégrafo mientras lo posea y administre por sí mismo.

En consideracion á que lo expresado en esta acta, no importa ningun gravámen, para el gobierno, para el público, sino tan solo modificaciones favorables á la agricultura y al comercio de la República, á la vez que se rectifican errores padecidos al copiar el convenio de quince de Marzo de este año, el ministro de fomento por acuerdo del presidente de la República, conviene en aceptar lo comprendido en las cláusulas insertas, las que por parte del gobierno y de la compañía limitada serán fielmente cumplidas, y en prueba de lo cual suscriben la presente acta, el ministro de fomento y los directores ántes mencionados.—*Blas Balcárcel*, ministro de fomento.

—*J. H. Gibbs*.—*Jacobo Lonergan*.—*Juan O' Gorman*.

«Diario Oficial».—Núm. 363.—Diciembre 29 de 1873.