

bon de piedra, carruajes y útiles necesarios para la construcción de la vía y de sus pertenencias, así como los objetos de primera necesidad que no se encuentren en el Istmo, para la manutención y vestido que puedan necesitar los trabajadores empleados en las obras. Pasado el término de la construcción del camino, solo podrá introducir, libres de derechos, las máquinas, carbon de piedra, carros y rieles que necesitare durante esta extensión por espacio de setenta años, y haciendo la Compañía uso de ella, así como de la anterior, según las reglas que se dicten por el Ministerio de Hacienda.

Art. 17. La Compañía tiene obligación de limpiar el río de Goatzacoalcos para hacer más fácil su navegación.

Art. 18. Se concede á la Compañía la facultad de cobrar peajes, derechos de tránsito, de muelles, de almacenaje y cualesquiera otros, por fletes de mercancías, conducción de pasajeros y transmisión de telégramas; pero la tarifa que se fije por la Compañía para la suma en junto de todos esos derechos, excepto solamente el de almacenaje, no excederá de cincuenta centavos por legua para cada pasajero, de tres centavos por legua para cada arroba de mercancías, de uno por ciento del valor de los metales preciosos y de alhajas, entendiéndose esta asignación para toda la travesía del camino por tierra y por agua; y de diez centavos por cada palabra de los telégramas.

Art. 19. El Gobierno no exigirá, durante los setenta años de la concesión, impuesto ni contribución alguna, ya sea sobre las mercancías que pasen solo de tránsito por el Istmo, ya sea de los pasajeros, ya sea de los telégramas, ó ya sea, en fin, sobre los capitales invertidos en los caminos y línea telegráfica, y en toda la empresa. Las mercancías que se consuman en puntos del Istmo, ó que se extraigan de ellos, no disfrutarán de esta exención.

Art. 20. Respecto de la línea de tránsito que se forme entre los puntos de Goatzacoalcos y la Ventosa, ó del Puerto que se elija en el Pacífico, en parte por agua y en parte por el ferrocarril, el Gobierno se obliga á no otorgar á otra Compañía, durante los setenta años mencionados, las concesiones especificadas en esta ley; entendiéndose, respecto

del cobro de impuestos, que á ninguna otra Compañía se dispensará ni rebajará el pago de los derechos que debieren satisfacer con arreglo á los aranceles que estuvieren vigentes en las aduanas marítimas.

Art. 21. El Gobierno protegerá la prosecución, conservación y seguridad de los trabajos, con toda la fuerza que estimare conveniente para una obra de grande y notoria utilidad pública.

Art. 22. El Gobierno conservará abiertos y habilitados para el comercio de altura, durante los setenta años de la concesión, el puerto de Goatzacoalcos en el Golfo de México, y en el Pacífico el de la Ventosa ó cualquiera otro que creyere más conveniente que éste.

Art. 23. La facultad concedida á la Compañía para el transporte de mercancías, se reglamentará por el Ministerio de Hacienda, procurando evitar los abusos y facilitar la pronta expedición de aquellas; sin que se entienda por dicha facultad que la Compañía tiene derecho de abrir expendio de mercancías en ningún punto del Istmo.

Art. 24. Las concesiones hechas en esta ley durarán, después de terminada la construcción del ferrocarril y telégrafo, setenta años, contados desde que se pongan al uso público; y en todo ese tiempo el Gobierno recibirá un quince por ciento de las utilidades líquidas de la vía, siempre que se hagan dividendos á los accionistas, bajo el concepto, de que luego que hubiere utilidades, deberá hacerse por lo menos un dividendo anual. Al fin de los setenta años, el Gobierno entrará en la plena y absoluta posesión y propiedad del ferrocarril con sus respectivas estaciones, telégrafo, muelles y diques, con todos sus útiles y pertenencias en corriente y en perfecto estado de servicio. Los trenes que se entreguen deberán ser los necesarios, cuando menos, para poder transportar al día quinientos pasajeros y diez mil arrobas de carga. Los rieles, carros, máquinas y utensilios, deberán hallarse cuando menos de medio uso. No se incluirán en la entrega los buques y vapores de la Compañía.

Art. 25. Fuera del quince por ciento estipulado en el artículo anterior, la Compañía tendrá obligación de pagar al Gobierno mensualmente doce centavos por cada uno de los

pasajeros, ó de los bultos que transporte por la vía general.

Art. 26. La Compañía estará obligada á llevar á cualquier punto, en todo el tránsito del camino, libres de gastos, la correspondencia ó impresos que transiten por él, y á que dé curso la oficina respectiva, recibidos y entregados con las formalidades debidas. De la misma manera transportará todos los frutos y objetos que sean de propiedad del Gobierno, por la mitad de la tarifa. Igualmente conducirá sin estipendio alguno los oficiales, tropas, empleados ó agentes del Gobierno general ó de los Estados, cuando caminen por causa del servicio público. Transmitirá también, libres de gastos, por su línea telegráfica, todos los mensajes enviados por funcionarios ó empleados de la República mexicana, ó de cualquiera de sus Estados, sobre negocios públicos. Los metales y productos agrícolas ó industriales de la República, serán transportados por un treinta por ciento menos del precio de tarifa, sujetándose á las reglas que se dicten por el Ministerio de Hacienda.

Art. 27. El tránsito por la vía de comunicación será libre para todos los habitantes del globo; pero se aumentará un veinticinco por ciento á las mercancías de las naciones que no tuvieren tratado de neutralidad con México, respecto del tránsito del Istmo.

Art. 28. La Compañía tendrá facultad de transportar en balijas cerradas, que no podrán abrirse, la correspondencia extranjera, por la vía de comunicación; y dichas balijas serán selladas por la administración de correos, ó la de las aduanas marítimas.

Art. 29. El Gobierno nombrará la cuarta parte de los directores de la Compañía, y los nombrados por él tendrán las mismas facultades y prerogativas que los otros; podrá también constituir en el Istmo una comisión que vigile las obras y trabajos que se emprendan en virtud de este contrato.

Art. 30. Los vapores ó buques de la Compañía tendrán derecho de navegar en el río Goatzacoalcos, durante los setenta años de la concesión, haciéndolo precisamente con bandera mexicana, y estando obligados á tener la dotación de oficiales y tripulaciones que las leyes requieren para los buques nacionales, formándola con mexicanos por na-

cimiento, ó por naturalización. Para el segundo caso se darán á la Compañía las cartas de naturalización que pida.

Art. 31. La concesión otorgada en el artículo anterior, no se opone á que otros buques y vapores naveguen en el río Goatzacoalcos, para el comercio y cualesquiera otros objetos, siempre que esa navegación sea arreglada á las leyes de la República mexicana.

Art. 32. Los buques de la Compañía que conduzcan únicamente pasajeros, correspondencia y mercancías para el tránsito de toda la vía, estarán exentos del derecho de toneladas. Si condujeran además mercancías para algún punto del Istmo, pagarán el derecho de toneladas por solo lo relativo á esas mismas mercancías, y no por lo demás.

Art. 33. La Compañía se hará cargo de pagar lo que legal y justamente pueda deberse del préstamo que Mr. Francisco P. Falconnet hizo á la empresa Sloo, continuando el Gobierno libre de toda responsabilidad futura respecto de ese préstamo, y sin que por esto se disminuya la parte de utilidades que le pertenezcan de los productos del camino.

Art. 34. La empresa á que esta ley se refiere es y será siempre exclusivamente mexicana; y la Compañía de La-Sère para el tránsito de Tehuantepec, aun cuando se forme en el extranjero, se considerará, sin embargo, como constituida ahora en la República mexicana, cual si en ella misma se hubiere formado y organizado, con arreglo á las leyes mexicanas; pero si estimare oportuno constituir compañías separadas, bajo las razones sociales que escoja, para cada uno ó para varios de los ramos comprendidos en las operaciones que debe ejecutar, podrá instituir tales compañías, formándolas y organizándolas, ya sea en la República, ya en los Estados-Unidos, conforme á las leyes generales ó especiales del lugar en que las instituya, aunque siempre deberán ser consideradas como dependientes en todo de la misma Compañía principal, exclusivamente mexicana; y sujetas en consecuencia á las prescripciones de esta ley.

Art. 35. En virtud de lo prevenido en el artículo anterior, la Compañía La-Sère, y cualquiera otra que pudiera sucederle, así como todos los extranjeros y los sucesores



de éstos que tomen parte en la empresa, sea de accionistas, empleados, ó con cualquier otro título ó carácter, serán considerados como mexicanos en todo lo que á dicha empresa se refiera; no podrán alegar respecto de los títulos relacionados con la empresa derechos de extranjería; solo tendrán en caso de negación de justicia, los mismos derechos y medios de hacerlos valer en todo lo concerniente á la empresa, que los que las leyes de la República conceden á los mexicanos; y no podrán hacer valer dichos derechos sino ante los tribunales mexicanos.

Art. 36. Las restricciones del artículo anterior no tendrán lugar en las discusiones ó diferencias que se susciten entre extranjeros accionistas, y fuera de la República, en cuyo caso se podrán examinar y decidir como si las restricciones no existiesen; pero sin que las decisiones de los tribunales extranjeros afecten en manera alguna á las prescripciones de este decreto, á la Compañía La-Sère, la cual se reputa mexicana para todos los efectos del mismo decreto, y á los intereses mexicanos.

Art. 37. La Compañía que forme La-Sère, no podrá trasportar, ni enajenar, ni hipotecar las concesiones de esta ley, ni el ferrocarril, ni el telégrafo, ni los diques y muelles, sin consentimiento previo del Gobierno general, y en ningun caso podrá traspasar, ni enajenar, ni hipotecar las concesiones, ni el ferrocarril, ni el telégrafo, ni los diques y muelles, á ningun gobierno extranjero, siendo nula y de ningun valor la enajenación ó hipoteca que se hiciere. Tampoco podrá la Compañía admitir en ningun caso como socio á un gobierno extranjero, siendo igualmente nula y de ningun valor cualquiera estipulación que hiciere en este sentido.

Art. 38. Don Emilio La-Sère podrá establecer en Nueva-York ó en cualquiera otro punto de los Estados-Unidos, la junta directiva de la Compañía, contrayendo la obligación de constituir en México un apoderado, amplia y suficientemente autorizado y con las instrucciones necesarias para entenderse con el Gobierno general y demas autoridades de la República, en todos los negocios que se refieren á las obligaciones que le impone este decreto á la empresa.

Art. 39. Se permite á la Compañía que

forme La-Sère establecer á su costa en el puerto de Huatulco, un depósito de carbon de piedra, y un astillero, que estará bajo la inmediata vigilancia de la autoridad, para la reparacion de los vapores que se ocupen en la conduccion de pasajeros y mercancías por el Istmo; pero sin que en ningun caso se entienda concedida la propiedad del terreno destinado á tales establecimientos.

Art. 40. Las obligaciones que contrae La-Sère 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; y la suspension durará solo por el tiempo que dure el impedimento. D. Emilio La-Sère deberá presentar al Gobierno general las noticias y pruebas de haber ocurrido un caso fortuito ó de fuerza mayor del carácter mencionado, dentro del término de tres meses de haber comenzado el impedimento; y por solo el hecho de no presentar tales noticias y pruebas dentro del término señalado, no podrá ya La-Sère alegar en ningun tiempo la circunstancia de caso fortuito ó de fuerza mayor. Igualmente deberá presentar La-Sère al Gobierno general las noticias y pruebas de que los trabajos han continuado en el acto de cesar el impedimento, ó á lo menos dentro de dos meses despues de haber cesado, haciéndose la expresada presentacion dentro de los dos meses siguientes á los dos mencionados. Solamente se abonará á D. Emilio La-Sère el tiempo que hubiere durado el impedimento, ó á lo sumo dos meses mas.

Art. 41. Se imponen á la Compañía La-Sère las restricciones siguientes:

Primera. No podrá construir ninguna fortaleza en el Istmo.

Segunda. No podrá organizar fuerza armada de ninguna clase; pero los empleados de la compañía podrán estar armados para su defensa personal.

Tercera. No podrá dar pasaje á fuerza alguna armada extranjera, sin expresa autorización del Gobierno general.

Cuarta. No podrá conducir ningunos efectos de un beligerante, declarados contrabando de guerra por las leyes de la República mexicana, sin expresa autorización del Gobierno general.

Quinta. No podrá dar pasaje á fuerza alguna armada nacional, ni conducir municiones ó pertrechos de guerra nacionales, sin expresa autorización del Gobierno general, ó de otra autoridad competente.

Sexta. Despedirá inmediatamente de su servicio á cualquiera de sus dependientes que haga ó proteja el contrabando, ó que cometa cualquier delito, y auxiliará al Gobierno para su persecucion.

Sétima. Pondrá en ejecucion los medios que se le designen por el Gobierno general, para que todo pasajero observe las leyes aduanales de la República.

Art. 42. Las concesiones otorgadas en la presente ley, caducarán por las causas siguientes:

Primera. Por no dar la fianza dentro de noventa dias contados desde la fecha de esta ley, por valor de (100,000 ps.) cien mil pesos, de que habla el artículo 15.

Segunda. Por no cumplir las obligaciones relativas á la presentacion de los planos, y á la construccion de los tramos y de todo el camino, dentro de los plazos fijados al efecto en esta ley.

Tercera. Por construir alguna fortaleza en el Istmo de Tehuantepec.

Cuarta. Por organizar fuerza armada de cualquiera clase que sea, sin comprender en este caso á los empleados armados para su defensa personal.

Quinta. Por dar pasaje á cualquiera fuerza armada extranjera, sin expresa autorización del Gobierno general, excepto en el caso de fuerza mayor, plenamente justificado.

Sesta. Por conducir, sin expresa autorización del Gobierno general, efectos de alguna potencia beligerante, de los declarados contrabando de guerra por las leyes de la República mexicana.

Sétima. Por dar pasaje á cualquiera fuerza armada nacional, ó conducir municiones ó pertrechos de guerra nacionales, sin expresa autorización del Gobierno general, ó de otra autoridad competente, á no ser que haya fuerza mayor, plenamente justificada.

Octava. Por suspender durante un año consecutivo los trabajos en el camino.

Novena. Por infringir cualquiera de las cláusulas de esta ley, en las que se previene que no podrá la Compañía La-Sère traspasar,

ni enajenar, ni hipotecar las concesiones de la misma ley, ni el ferrocarril, ni el telégrafo, ni los muelles y diques, sin previo consentimiento del Gobierno general; y que en ningun caso podrá traspasar, ni enajenar, ni hipotecar las concesiones, ni el ferrocarril, ni el telégrafo, ni los muelles y diques á ningun Gobierno ó Estado extranjero; no pudiendo tampoco en ningun caso admitir como socio á un Gobierno ó Estado extranjero.

Art. 43. En caso de que la Compañía faltare á las otras obligaciones ó restricciones que le impone esta ley, quedará sujeta á la reparacion de la falta, y á la correspondiente indemnizacion.

Art. 44. En cualquiera de los casos especificados en el artículo 42, perderá la Compañía las concesiones otorgadas en esta ley, de las cuales podrá disponer el Gobierno á su arbitrio; pero la Compañía La-Sère conservará únicamente como de su propiedad, los edificios que hubiere construido, la parte de camino ya concluida, las locomotoras, trenes y demas objetos empleados en su servicio, y el Gobierno de la República, ó el individuo ó Compañía á quien este conceda su derecho, lo tendrá para tomarlo todo, previo el pago correspondiente, segun el avalúo que al efecto practicarán peritos nombrados por ambas partes.

Art. 45. La Compañía que forme La-Sère queda obligada á dar al Gobierno general anualmente, los informes que tenga á bien pedirle respecto de la organizacion de la empresa, del estado de los trabajos del ferrocarril, del capital empleado en él, y de todo cuanto el Ministerio de Fomento crea necesario para tener conocimiento exacto de lo perteneciente á la vía de comunicacion por el Istmo de Tehuantepec.

Art. 46. Toda duda ó controversia sobre la inteligencia ó ejecucion de esta ley, será decidida por los tribunales federales competentes de la República mexicana, con arreglo á las leyes de la misma.

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

Dado en el Palacio nacional de México, á seis de Octubre de mil ochocientos sesenta y siete.—Benito Juárez.—Al Ministro de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.



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

Independencia y libertad. México, Octubre 7 de 1867.—*Baladrón*. (\*)

**DECRETO.**

Octubre 15 de 1867.

Se concede autorizacion para construir un camino de fierro, que partiendo del Norte de la ciudad de México, pase por Tlalnepantla, Cuautitlan, Zumpango, Tizayucan, Tulancingo, Huauchinango, Xico, y termine en el punto navegable del rio Tuxpam.

El C. Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

"*BENITO JUAREZ, Presidente constitucional de los Estados- Unidos Mexicanos, á sus habitantes, sabed:*

Que en uso de las amplias facultades de que me hallo investido, he tenido á bien decretar lo siguiente:

Art. 1º Bajo las bases contenidas en este contrato, se concede la correspondiente autorizacion á D. Abdon Morales Montenegro y á D. Manuel B. da Cunha Reis, para construir y explotar un camino de fierro, que partiendo del Norte de la ciudad de México, pase por Tlalnepantla, Cuautitlan, Zumpango, Tizayuca, Tulancingo, Huauchinango, Xico, y termine en el punto navegable del rio Tuxpam, haciendo el resto del trayecto hasta el puerto de este nombre, por medio de vapores. Del punto que á la empresa convenga, partirá un ramal para Pachuca.

Art. 2º Los concesionarios se sujetarán en todo á los planos, niveles y trazos presentados ya al Ministerio de Fomento, con las modificaciones que se hagan en virtud del exámen practicado por el ingeniero nombrado al efecto por el Gobierno y expensado por los concesionarios. El expresado ingeniero hará el reconocimiento del camino en el intervalo trascurrido desde la fecha de este decreto, hasta el dia señalado para dar principio á los trabajos de construccion.

Art. 3º El ingeniero de que habla el artículo anterior tendrá el carácter de inspector de la vía férrea, y por lo mismo cuidará de que los trabajos se ejecuten con arreglo á los principios de construccion, procurando que en los terrenos montañosos, no exceda la pendiente de cinco por ciento y el radio mí-

(\*) Esta ley se sancionó el 6 de Octubre y se publicó el 7 del mismo.

nimum de las curvas de noventa metros; que el ancho de la vía férrea entre los bordes interiores de los rieles, la distancia entre las dos vías en los lugares en donde deban establecerse, y la anchura de los acotamientos, es decir, la anchura entre los bordes exteriores de los rieles y las cunetas ó fosos, sean las adoptadas en los caminos de fierro de mejor clase.

Art. 4º El trazo de la vía férrea á que se refiere este decreto, no se llevará sobre el camino público, y solo podrá atravesarlo en los puntos en que sea necesario; cuando esto se verifique al mismo nivel, es obligacion de la empresa construir en ellos barreras movibles, que cerradas á tiempo por el guarda encargado de ellas, corten la comunicacion para evitar las desgracias que pudieran sobrevenir cuando pase el tren. Pero cuando esto suceda á diferentes alturas, el ferrocarril podrá pasar por encima ó debajo de la carretera, haciendo los concesionarios por su cuenta los puentes, socabones y demas obras de arte necesarias á la comodidad y seguridad de los transeuntes.

Art. 5º Los concesionarios quedan obligados á restablecer y asegurar por su cuenta los desagües ó rios que se hayan detenido, suspendido, modificado ó cambiado de direccion en su curso, á causa de sus obras, debiendo tambien reponer en su estado primitivo los caminos públicos ó particulares que con sus trabajos hayan tenido que modificar. Las indemnizaciones por perjuicios originados en cualquiera de estos casos, serán satisfechas por los concesionarios.

Art. 6º Es de la responsabilidad de la empresa cubrir todos los gastos que se hagan en la construccion del camino, aun cuando los trabajos se ejecuten por contratistas ó subcontratistas, pues estos lo hacen en representacion de la misma empresa.

Art. 7º Los concesionarios tendrán en esta capital un representante ampliamente facultado y autorizado, con el fin de dar el debido cumplimiento á las obligaciones que les impone este convenio.

Art. 8º El Gobierno se obliga á ceder á los concesionarios los terrenos baldíos que sean necesarios para la vía férrea y sus dependencias, sin indemnizacion alguna; pero esta gracia no durará sino mientras esté el

camino en explotacion. En cuanto á los terrenos que pertenezcan á las municipalidades, su valor será pagado en acciones del mismo ferrocarril. Las propiedades particulares que ocupe la empresa, serán indemnizadas conforme á la ley de expropiacion por causa de utilidad pública.

Art. 9º Los concesionarios quedan autorizados para establecer en el trayecto de la vía férrea un telégrafo para el servicio de ella, sin que este permiso importe un privilegio en favor de la empresa.

Art. 10. Los concesionarios comenzarán la construccion del ferrocarril y línea telegráfica dentro de diez meses contados desde la fecha de este convenio, debiendo terminar en cada año, á satisfaccion del Gobierno, un tramo de diez y seis leguas por lo menos, para que toda la línea quede concluida precisamente en el plazo de cinco años.

Art. 11. De las tierras que fueren del dominio público, la empresa podrá tomar gratis los materiales necesarios para la construccion y conservacion del camino y del telégrafo, ó de sus pertenencias; pero si aquellos estuvieren en terrenos particulares, podrá usarlos la empresa indemnizando á los dueños, conforme á las leyes.

Art. 12. Los concesionarios podrán importar, libres de derechos, los materiales, máquinas, herramientas, carruajes, carbon de piedra, alambre y demas útiles necesarios para la construccion del telégrafo, de la vía y de sus pertenencias, siendo tambien libre de derechos la exportacion del dinero necesario para su compra, cuya exencion durará sesenta años, y para hacer uso de ella, la empresa se sujetará á las reglas que se dicten por el Ministerio de Hacienda.

Art. 13. Los capitales invertidos en el camino, línea telegráfica y sus pertenencias, quedan exceptuados de impuestos y contribuciones durante los sesenta años de esta concesion.

Art. 14. Los directores, ingenieros, maquinistas, empleados y trabajadores, estarán exentos de cargas concejiles y del servicio de guardia nacional, menos en caso de guerra extranjera, por solo el tiempo que estuvieren al servicio de la empresa.

Art. 15. Los derechos que se cobren por fletes de mercancías, conduccion de pasaje

ros, telégramas y demas, se sujetarán á la tarifa que formen los concesionarios, debiendo someterla antes á la aprobacion del Gobierno general.

Art. 16. Las concesiones hechas en este decreto durarán sesenta años, contados desde que el ferrocarril y telégrafo se pongan al uso público.

Art. 17. La empresa queda obligada á conducir á cualquier punto, en todo el tránsito del camino, libres de gastos, la correspondencia que se trasmita por él, recibéndola y entregándola con las formalidades debidas, los empleados del correo y los ingenieros en comision del Gobierno. Las tropas, trenes, equipajes, municiones, oficiales, empleados ó agentes del Gobierno general ó de los Estados, cuando caminen por causa del servicio público, serán trasportados por un precio convencional, que no excederá la mitad del establecido por tarifa para el público. Todos los mensajes enviados por los funcionarios ó empleados de la Federacion ó de cualquiera de sus Estados, sobre negocios públicos, se transmitirán por la línea telegráfica de la empresa, pagando solamente la mitad del precio de tarifa.

Art. 18. Se autoriza á los concesionarios para canalizar la laguna de Tamiagua, poniéndola en comunicacion con los esteros adyacentes, pudiendo en consecuencia poner en el canal los vapores ó embarcaciones suficientes para el servicio público, pero sin que esta concesion se oponga á que otros buques, vapores ó lanchas naveguen en la laguna, para el comercio y cualesquiera otros objetos, siempre que esa navegacion sea arreglada á las leyes de la República mexicana.

Art. 19. Los vapores ó buques de la empresa llevarán precisamente bandera mexicana, con la dotacion de oficiales y tripulaciones que las leyes requieren para los buques nacionales, formándolas con mexicanos por nacimiento ó por naturalizacion, dándose á la empresa en el segundo caso las cartas de naturalizacion que pida.

Art. 20. La empresa dará una fianza á satisfaccion del Ministerio de Fomento, dentro de cinco meses contados desde la fecha de este decreto, por valor de cincuenta mil pesos, (\$50,000): siendo la entrega de esta fian-



CONSULTA  
USO EXCLUSIVO  
EN LA SALA



za condicion indispensable para la existencia y validez de las concesiones hechas en este decreto. La empresa incurrirá en la pena de perder dichos cincuenta mil pesos, en caso de que no cumpla, dentro de los plazos señalados, con la obligacion de començar y acabar el ferrocarril y línea telegráfica.

Art. 21. La empresa á que este decreto se refiere, es y será siempre exclusivamente mexicana, pues aunque forme alguna compañía en el extranjero, se considerará sin embargo como constituida y organizada ahora en la República mexicana, con arreglo á las leyes mexicanas; pero si estimase conveniente constituir compañías separadas, podrá constituir tales compañías, formándolas y organizándolas, ya sea en la República, ó ya en el extranjero, conforme á las leyes generales ó especiales del lugar en que las constituya, aunque siempre deberán ser consideradas como dependientes en todo de la misma empresa principal, exclusivamente mexicana, y sujetas en consecuencia á las prescripciones de esta ley.

Art. 22. La empresa de D. Abdon Morales Montenegro y D. Manuel B. da Cunha Reis, y cualquiera otra que pueda sucederle, así como todos los extranjeros y los sucesores de éstos que tomen parte en ella, sea como accionistas, empleados, ó con cualquier otro título ó carácter, serán considerados como mexicanos en todo lo que á dicha empresa se refiera: no podrán alegar respecto de los títulos relacionados con la empresa, derechos de extranjería; solo tendrán, en caso de denegacion de justicia, los mismos derechos y medios de hacerlos valer en todo lo concerniente á la empresa, que los que las leyes de la República conceden á los mexicanos; y no podrán hacer valer dichos derechos sino ante los tribunales mexicanos.

Art. 23. En ningun caso podrá la empresa, bajo la pena de nulidad, traspasar, ni hipotecar, ni enajenar las concesiones de este decreto, ni el ferrocarril, ni el telégrafo á un gobierno ó Estado extranjero; no podrá hacerlo respecto de un particular ó compañía, sin el previo consentimiento del Gobierno general. Tampoco podrá la empresa admitir como socio á un Gobierno ó Estado extranjero, siendo nula cualquiera estipulacion que se hiciere en este sentido.

Art. 24. La empresa se sujerará á las leyes vigentes en México, relativas á las vías públicas, y á las que en lo sucesivo se dicten respecto de caminos de fierro, siempre que no pugnen con lo estipulado en este contrato.

Art. 25. Si al efectuarse los trabajos del camino y estaciones, apareciere algun criadero metálico ó cantera de cualquiera clase que sea, se adjudicará á la empresa, sin perjuicio de tercero, siempre que para ello cumpla con los requisitos que previenen las Ordenanzas de minería.

Art. 26. El Gobierno se compromete á impartir á los concesionarios ó á la compañía que formen, la mas eficaz proteccion para el cumplimiento de lo estipulado en el presente contrato.

Art. 27. Luego que se ponga al uso público algun tramo del camino, el ingeniero nombrado por el Gobierno hará que se dicten las medidas necesarias, á fin de que haya seguridad para los pasajeros, orden y regularidad en las horas designadas para la salida de los trenes, estaciones cómodas para los viajeros en los puntos convenientes, y el número de vigilantes que fuere suficiente para que la vía férrea sea bien atendida.

Art. 28. Los concesionarios presentarán al Ministerio de Fomento, en el mes de Enero de cada año, un informe comprendiendo los puntos siguientes:

1º Los nombres de los accionistas y lugar de su residencia, hasta donde fuere posible inquirirlo.

2º Los nombres y residencia de los directores y demas empleados de la compañía.

3º El importe del capital suscrito y la cantidad que se hubiese pagado.

4º Una descripción de la vía construida, estado que guarda y el costo que ha tenido.

5º Importe de lo recibido por pasajeros en la vía.

6º Importe de lo recibido por carga en la misma.

7º Un informe de los gastos en la empresa.

8º Un informe de las deudas de la compañía, expresándose la clase de ellas.

Art. 29. En todo caso fortuito ó de fuerza mayor, se suspenden las obligaciones que contrae la empresa respecto de los plazos fijados en este decreto, durando la suspension

## ORDEN.

Octubre 24 de 1867.

Orden relativa al nombramiento de Interventor en la empresa del ferrocarril de Chalco.

La empresa del ferrocarril de México á Chalco no ha dado cumplimiento al compromiso que contrajo en la concesion que le fué otorgada por el Supremo Gobierno en 5 de Abril de 1861, de terminar la vía hasta la ciudad de Tlalpam dentro de un plazo estipulado, no obstante las prórogas que se le concedieron. La misma empresa se prestó á entrar en arreglos con el llamado gobierno que la intervencion francesa intentó establecer, sin que esta grave falta en una compañía que se denomina esencialmente mexicana, y que habia sido agraciada por el Gobierno nacional con una amplia concesion, diese tampoco el resultado de que cumpliera con las estipulaciones convenidas.

Cualquiera de estos hechos es por sí solo motivo bastante para exonerar al Gobierno de toda obligacion respecto de la mencionada empresa, y ambos reunidos son mas que suficientes para justificar plenamente la declaracion de caducidad de la concesion, en cuya pena ha incurrido ya la empresa. Sin embargo, el C. Presidente, tomando en consideracion los grandes intereses comprometidos en el éxito de la obra, de los que una parte no pequeña pertenece al mismo Gobierno, atendiendo tambien á que se trata de una mejora que terminada redundará en bien del público, se ha servido acordar:

1º Que con el fin de que se propongan las bases de un nuevo arreglo, se forme una junta ó comision compuesta de tres individuos, uno de los cuales será nombrado por el Gobierno, otro por los accionistas, y el tercero por la empresa.

2º Que para nombrar su representante formen los accionistas una junta general, en la que el Gobierno tomará la parte que le corresponde por el capital que representa.

3º Que mientras se celebra el nuevo arreglo con la compañía, el Supremo Gobierno nombrará un ingeniero interventor, que tomará parte y vigilará todas las operaciones de la empresa, de acuerdo con las instrucciones que al efecto reciba.

Todo lo cual comunico á vdes. para su inteligencia y cumplimiento.

por solo el tiempo que dure el impedimento, para lo cual la empresa deberá presentar al Gobierno general las pruebas de haber ocurrido un caso fortuito ó de fuerza mayor, á fin de que se abone á la empresa el tiempo que hubiere durado el impedimento.

Art. 30. Las concesiones que contiene este decreto caducarán por las causas siguientes:

1º Por no dar al Ministerio de Fomento la fianza de que habla el art. 20, dentro de cinco meses contados desde la fecha de este decreto.

2º Por no cumplir con la obligacion de construir los tramos y todo el ferrocarril con el telégrafo, dentro de los plazos señalados al efecto en este decreto.

3º Por suspender durante un año consecutivo los trabajos del camino.

4º Por admitir como socio á un Gobierno ó Estado extranjero.

5º Por traspasar, hipotecar ó enajenar las concesiones de este decreto, el ferrocarril ó el telégrafo á un Gobierno ó Estado extranjero.

6º Por traspasar, hipotecar ó enajenar las concesiones, el ferrocarril ó el telégrafo, á un particular ó compañía sin previo consentimiento del Gobierno general.

Art. 31. En caso de caducidad por alguno de los motivos explicados en el artículo anterior, la empresa perderá las concesiones otorgadas en este convenio, conservando únicamente como de su propiedad la parte de camino ya terminada, las locomotoras, trenes, edificios y demas objetos empleados en su servicio.

Art. 32. Toda duda ó controversia sobre la inteligencia ó ejecucion de esta ley, será decidida por los tribunales federales competentes de la República mexicana.

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

Dado en el Palacio Nacional de México, á quince de Octubre de mil ochocientos sesenta y siete.—Benito Juárez.—Al C. Blas Balcárcel, Ministro de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.

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

Independencia y libertad. México, Octubre 15 de 1867.—B. Balcárcel.